

Geopolítica e poder na América do Sul: a perspectiva de Mário Travassos

Larissa Rodrigues Vacari de Arruda\*  
Ludolf Waldmann Júnior \*\*

*Eje temático:* Relaciones internacionales

*Resumen:* A década de 1930 foi um período conturbado na América do Sul, marcado pela queda de regimes políticos, golpes de Estado e rebeliões internas. No plano externo, houve conflitos bélicos entre alguns países da região: a Guerra do Chaco (1932-1935) entre Bolívia e Paraguai e a Guerra de Letícia (1932-1933) entre Colômbia e Peru. Tendo em vista o intrincado jogo de equilíbrio poder na América do Sul e da rivalidade entre Brasil e Argentina na região, o capitão Mário Travassos destacou-se por iniciar os estudos de Geopolítica brasileira, influenciando o regime ditatorial de Getúlio Vargas (1937-1945) e a geopolítica posterior do país. Travassos defendia a integração do grande território brasileiro como forma de minar as influências externas – especialmente argentina – nos estados mais fronteiriços; bem como neutralizar a influência política da Argentina nos países platinos como Paraguai e Bolívia. Este último país tinha considerável importância para o autor, pois, influenciado por Mackinder, acreditava ser ali, juntamente com o estado brasileiro de Mato Grosso, o *heartland* da América do Sul, terra que deveria ser dominada para o que o país detivesse a hegemonia política na região. Dessa forma, o presente trabalho pretende discutir a importância da obra de Mário Travassos para o governo de Getúlio Vargas, no contexto da Guerra do Chaco e da rivalidade entre Brasil e Argentina.

*Palabras-Clave:* Geopolítica; Mário Travassos; América do Sul.

\* Doctoranda en Ciencia Política en la Universidad Federal de San Carlos – UFSCar, Magister en Ciencia Política. Becaria FAPESP (Fundación de Amparo a la Investigación de la Provincia de San Pablo - Brasil). E-mail: larissa.vaccari@hotmail.com.

\*\* Doctorando en Ciencia Política en la Universidad Federal de San Carlos – UFSCar, Magister en Ciencia Política. Becario FAPESP (Fundación de Amparo a la Investigación de la Provincia de San Pablo - Brasil). E-mail: ludolfjr@hotmail.com.

## Introdução

O Brasil foi um dos primeiros países a produzir estudos de caráter geopolítico. Obras de importantes autores da geopolítica europeia, como Friedrich Ratzel, Rudolf Kjéllen e Halford Mackinder, pouco após suas publicações, tiveram boa recepção no Brasil; no início da década de 1920 surgiu o primeiro estudo que relacionava aspectos geográficos na formulação da política nacional (MIYAMOTO, 1981).

A geopolítica brasileira vai surgir efetivamente na segunda metade daquela década, impulsionada pelo pioneiro geógrafo Everaldo Beckheuser. A partir de então, a geopolítica brasileira cresceu e se diversificou, porém tornou-se um campo dominado por estudos de autores militares durante a maior parte do século XX (MIYAMOTO, 1981).

Já no início da década de 1930, alguns anos após as primeiras publicações de Beckheuser, vai surgir o mais importante pioneiro militar da disciplina, cuja obra impactou profundamente o pensamento geopolítico brasileiro. Trata-se de Mário Travassos, então capitão do Exército Brasileiro. Sua obra seminal, *Aspectos Geográficos Sul Americanos*, foi publicada em 1931, sendo renomeada a partir da segunda edição para *Projeção Continental do Brasil*. Travassos obteve um enorme sucesso, tendo logo na primeira edição de seu estudo um prefácio de Pandiá Calógeras – eminente político à época e ex-Ministro da Guerra – e republicada, num curto período, em várias edições nacionais, inclusive sendo traduzida para o espanhol em 1941 (MIYAMOTO, 1981).

Objetivamente, Travassos considerava que o Brasil encontrava-se vulnerável, necessitando fortalecer seu poder, especialmente em relação à tradicional rival, a Argentina. Para isso, ele considerava fundamental estabelecer uma política de integração nacional, além da ampliação dos contatos do país com os vizinhos, especialmente com a oeste do país.

Considerando a importância da obra de Mário Travassos para o desenvolvimento da geopolítica brasileira, nosso objetivo é analisar o seu pensamento geopolítico, como expresso em *Projeção Continental do Brasil*, tomando em conta o contexto nacional e internacional da época. Assim, num primeiro momento vamos brevemente traçar a trajetória de Travassos tendo em vista o desenvolvimento institucional do Exército nas primeiras décadas do século XX, para em seguida analisar a conjuntura nacional e internacional, com destaque para a questão do território e integração nacional brasileira e o equilíbrio de poder na América do Sul na década de 1930.

## Travassos e o Exército da década de 1930

Mário Travassos nasceu em 1891, no Rio de Janeiro, entrando para o Exército em 1908 (NEVES, 2012). O Exército Brasileiro de então era uma instituição clamando por reformas. A despeito de ter realizado a Proclamação da República, em 1889, o Exército tinha sofrido uma série de reveses e fracassos que expunham sua fragilidade como força de combate militar. Durante a última década do século XIX, o Exército enfrentou dificuldades para lidar com as rebeliões que ocorreram, especialmente em relação à Revolta da Armada (1893-1894) e a Guerra de Canudos (1896-1897), onde as tropas do Exército tiveram uma imensa dificuldade para derrotar camponeses mal equipados (McCANN, 2009).

Após Canudos, o Exército encontrava-se em ruínas. A situação era agravada pelas dificuldades financeiras vividas pelo Brasil e pela sensação de insegurança que a questão das fronteiras levantava, especialmente em relação à Bolívia (Acre) e Argentina (oeste

dos estados de Santa Catarina e Paraná).<sup>1</sup> Desta maneira, com o início do século XX, o Exército era uma instituição clamando por reformas. Várias propostas de reformas foram realizadas, muitas das quais acabaram não sendo postas em prática ou não atingiram os resultados esperados. A mais frutífera ação, entretanto, foi o envio de jovens oficiais para realizarem estágio com o exército alemão e que retornariam ansiosos para reformar a instituição militar bem como o país (McCANN, 2009).

Quando Travassos iniciou sua formação militar, ingressou num sistema em constante mudança, sem uma política educacional bem definida. A despeito do novo regulamento feito em 1905, que privilegiava a formação prática ao invés da instrução mais teórica e em disciplinas não-militares, grande parte dos oficiais instrutores continuavam a lecionar como sempre haviam feito, privilegiando a teoria que formava os antigos “bacharéis militares”. A maioria dos ingressantes provinham das classes médias, que viam a instituição militar como forma de ascensão social. Nem todos os alunos das escolas militares eram jovens, havendo grande disparidade etária (McCANN, 2009).

O espírito reformista militar continuou na década seguinte, especialmente alimentado pelos oficiais que haviam estagiado na Alemanha – apelidados de jovens turcos<sup>2</sup> – que usavam as páginas da revista *A Defesa Nacional* para expor seus ideais de reformas. Ao mesmo tempo, com o início do governo do marechal Hermes da Fonseca (1910-1914), os militares alcançavam um certo prestígio e protagonismo político. Finalmente, mais ou menos enquanto o mundo assistia à Primeira Guerra Mundial, o Brasil enfrentava novamente uma rebelião camponesa interna, desta vez no oeste dos estados do Paraná e Santa Catarina, na chamada Guerra do Contestado (1912-1916). Novamente o Exército teve enormes dificuldades em derrotar os rebeldes, o que deu ainda mais eco para as vozes reformistas de então. Mário Travassos, então segundo-tenente, participou dos combates entre 1914-1915 (NEVES, 2012). A experiência no conflito levou o jovem oficial a se posicionar firmemente no campo dos reformistas, e, em 1917, escreveu um artigo em *A Defesa Nacional* clamando aos oficiais que deixassem de lado sua “criminosa, impatriótica indiferença” e que participassem “da reconstrução da máquina de guerra brasileira”. Por fim, afirmava que não eram somente “os visionários jovens turcos que falavam (...) mas a voz da própria nação” (McCANN, 2009, p. 211, 248).

O espírito reformista acabou resultando na decisão de contratar uma missão militar para assessorar o Exército, especialmente no aspecto da educação militar. Inicialmente, os jovens turcos eram favoráveis à uma missão alemã, mas o início do conflito mundial e a entrada do Brasil na guerra a tornaram inviável (McCANN, 2009). Diante desta situação, recorreu-se para os quadros internos do Exército. Para reformar a Escola Militar, foi formada a chamada “Missão Indígena”, cujo núcleo principal de oficiais-instrutores eram alguns dos jovens turcos. Como a primeira turma de instrutores parecia insuficiente, logo foram chamados novos oficiais, e, entre eles estava o então primeiro-tenente Mário Travassos (RODRIGUES, 2011). Com a vitória francesa na Grande Guerra, assim como a experiência positiva da missão deste país que tinha treinado a força policial de São Paulo, decidiu-se pela contratação da Missão Francesa em 1920.

---

<sup>1</sup> Além dessas fronteiras, também havia regiões de litígio com a França (Amapá), Colômbia (noroeste do estado do Amazonas) e com a Grã-Bretanha (leste do atual estado de Roraima). Todas estas questões de delimitação territorial seriam resolvidas por acordos negociados pelo Barão do Rio Branco, ministro das Relações Exteriores entre 1902 e 1912 (CERVO E BUENO, 2008).

<sup>2</sup> O nome de jovens turcos surgiu inicialmente como uma referência pejorativa aos oficiais do Império Otomano que tinham estagiado na Alemanha e que reformaram seu país ao retornarem (McCANN, 2007).

Cabe observar que grande parte dos oficiais ligados ao tenentismo seriam formados sob as influências destas duas missões (McCANN, 2009).

O espírito reformista militar continuou na década de 1920. Nesta década, porém, surgiu uma nova geração de oficiais, que acreditavam na necessidade de se reformar não só o Exército como toda a nação e que estavam dispostos a usar suas armas para implantarem as modificações que sonhavam. A maioria provinha da baixa oficialidade do Exército, sobretudo de capitães e tenentes. Exatamente por isso, seu movimento acabou apelidado de tenentismo. Em 1922 e entre 1924 e 1927 eles se rebelaram, num momento em que outros grupos sociais passavam a contestar o regime político oligárquico brasileiro. Alguns anos depois, durante uma crise envolvendo a sucessão presidencial, os setores sociais insatisfeitos com o modelo vigente sob liderança de Getúlio Vargas, em aliança com os tenentes, iniciaram a Revolução de 1930, derrubando a Primeira República (McCANN, 2009). Travassos, apesar de ser considerado um oficial reformista, aparentemente manteve-se legalista (NEVES, 2012).

O novo regime, mais centralizador e preocupado com a integração nacional, acabou conquistando a simpatia de Travassos<sup>3</sup>, que combateu com as forças federais contra a Revolução Constitucionalista em 1932. Durante aquela década, o Exército passou por uma intensa reforma, transformando-se em um ator político fundamental nas próximas décadas da vida política brasileira (McCANN, 2009).

Em 1931, mesmo ano de publicação de sua obra magna, era instrutor da Escola Militar de Realengo e ajudante do general José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque comandante da instituição. Participou da comissão que demarcou o local onde seria construída a nova sede da escola, em Resende, do qual seria, já como coronel, comandante. Também em 1945 participaria da Força Expedicionária Brasileira enviada para combater na Itália. Por fim, depois de promovido para marechal com sua passagem para a reserva, ainda participaria da comissão que demarcou a nova capital federal, Brasília (McCANN, 2009; NEVES, 2012).

### O Brasil e a América do Sul na década de 1930

A geopolítica, utilizada principalmente por militares, constituiu-se um importante instrumento devido às características da formação histórica e geográfica brasileira. Esta formação obedece um padrão, em que o litoral concentra a maior parte da população do país, bem como as capitais dos estados em relação ao interior. Do mesmo modo, as regiões Sudeste e Nordeste são mais densamente povoadas que os vazios demográficos encontrados nas regiões Norte e Centro-Oeste.

A presente formação territorial e configuração populacional decorre dos diferentes movimentos de avanço espacial até a atual configuração. Como se sabe, Portugal e Espanha dividiram suas possessões na América e boa parte das terras que hoje formam o Brasil pertenciam a Coroa espanhola. O avanço português para Oeste deve-se em boa medida, aos chamados bandeirantes, isto é, portugueses ou seus descendentes que desbravaram o oeste em busca de aprisionar índios e, descobriram também metais preciosos, dando início ao povoamento.

---

<sup>3</sup> O otimismo de Travassos com o novo regime é visível em *Projeção Continental do Brasil*. Na página 160, afirma que “o advento da revolução nacional deve ter quebrado a crosta de preconceitos de toda ordem, é a oportunidade justa para se retornarem nossos problemas em seus verdadeiros fundamentos”; na 167 aponta que “das melhores obras da revolução seria sem dúvida a recondução de nosso problema de comunicações aos seus verdadeiros termos”. Tal otimismo é confirmado no prefácio da terceira edição, em que aponta, “que o espírito geográfico começa a aparecer como o *substratum* das decisões dos homens de governo no Brasil” (TRAVASSOS, 1938, p. 22).

Mapa 1- Brasil: divisão regional



**Legenda**

- |                     |            |                |
|---------------------|------------|----------------|
| — Limite de Estado  | Região     |                |
| — Limite do País    | ■ Norte    | ■ Sul          |
| ● Capital de Estado | ■ Nordeste | ■ Centro-Oeste |
| ★ Capital de País   | ■ Sudeste  |                |

Fonte: IBGE, 2015

Tanto as regiões Norte, Sul e Centro-Oeste foram exploradas pelos bandeirantes, que por vezes, confrontavam com jesuítas, indígenas, etc, e propulsaram o povoamento destas regiões. Ainda assim, Portugal e Espanha, posteriormente, os países que se formariam, enfrentaram várias disputas territoriais. O Brasil só teve resolvida todas estas questões no início do século XX, uma vez que faz fronteira com a maioria dos países da América do Sul, a exceção do Chile e Equador.

Para um país de proporções continentais, a dificuldade que acarreta vários ritmos de desenvolvimento territorial resulta em grande heterogeneidade. Consequentemente, o Brasil apresenta enormes diferenças regionais no que se refere ao desenvolvimento econômico, social e científico. Tais disparidades se constituíram através de padrões diferentes colonização, períodos irregulares de ocupação humana, com contingentes migratórios diferentes, concentração populacional em determinadas regiões e vazio demográfico em outras. Historicamente, regionalismo e separatismo estiveram ligados e, a integração nacional do país pode ainda ser considerada frágil.

A difícil integração decorre de alguns fatores, tais como o tamanho do país, a intrincada comunicação e meio de transporte. O modo mais usual de percorrer grandes distâncias era feito pela água, demorava menos que percorrê-los por terra, mas ainda assim a circulação de ideias entre as províncias demorava certo período de tempo. Por exemplo, a província de Mato Grosso demorou um mês para receber a notícia do Rio de Janeiro do fim da Monarquia<sup>4</sup>.

Dessa forma, na Independência do Brasil em 1822, diante de nichos populacionais desintegrados e o exemplo da América espanhola que se dividiu em Repúblicas, a opção foi a Monarquia. A manutenção da união territorial foi um dos motivos pelos quais a elite optou pela Monarquia (CARVALHO, 1993). O regime republicano era identificado com divisão territorial, e com temor da libertação dos escravos, haja visto o caso do Haiti. A Monarquia garantia a paz diante dos conflitos das facções regionais, mantinha a ordem social, a escravidão e unidade, assim “a integração territorial foi a principal dimensão estratégica da formação do Estado brasileiro” (ALCANTÁRA, 1993).

Assim, o período monárquico (1822-1889) cumpriu sua função de manter grande porção territorial unida – mesmo perante o fato da pouca ligação entre partes e do forte regionalismo. A configuração política imperial apresentava uma dinâmica em que os conflitos regionais eram controlados pelo poder central. Assim, nas províncias grupos disputavam o poder, mas era do centro que partia a indicação e a retirada de grupos do governo provincial.

As interferências centralizadoras criaram insatisfações dos grupos regionais, que queriam controle completo da política da província. A solução encontrada contra os desmandos do poder central foi a República e o Federalismo. Assim, Primeira República (1889-1930) atendeu a maior insatisfação das elites: autonomia estadual em relação ao poder central.

A Primeira República, momento ápice de descentralização, em que os estados concentravam enormes poderes. Comparado a Constituição argentina (1853, revisada em 1860), mexicana (1857 e revisada em 1917) e das outras repúblicas latino-americanas, o Federalismo brasileiro foi o mais descentralizador (LOVE, 1993). Nestes dois países as províncias tinham restrições, por exemplo, não podiam recrutar tropas. Enquanto que os estados brasileiros de São Paulo, e Minas Gerais tinham tamanha força militar que podiam impedir a intervenção do governo federal.

Assim, a União tinha uma menor importância diante dos estados, mas estas unidades federadas não tinham igual peso. O período caracterizava-se por um Federalismo hierarquizado, em que os estados de São Paulo e Minas Gerais conduziam todo o país, já os estados do Rio Grande do Sul, Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco eram estados médios que poderiam desequilibrar o pacto entre os dois primeiros, os demais estados tinham pouca relevância (ABRUCIO, 1998).

Deste modo, além do governo federal e, por consequência a esfera pública, ser ente federativo menor e prevalecer uma hierarquia entre os estados, ainda existia uma terceira exclusão. Dentro de cada estado, um restrito grupo dominava politicamente a maioria desorganizada (MOSCA, 1993). Por conseguinte, a Primeira República o povo foi excluído de seus direitos e suas questões foram tratadas com violência e repressão. Os direitos civis só existiam no papel, e o regime quase eliminou os direitos políticos (CARVALHO, 1988), uma vez que a maioria da população era impedida de votar. Assim, o domínio político ficava circunscrito às oligarquias estaduais.

Por essas razões, muitos grupos (tenentes, classes médias, comunistas, anarquistas, grupos de pensadores, etc) contrapunham-se a República Oligárquica.

---

<sup>4</sup> Ainda hoje, com meios de transporte e comunicação desenvolvidos, existem dentro do Brasil diferentes tipos de sociabilidade, culturas, etc., gerando grande heterogeneidade.

Diagnosticavam para o país a centralização, maior controle do poder público frente à dominação privada das oligarquias estaduais, bem como a integração nacional, muito frágil até então. Grande parte desses grupos acabariam pegando em armas e apoiariam a Revolução de 1930.

Já o cenário internacional da América do Sul, à época, apresentava grandes incertezas para o Brasil. Ainda que os grandes problemas de demarcação de fronteiras do Brasil tivessem sido resolvidos por ocasião da gestão do Barão do Rio Branco (1902-1912) à frente do Itamaraty, nem todos os vizinhos do Brasil tinham resolvido a definição de suas fronteiras, onde muitas das regiões de disputa se encontravam adjacentes ao território brasileiro.

Assim, no começo da década de 1930 algumas destas questões de fronteiras próximas ao território brasileiro irromperam em conflitos bélicos. Colômbia e Peru se enfrentaram militarmente entre 1932 e 1933 pelo território de Letícia, que fazia fronteira com o noroeste brasileiro. Mais grave, porém, foi a Guerra do Chaco (1932-1935), onde Bolívia e Paraguai se confrontaram. Cabe lembrar que em ambos conflitos houve incidentes com o Brasil e que o conflito pelo Chaco preocupou o governo Vargas o suficiente para ordenar a mobilização de forças militares nas fronteiras brasileiras adjacentes à guerra (HILTON, 1977).

Ainda que esses conflitos territoriais fossem considerados potencialmente perigosos para o Brasil, o grande e tradicional adversário do país, capaz de ameaçar a integridade nacional, era a Argentina. A relação entre estes países, nas primeiras três décadas do século XX, era marcada por uma certa frieza e grande rivalidade. O ponto mais crítico em sua relação fora por ocasião da chegada de encouraçados dreadnought ao Brasil, quando a Argentina chegou a planejar uma invasão ao país (CERVO E BUENO, 2008).

Essa condição de frieza nas relações implicava na necessidade, por parte do Brasil, de no mínimo ter uma força militar que dissuadisse os argentinos. Entretanto, como vimos, o Exército encontrava-se em péssimas condições, situação não muito diferente da Marinha. Essa condição contrastava muito com as forças militares argentinas, muito melhor preparadas, num quadro visível inclusive para observadores militares estrangeiros (McCANN, 2009).

Segundo os planejadores militares brasileiros da década de 1920, uma guerra com a Argentina teria efeitos catastróficos para o Brasil: a Marinha do Brasil seria reduzida à escombros pela *Armada Argentina*, cortando as linhas de comunicação marítimas brasileiras com o sul do país. Ao mesmo tempo, um exército argentino, superior em efetivos, equipamento e preparo, invadiria o Rio Grande do Sul, aniquilando qualquer unidade militar brasileira que resistisse, atraindo o restante do Exército para um combate decisivo nesse estado. Com isso, os brasileiros dependeriam da frágil ferrovia São Paulo e Curitiba a Porto Alegre e Santa Maria. Essa ferrovia, segundo o general Augusto Tasso Fragoso, um dos principais líderes e planejadores militares dessa década, lembrava a Transiberiana, com os mesmos resultados catastróficos, na Guerra Russo Japonesa (McCANN, 2009).

Todo esse quadro apontava para uma situação internacional bastante desfavorável ao Brasil, cuja conjuntura era ainda mais temerária considerando a fragilidade militar brasileira. Foi nesse contexto que o capitão Mário Travassos iria escrever sua principal obra, *Projeção Continental do Brasil*.

#### Aspectos geográficos sul-americanos

Travassos, como autor da geopolítica, vai iniciar sua análise da situação sul-americana partindo da premissa da importância dos fatores geográficos na formulação de políticas visando fins estratégicos. Hage (2013) aponta que Travassos fora influenciado pelas teorias geopolíticas clássicas de Friedrich Ratzel e, sobretudo, Halford Mackinder, proponente da teoria do poder terrestre.

Segundo Travassos (1938)<sup>5</sup>, o continente sul-americano é marcado por dois grandes antagonismos: o primeiro, que abrange todo o continente, entre apresenta-se pela oposição entre os dois oceanos que banham a massa continental, o Pacífico versus o Atlântico. O segundo antagonismo, inserido na vertente atlântica, é a oposição entre as grandes bacias hidrográficas da região, a do Rio Amazonas e a do Rio da Prata.

Em relação ao primeiro antagonismo, as vertentes dividem a massa terrestre continental a partir do eixo da Cordilheira dos Andes, de onde os territórios ao oeste pertencem à vertente do Pacífico enquanto os territórios no lado oriental da cordilheira estão ligados ao Atlântico. Para Travassos (p. 6) “as vertentes, correspondendo a cada um desses oceanos que enquadram o território sul-americano, não fazem mais que levar terras a dentro a oposição litorânea de suas próprias características”. Assim, continua,

Na vertente ocidental, a do Pacífico, nenhum grande rio; as terras descem bruscamente de alterosos planetas e píncaros, preferindo as águas o sentido dos meridianos, percorrendo, como torrentes, os vales longitudinais andinos antes de abordarem o litoral. Ao litoral, pobre de articulações (enseadas, baías, golfos, etc.), isento, no rigor do termo, de ecúmeno marítimo, corresponde um interior caracteristicamente montanhoso pela altitude, tão bem como pela produção mineira dos tratos e a mentalidade estática das populações.

Em oposição à vertente do Pacífico, há a do Atlântico, que para Travassos (p. 8):

do mesmo modo, tudo harmonizado com o oceano que lhe banha o litoral. As terras, e com elas as águas, se alongam, desde os confins mediterrâneos, até alcançarem, tranquilas, o oceano. Imensos rios navegáveis prolongam, terra a dentro, todas as magnificências atlânticas, vinculando destarte o interior aos grandes feixes de circulação marítima. Atividade pastoril e agrícola, espírito dinâmico.

Desta maneira, temos um quadro que aponta a superioridade, em termos geográficos, da vertente atlântica sobre o Pacífico, aprimorada pelo fato de que as principais e mais importantes linhas de comunicação marítima do continente estão localizadas no Atlântico.

Por fim, cabe apontar que também existem algumas vias que atravessam os Andes e que servem de linhas de comunicação entre as duas vertentes: são os chamados *Pasos*, que são amplamente usados, e *Nudos*, cujo potencial ainda estaria em desenvolvimento Segundo Travassos (p. 36-37):

Os *Pasos*, como por si mesmo traduzem, indicam as passagens, por assim dizer naturais (colos), de uma para outra vertente. (...) Os *Nudos*, como centros de dispersão d'águas em relação às várias ramificações dos sistemas de montanha, que, de quando em vez, neles se enfeixam, apresentam-se sob a forma aproximada de planaltos em torno de um alto pico, exprimem linhas de menor resistência, dentre que constituem a formidável anteparo divisória. Traduzem, por isso, embora de modo indireto, a permeabilidade transversal da Cordilheira.

Desta maneira, as linhas de comunicação, terrestres, fluviais e marítimas naturais têm grande importância, uma vez que é através dela que se canalizam os grandes

---

<sup>5</sup> Todas as referências posteriores de Travassos são baseadas na terceira edição sua obra *Projeção Continental do Brasil*, de 1938.

movimentos migratórios populacionais assim como da produção econômica e da influência política. Nas palavras de Travassos (p. 155-156), as “massas humanas se conduzem tal como as massas líquidas”, que se espalham pelos caminhos naturais onde menos encontram resistência. Mesmo as inovações tecnológicas e o emprego de novos meios de transporte tendem a não alterar esta situação significativamente, pois “sempre que se trate de voltar à normalidade no símile hidráulico a que recorreremos ou a um melhor rendimento das comunicações no caso humano, as linhas naturais de circulação voltam a manifestar-se em toda sua eloquente simplicidade”.

A importância das vias fluviais na vertente oriental leva ao segundo antagonismo apontado por Travassos, entre as bacias do Amazonas e do Prata. Segundo o autor, ambas as bacias nascem no planalto boliviano, partindo para leste, estendendo-se em território brasileiro até atingirem o planalto central, onde se repartem nas bacias platina e amazônica, seguindo direções opostas.

Ao norte, há a bacia amazônica. Banhada por rios originários tanto acima como abaixo da linha do equador, forma uma verdadeira calha centrípeta que se alonga pelo Rio Amazonas, abrangendo toda a porção norte do continente. Ao sul, por sua vez, se encontra a bacia platina, que se estende pela região meridional e abrange alguns dos mais importantes centros populacionais e econômicos do continente. Cabe observar, porém, que a bacia amazônica detém uma importante superioridade sobre sua rival, diante do fato de estar melhor posicionada que o Prata em relação às mais importantes linhas de comunicação marítimas.

Todo esse quadro aponta para uma centralidade do planalto boliviano, que se transforma numa espécie de área *pivot*, assim denominada por Travassos (p. 124), da América do Sul. Está diretamente ligado aos dois antagonismos expostos, uma vez que se encontra muito próximo à fronteira entre o antagonismo Pacífico-Atlântico – ao lado do *Paso* de Santa Rosa, que permite o acesso ao Pacífico – assim como é a região profundamente marcada pelo antagonismo do Amazonas com o Prata, uma vez que afluentes navegáveis de ambas bacias hidrográficas nascem e correm deste altiplano até o Atlântico.

É notável a influência da teoria de Mackinder (1904) nesta análise de Travassos sobre a América do Sul. O autor inglês apontava para a centralidade de uma área *pivot*, ou *heartland*, localizada no coração da massa euroasiática, cujo controle – e consequentemente acesso aos inesgotáveis recursos dessa região basilar – permitiria ao Estado que o controlasse que constituísse um poderio terrestre invencível. Este não só resistiria às investidas do poder marítimo – já que as características básicas do *heartland* eram seu relativo isolamento mediterrâneo em relação ao mundo exterior e sua topografia plana que, aliada à existência de longos rios navegáveis, permitiria uma grande facilidade de deslocamento – como efetivamente o superaria, uma vez que se canalizasse os recursos do *heartland* para construir um poder naval e anfíbio capaz de superar as forças marítimas pré-existente, garantindo uma supremacia global ao Estado que o controlasse (MELLO, 1994).

Para Mackinder a América do Sul tinha pouca importância para as relações de poder do globo, pois estava numa posição marginal localizada no “crescente externo ou insular” (*Outer Crescent*) (MELLO, 1994). Travassos, por sua vez, ao invés de considerar o globo, vai focalizar sua análise na América do Sul, apontando como o *heartland* sul-americano o planalto boliviano. Nas palavras do autor (p. 199-200):

O território boliviano pode ser considerado como o centro geográfico do continente sul-americano, seja por sua posição como explosão oriental dos mais importantes contrafortes da Cordilheira, seja como ponte orográfica abrindo o sistema andino, simultaneamente,

às influências político-econômicas que as bacias do Amazonas e do Prata representam na massa continental.

Dentro do planalto boliviano, o ponto central deste *heartland* seria determinado pelo triângulo delimitado pelas cidades de Cochabamba, Santa Cruz de la Sierra e Sucre, que para Travassos (p. 25) concentrava o “verdadeiro signo da riqueza boliviana”. Assim como no caso do *heartland* euroasiático de Mackinder (1904), o *heartland* sul-americano concentrava grande riqueza, que Travassos via manifestada pela notável produção mineira, de produtos pecuários, agrícolas e extrativistas, além da possibilidade de exploração de petróleo.

#### As implicações políticas das características geográficas

Travassos entendia que a tendência dos Estados é buscarem saídas para o mar, e se possível para mares diferentes. Para isso, aspiram assumir o controle de suas bacias hidrográficas: qualquer Estado relativamente forte que disponha de um grande rio vai tentar dominá-lo até sua foz; inversamente, caso uma potência se apodere da foz de um grande rio, tende a ampliar sua dominação até os confins interioranos banhados por essa mesma rota fluvial.

Essas tendências se apresentam na configuração territorial dos Estados sul-americanos. Enquanto na vertente ocidental do continente encontram-se inúmeros pequenos Estados em virtude da estreita faixa litorânea e da Cordilheira dos Andes, no Atlântico Sul destacam-se dois grandes Estados, ligados às duas grandes bacias hidrográficas da região. Enquanto a Argentina é intensamente ligada à bacia platina, tanto esta como a bacia amazônica têm marcante presença no território brasileiro.

Para Travassos, o Estado argentino está perfeitamente alinhado à bacia platina, pois todas as vias de comunicação platinas se condensam no coração argentino, Buenos Aires, antes de lançarem-se ao mar. O quadro político expansionista argentino traduz a ação coordenadora de fatos geográficos e humanos condicionados pela Argentina, especialmente quando se considera a expansão de suas comunicações ferroviárias, que reforçavam ainda mais a capacidade centrípeta do Prata.

De outro lado, o Brasil poderia ser dividido em três *Brasis*: o Amazônico, o Platino e o Longitudinal. Segundo o autor, o “Brasil Amazônico” liga-se mais diretamente ao oceano, dispondo do Rio Amazonas como via natural. Já o “Brasil Platino” exigiria meios artificiais para ligar-se ao oceano, porém dispõe de portos com suficiente capacidade de atração na costa que naturalmente reagem contra a força centrípeta do Rio da Prata. Por fim, o “Brasil Longitudinal”, correspondendo à linha convexa que se estende da Baía de Guanabara até a capital maranhense, São Luís e seria responsável por estabelecer a ligação entre os dois outros *Brasis*.

Ainda merecerem ser citados outros dois Estados, menores, cuja característica básica seria a situação de países mediterrâneos, sem saída direta para o oceano. São os casos de Paraguai e Bolívia. Presos no interior do continente, ambos teriam fortes ligações com as linhas de comunicação platina, ainda que no caso da Bolívia houvessem outras alternativas viatórias. Pela dependência destes países de portos em seus vizinhos para transporte de seus recursos, estariam vulneráveis às influências de outros Estados. Segundo Travassos, naquele momento ambos os países estariam numa relação de grande dependência das linhas de comunicação controladas pela Argentina – e portanto sob sua órbita de influência – ainda que a Bolívia buscasse, sem grandes sucessos, caminhos alternativos para Pacífico e pela bacia amazônica.

Neste quadro geral, a Argentina tomava uma atitude ofensiva, buscando aumentar sua influência sobre os países vizinhos através de sua malha ferroviária. Buenos Aires já se encontrava ligada, através de comunicações ferroviárias com Uruguai, Paraguai (onde

complementava a via fluvial), Chile (criando uma rota transandina para riqueza produzida na região ter saída para o Atlântico) e Bolívia, onde canalizava os recursos do *heartland* garantindo uma firme influência sobre essa região estratégica. Por fim, a Argentina parecia ainda determinada a aumentar sua influência na América do Sul através da criação de linhas de comunicação através do continente até chegar ao Peru.

Neste sentido, Travassos temia que o avanço da influência argentina sobre os países sul-americanos pudesse fortalecer o Estado argentino para ter condições de impor seu imperialismo sobre o Brasil, especialmente nas regiões menos integradas com o restante do país. Essa era considerada a ameaça mais imediata ao país, porém não única. Mais poderosa que a ameaça argentina, era o imperialismo que vinha do norte, especialmente após a abertura do Canal do Panamá: os Estados Unidos (HAGE, 2013).

O avanço do imperialismo estadunidense sobre a América do Sul era visto como inevitável por Travassos. O Caribe era visto como a incubadora da expansão dos Estados Unidos, que ganhava uma nova e importante vasão com a abertura do Canal do Panamá. A influência norte-americana no continente sul-americano, já sentida pela Colômbia (uma vez que fora amputada do território do Panamá), tendia a se espalhar pela região de acordo com as linhas viatórias. Neste sentido, a influência estadunidense, cuja ponta de lança é a exploração de borracha e petróleo, avançaria a partir tanto do Pacífico como das bacias dos rios Orinoco e Magdalena, de onde atingiriam a bacia amazônica e usariam os *Pasos* e *Nudos* andinos para se espalhar até atingir a bacia platina.<sup>6</sup>

Dentro deste quadro de avanços de imperialismos, Travassos via duas grandes regiões de “instabilidade geográfica” e que poderiam gerar conflitos na região.<sup>7</sup> O primeiro caso de instabilidade era justamente o já mencionado Canal do Panamá, que, num sentido mais imediato, afetava toda a área compreendida pelo Equador, Colômbia e Venezuela. A abertura do canal transformou a região, nas palavras do autor (p. 52), num verdadeiro “*carrefour internacional*”, ou seja, num “cruzamento internacional” que significaria abertura para influências extracontinentais (sobretudo dos Estados Unidos), que, a partir deste ponto, buscariam infiltração no continente sul-americano.

O outro caso de instabilidade geográfica era a Bolívia, *heartland* sul-americano. Após a Guerra do Pacífico (1879-1883) a Bolívia tornou-se país mediterrâneo, uma vez que perdeu todos os acessos diretos ao mar por seu território. Com isso, o país começou a sentir mais intensamente os antagonismos geográficos atlânticos, uma vez que se viu, inicialmente, com a saída para o Pacífico negada diante da oposição chilena e que as bacias do Amazonas e do Prata dividiam todo o território centro-leste do país.

Diante da oposição entre as bacias platina e amazônica, a Bolívia passou a oscilar, instavelmente, sob a influência brasileira e argentina, na qual era a última que buscava avançar sobre o novo país mediterrâneo. Sintetizando, Travassos (p. 45) dizia que a Bolívia “(...) como a verdadeira amputada da Guerra do Pacífico e ante a indiferença brasileira, teve que sujeitar-se, sem direito de escolha, à influência argentina”.

Assim, a partir da década de 1880, com a intensificação dos esforços bolivianos para atingir o Atlântico, esse país viu um crescimento cada vez maior da influência argentina, inicialmente pela dependência da via fluvial, pela bacia platina, assim como

---

<sup>6</sup> É interessante observar que Mackinder imaginava a América do Sul justamente como área de manobra para os Estados Unidos, para seus embates contra outros expansionismos como o alemão e o russo, que após dominarem o *heartland* euroasiático ameaçariam o Ocidente. Assim, talvez conhecendo a ideia do britânico, Travassos a temesse como pressuposto imperialista (HAGE, 2013).

<sup>7</sup> Travassos (1938) apontava para a existência de um terceiro caso de “instabilidade geográfica”, muito mais antigo que os outros dois, porém menos ameaçador naquele momento: o Uruguai. Segundo o autor, esse país encontrava-se dividido sob influências argentinas – provenientes sobretudo do Rio da Prata – e brasileiras. A influência brasileira tendia a crescer naquele momento, sobretudo pela abertura de uma ponte sobre o Rio Jaguarão, o que criava uma nova via entre os dois países.

diante do alongamento da malha ferroviária argentina por seu país, o que ampliava a dependência boliviana das vias argentinas para o escoamento de sua produção. Cabe lembrar que, ainda que Travassos não aponte diretamente, a Bolívia, nas décadas seguintes à sua derrota na Guerra do Pacífico viu um crescimento econômico significativo, alimentado tanto na tradicional exploração de prata (que atingiu seu ápice na década de 1890) como na exploração de estanho, principal produto mineral da Bolívia com o início do século XX. Como medida para garantir o aumento da produção mineral, o governo boliviano constantemente negociou no exterior a ampliação de sua malha ferroviária (KLEIN, 2013).

De qualquer modo, segundo Travassos, a Bolívia nunca se contentou em depender de apenas um porto – argentino – como saída para o mar. Enquanto não consegue sua saída para o Pacífico, o país voltava seus olhos para as possibilidades de transportar sua produção através do território brasileiro, através tanto pela via fluvial representada pela bacia amazônica como por uma via terrestre, no “Brasil Platino”, que leve seus produtos “em correspondência mais direta com o seu planalto central” (TRAVASSOS, p. 46), para um porto como o de Santos.

A “instabilidade geográfica” que o caso da Bolívia apresenta vem do fato que está dividida pelas oposições geográficas que existem em seu território: de um lado, tem parte de seu território voltado para a vertente do Pacífico, cuja atração se faz sentir pelas ligações ferroviárias com o Peru e os portos no norte do Chile (especialmente Arica e Antofagasta); de outro lado, está dividida entre os dois grandes antagonismos do Atlântico: a atração pela bacia platina, onde a via fluvial é combinada com a malha ferroviária argentina e tende a expandir a influência da Argentina sobre o país; já a bacia amazônica, sob influência brasileira, apresentaria as melhores possibilidades viatórias (uma vez que representa tráfego fluvial, melhor que o por vias terrestres, além de desembocar em linhas de comunicação marítimas mais bem posicionadas no Atlântico Sul), ainda que não estivesse plenamente desenvolvida, enquanto o porto de Santos e malha ferroviária brasileira ofereceriam a possibilidade de combater a atração ao porto de Buenos Aires na bacia platina.

A instabilidade geográfica boliviana seria bastante visível pelas áreas de influência no centro do *heartland* sul-americano, o triângulo Cochabamba (influência andina, ou seja, do Pacífico), Sucre (influências platinas) e Santa Cruz de la Sierra (influências amazônicas). Cabe apontar que o ponto crítico deste triângulo encontrava-se em Santa Cruz de la Sierra, verdadeiro “cruzamento internacional” no interior sul-americano e região onde se manifestava todas as forças da Bolívia mediterrânea, pois era o ponto em que tinha acesso à todos os antagonismos descritos.

Ainda que a questão da saída para o mar e os conflitos entre Peru e Chile produziram inconvenientes cuja expressão seria regional, a oposição geográfica dentro da vertente atlântica poderia causar conflitos em escala continental, uma vez que envolviam os dois maiores países sul-americanos. Essa situação era ainda ampliada diante do fato que a expansão ferroviária argentina já fazia com que a influência platina fosse sentida no Pacífico, tanto no Chile como no Peru. Nas palavras de Travassos (p. 51-52),

(...) oscilação entre as forças político-econômicas que as bacias do Amazonas e do Prata representam, essa sim pode traduzir verdadeiro motivo de apreensões internacionais mais sérias. Essas bacias significam interesses de toda sorte, ligados às duas mais importantes nações do continente, que, se tudo as une, nem por isso estão de todo livres de possíveis estremecimentos provindos do planalto central do continente. E nisso não está todo o perigo, pois, se essas nações se estremecerem, é certo que esse estremecimento terá imediata repercussão sobre as demais. Daí o caráter continental que poderá resultar, como consequência da instabilidade geográfica da Bolívia.

Os temores de Travassos tinham algum fundamento. De um lado, a questão de um porto para a Bolívia no Pacífico foi – e ainda é – uma das prioridades da política externa do país desde sua derrota para os chilenos (KLEIN, 2013). A saída boliviana para o Atlântico via bacia amazônica esteve presente por ocasião a crise envolvendo Brasil e Bolívia pela região do Acre. Em troca do território acreano, o Brasil cedeu terras que davam acesso direto para o Rio Amazonas, além de se comprometer a construir, em território brasileiro, a ferrovia Madeira-Mamoré, no qual a Bolívia teria livre trânsito, incluindo pelos rios, para ter acesso ao Atlântico (CERVO E BUENO, 2008). Por fim, cabe lembrar que, a despeito da perspectiva de exploração de petróleo, a Guerra do Chaco (1932-1935) teve como uma de suas principais causas o acesso boliviano às vias fluviais da bacia platina. O disfarçado apoio argentino ao Paraguai durante o conflito também se devia ao fato que eram os argentinos que controlavam o tráfego fluvial no Chaco dominado pelo Paraguai e temiam perder sua influência na região com uma vitória boliviana (STOCCO, 2012).

### A Projeção Continental do Brasil

Todo esse quadro construído por Travassos apontou para a importância do *heartland* boliviano para o jogo de poder sul-americano, dados seus enormes recursos econômicos<sup>8</sup> e as vias naturais e concorrentes que as bacias hidrográficas amazônica e platina representavam. Para a disputa dessa região, como lembra Hage (2013), Travassos apontava que Brasil e Argentina contariam com suas “áreas de manobra”, ou seja, recursos geográficos, econômicos e políticos que apoiariam o impulso da influência desses países sobre o *heartland* e em última análise garantiriam sua projeção continental. A busca brasileira pela influência sobre a Bolívia, por sua vez, seria fundamental para que o país conseguisse os recursos necessários para resistir aos imperialismos estadunidense e argentino, onde seriam especialmente devastadores à integridade nacional nas regiões pouco povoadas do Brasil (TRAVASSOS, 1938).

No caso argentino, sua área de manobra para influenciar a Bolívia dependia quase exclusivamente da vitalidade que o porto de Buenos Aires exercia sobre a bacia platina, que, somado ao desenvolvimento das malhas ferroviárias argentinas, parecia tornar irresistíveis as influências argentinas (HAGE, 2013).

O Brasil, por sua vez, usaria suas vantagens geográficas para se sobrepor à Argentina. Essas vantagens seriam explicitadas sobretudo pelo fato que a foz do Rio do Prata se encontra má posicionada em relação às principais linhas de comunicação marítimas do Atlântico Sul. Assim, a bacia amazônica desagua na linha do Equador, muito mais próxima das principais linhas de comunicação marítimas do globo, enquanto o principal porto do “Brasil Platino”, Santos, encontra-se a quase 1,6 mil quilômetros mais ao norte – e portanto mais próximo das grandes linhas de circulação marítima – que o porto de Buenos Aires (TRAVASSOS, 1938).

Desta maneira, para Travassos, diante das vantagens geográficas que o território brasileiro proporcionaria, caberia apenas ao país desenvolver sua rede de transportes, de modo a tanto garantir a integração política e econômica de todo território brasileiro como também oferecer saídas para o mar para os países mediterrâneos, que então dependiam quase exclusivamente das vias argentinas.

Neste sentido, segundo o autor, a política nacional de transportes deveria estar voltada para três eixos básicos, que representariam as notáveis potencialidades viatórias

---

<sup>8</sup> Como já apontado, a economia boliviana do período era tradicionalmente mineira, onde a prata acabou substituída pelo estanho como principal produto. Além da produção mineira, havia uma importante produção de cereais (principalmente trigo e milho), borracha e produtos animais. A partir da década de 1920, a exploração de petróleo ganhou relevância (KLEIN, 2013).

do território brasileiro: neutralização do caráter concêntrico do Prata; ampliação da força concentradora da bacia amazônica; por fim, desenvolvimento e projeção da capacidade coordenadora do litoral atlântico (especialmente do Brasil Longitudinal) em relação às duas grandes bacias atlânticas. Desta maneira, Travassos (p. 109-110) afirmava que o desenvolvimento destas “essas altas manifestações de potencial econômico e político que o Brasil tem em suas mãos (...) é certo que se completará a figura da projeção continental do Brasil”.

Para ele também era fundamental o desenvolvimento de uma pluralidade de transportes, tanto como forma de reduzir a dependência de um único tipo de transporte como para dar mais vitalidade e fluência para as linhas de comunicação brasileiras. Nesse esquema, Travassos aponta para o uso tanto das possibilidades fluviais, ferroviárias, rodoviárias e aéreas, que deveriam ser combinadas para alcançar um grau máximo de eficiência.

Outra política de transporte que deveria ser perseguida era a construção de transcontinentais. Até então a única transcontinental que existia na América do Sul estava entre Chile e Argentina e representava o escoamento das riquezas andinas para o porto de Buenos Aires (dada a superioridade do Atlântico sobre o Pacífico). Para Travassos, todas as transcontinentais que fossem construídas segundo os paralelos significariam grandes ganhos para o Brasil<sup>9</sup> – com exceção das construídas muito ao sul no continente, como a já existente Valparaíso-Buenos Aires, ou no extremo norte, utilizando as possibilidades viatórias das bacias do Rio Orinoco e Magdalena.

Assim, o desenvolvimento de transcontinentais na bacia amazônica potencializaria a calha natural que o Rio Amazonas representa em todo norte do continente, oferecendo saída ao Atlântico para Equador, Peru e Bolívia, além de indiretamente a Colômbia, enquanto a construção de uma transcontinental mais ao sul, entre os principais portos ao sul do Peru e do norte chileno (Mollendo, Arica e Antofagasta) com o porto de Santos significaria oferecer saída ao Atlântico para os países mediterrâneos (Bolívia e Peru), além de ligar uma região andina riquíssima, palco da Guerra do Pacífico, com os portos brasileiros.

A construção dessas transcontinentais daria uma projeção continental ao Brasil, uma vez que canalizaria grande parte da riqueza produzida no continente pelo país. Assim, concluía Travassos (p. 195), “com o apoio a esse projeto (...) não teria o Brasil cumprido seu destino geopolítico no quadro da massa continental sul-americana?”.

O desenvolvimento da bacia amazônica era visto como fundamental para influenciar o *heartland* boliviano. Travassos afirmava que três quintos da Bolívia estavam banhados por esta bacia – incluindo o vale do Rio Beni – e que teria Santa Cruz de la Sierra como eixo de atração privilegiada, superando os outros vértices (Cochabamba e Sucre) do triângulo central do *heartland* sul-americano. Essa condição, somada com as vantagens do transporte fluvial e da boa posição da foz do Rio Amazonas, garantiriam que a maior atração possível para o norte, via bacia amazônica, reduzindo bastante a atração via Buenos Aires. A própria Bolívia já buscava essa rota (como a construção da estrada La Paz-Yungas demonstrava), além dos esforços em relação à Madeira-Mamoré. De outro lado, o Peru parecia se esforçar de maneira semelhante em busca da saída

---

<sup>9</sup> Além da possibilidade de transcontinentais em relação aos paralelos, Travassos também apontava a possibilidade de construção de transcontinentais em relação aos meridianos. Para o autor, esse tipo de transcontinental não interessava ao país, pois estava ligada à interesses políticos extracontinentais. Ainda que não afirme diretamente qual seria o país interessado, podemos inferir que ele se referia aos Estados Unidos, uma vez que eram a potência extracontinental que se expandia ao sul a partir de sua incubadora no Caribe.

amazônica, já que parecia procurar estabelecer uma linha de comunicação entre La Paz e Iquitos.

Assim, em relação à bacia amazônica, cabia apenas ao Brasil preparar e executar uma política de desenvolvimento de transportes coerente, que ampliaria o potencial da calha amazônica e garantiria o acesso aos formidáveis recursos do *heartland*. Nas palavras de Travassos (p. 107),

Cabe ao Brasil tomar consciência dessa formidável realidade geográfica. Em suas mãos está o curso do Amazonas, o majestoso desfecho de todo o drama econômico que se prepara nos bastidores do soberbo anfiteatro amazônico, o qual a largos passos vimos de percorrer, sobre a carta geográfica.

Ainda que seria o desenvolvimento da bacia amazônica que garantiria a supremacia brasileira sobre o *heartland*, ainda existiam muitos problemas para sua implementação. A vasta e imensa floresta amazônica era uma barreira considerável ao desenvolvimento de transportes alternativos ao fluvial na região, numa situação complicada ainda mais pelo vazio demográfico existente. Segundo Travassos (p. 136), a região era

(...) 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, perdida nas profundas do "Inferno Verde" como único pião sabiamente colocado por mão de mestre...

Desta maneira, era preciso que o Brasil agisse no sentido de neutralizar a influência de Buenos Aires na bacia platina. Essa atuação não era apenas necessária para neutralizar a influência argentina no *heartland*, mas também impedir qualquer avanço sobre grande parte das fronteiras sul e oeste (especialmente vulnerável) do Brasil. Isso implicava no desenvolvimento de transportes no Brasil Platino.

Como forma de mitigar as possibilidades de influência argentina no sul do Brasil, região que faz fronteira direta com a Argentina, Travassos defendia a construção de uma rede de rodovias e ferrovias que dobrassem a ligação marítima dessa região com os grandes centros populacionais no sudeste, da qual a São Paulo-Rio Grande era exemplo; de outro lado, era necessário ampliar a integridade nacional levando as linhas de comunicação para o interior para o litoral: a malha ferroviária Ponta Grossa-Paranaguá (cuja penetração ao interior deveria continuar até atingir Foz do Iguaçu) no Paraná, Porto União-São Francisco em Santa Catarina, Santa Maria-Porto Alegre e São Gabriel-Rio Grande no Rio Grande do Sul. Essa expansão de transportes era pensada como foram de impedir que a influência argentina se fizesse sem resistência nessa região do país.

Mais importante e dentro do jogo maior geopolítico sul-americano era assegurar uma ligação entre o porto de Santos e o *heartland* boliviano. Isso leva a ressaltar a importância do território brasileiro vizinho, o então estado de Mato Grosso.<sup>10</sup>

Para Travassos, o Mato Grosso seria a superfície de contato entre o território brasileiro e o *heartland* boliviano. Mais que isso, a porção sul deste estado (atual Mato Grosso do Sul) e, em menor parte, o chaco paraguaio seriam verdadeiros prolongamentos do *heartland*, com todas suas implicações ao Brasil. Dessa maneira, segundo Travassos (p. 207-208),

No espaço geográfico de Mato Grosso se revela, como que reduzida a um ponto, a mesma luta tremenda, no terreno das competições políticas e econômicas, que assoberba o espaço geográfico do Brasil — o antagonismo entre o Prata e o Amazonas. Suas duas imensas

---

<sup>10</sup> Cabe lembrar que, na época, o estado de Mato Grosso correspondia aos atuais estados de Rondônia (território federal em 1943, estado a partir de 1982), Mato Grosso e Mato Grosso do Sul (em 1977).

regiões naturais — a do Norte ligada à fácies amazônica e a do Sul à fácies platina — como que traduzem a síntese, o resumo dos mesmos graves problemas que a posição das duas grandes bacias criam para o Brasil na América do Sul. Na posição geográfica de Mato Grosso, a distância é o de menos. A coincidência de seus limites, e das fronteiras do Brasil com os dois países mediterrâneos do continente — essa sim é que define a importância de sua posição geográfica. Todos os problemas decorrentes do Paraguai mediterrâneo, com o tributário do Prata, e da Bolívia mediterrânea, solicitada simultaneamente pelo Prata e pelo Amazonas, assumem aí o máximo de sua intensidade. Mato Grosso é assim, do ponto de vista de nossa política continental, verdadeira miniatura do próprio Brasil, símbolo expressivo de nossos interesses políticos no continente.

Estrategicamente, a porção sul do estado, marcado pelo triângulo marcado pelas cidades de Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã, ganha grande relevância, uma vez que seria utilizada como área de atração ao Brasil para os territórios dos dois países mediterrâneos sul-americanos. Como lembra Hage (2013), essa seria a área de manobra por excelência apontada por Travassos, a partir do uso dos imensos recursos de todo o estado mato-grossense articuladas com as ascendentes cidades na porção sul do estado estrategicamente colocadas formando uma área de atração regional, estabelecendo a projeção continental do Brasil.

Para que o Mato Grosso fosse utilizado como área de manobra na qual o Brasil teria projeção continental, era necessário que o Estado brasileiro tomasse algumas ações. Em primeiro lugar, era necessário assegurar que a ferrovia Noroeste, que ligava Santos e São Paulo com a região, fosse devidamente ampliada e fortalecida, dada sua importância na busca de neutralizar a influência do Prata. Para Travassos (p. 202-203), a Noroeste era um verdadeiro “prolongamento da pujança paulista até às barrancas do [Rio] Paraguai e ainda pela participação nos destinos da Amazônia”.

A expansão da ferrovia até Corumbá, na fronteira com a Bolívia, ao mesmo tempo em que se perseguiria a ligação entre Santa Cruz de la Sierra e essa cidade brasileira, motivaria o estabelecimento da segunda transcontinental sul-americana, dada as ligações já existentes entre Lima e Santa Cruz de la Sierra e a ferrovia Noroeste. Com isso, o Brasil neutralizaria as influências argentinas sobre o *heartland* boliviano e ganharia verdadeira projeção continental.

Existiriam vários desafios para tal empreitada. Primeiro, era necessário desenvolver a integração entre o Mato Grosso (e especialmente a parte sul do estado) com São Paulo e conseqüentemente o restante do país. Por isso, era necessário vitalizar e fortalecer a Noroeste, garantindo uma eficiência que a tornasse via superior à fluvial (que estaria sob controle argentino); era necessário integrar o Mato Grosso, de modo a superar os aspectos negativos desse espaço geográfico – baixo teor demográfico e dissociação entre as partes norte e sul do estado.

Assim, Travassos (p. 214), concluiu que

*Para Oeste!* tem toda a concisão das verdadeiras fórmulas políticas. Quer dizer antes de tudo compreensão e definição da fácies geográfica do Continente e do Brasil. Em seguida, comunicações, colonização, atividade industrial. Por sua vez, nesses desdobramentos se encontram outros aspectos, ligados à escolha dos meios de transporte, às questões de saneamento e educação, à noção de ordem, de urgência dos cometimentos. *Para Oeste!* como fórmula política de alto coturno, deve ser encarada como a resultante de um sistema de forças, como a direção geral de inúmeras atuações que visem simultaneamente a solução dos mais graves problemas nacionais e a consecução do papel funcional que o espaço e a posição geográfica do Brasil lhe outorgam no continente e para além-mar.

## Considerações finais

Como já afirmado anteriormente, a obra de Travassos foi muito aclamada em sua época. Suas ideias de integração nacional ganhavam relevância na época quando se considerava as políticas centralizadoras, desenvolvimentistas e integradoras que o governo Vargas executava. Na opinião de Hage (2013, p. 112), “Travassos fora autor de projeto de desenvolvimento (com licença desse termo), cujo desdobramento poderia ser o bem-estar nacional”. Neves (2012), por sua vez, apresenta indícios de que Travassos pode ter influenciado o pensamento militar brasileiro da década de 1930.

Travassos foi um formidável pioneiro na geopolítica brasileira, influenciando os autores desse campo posteriores. O então coronel Golbery do Couto e Silva, um importante militar e geopolítico brasileiro da década de 1950 e ligado à Escola Superior de Guerra e ao desenvolvimento da Doutrina de Segurança Nacional, também considerava a Bolívia como *heartland* sul-americano. Como lembra Hage (2013), Golbery concebia que a região demarcada entre o planalto boliviano e o Mato Grosso como “área continental de soldadura”, cuja função continuaria sendo a mesma da encontrada em *Projeção Continental do Brasil*. Outro relevante autor de geopolítica brasileiro, o também militar Carlos de Meira Mattos, também seria bastante influenciado por Mario Travassos. Em 1960, lançou *Projeção Mundial do Brasil*, fazendo alusão à obra magna de Travassos e defendendo uma projeção internacional do país no concerto mundial das nações, numa tônica que continuaria em todos os seus trabalhos posteriores (MIYAMOTO, 1981).

No campo da política, as ideias de Travassos também tiveram eco. A busca da ligação com o *heartland* boliviano, oferecendo saída para o Atlântico via Brasil, parece estar dentro dos planos de integração nacional levados à cabo por alguns governos brasileiros. Em 1938, com o Tratado de Natal, o Brasil se comprometeu a estender a Noroeste até Corumbá, com o objetivo de, num passo posterior e com recursos do tesouro nacional, ligar Santa Cruz de la Sierra com essa cidade brasileira (HAGE, 2013).

Posteriormente, já durante o período da ditadura militar, a influência de Travassos se fez sentir novamente nas políticas perseguidas pelos generais-presidentes. Cervo e Bueno (2008) apontam que uma das prioridades da política externa do regime militar era a integração e cooperação regional do Brasil com seus vizinhos sul-americanos, encaminhando inúmeros projetos de ligação rodoviária e ferroviária, construção de pontes e ampliação de meios de transporte com seus vizinhos. Hage (2013), de outro lado, lembra que a construção da hidrelétrica de Itaipu e a da rodovia Paranaguá-Foz do Iguaçu tinham como metas geopolíticas reduzir a influência argentina sobre o Paraguai.

O regime militar ainda iniciaria o faraônico empreendimento da rodovia Transamazônica, inaugurada em 1972 com o objetivo de integrar o norte com o restante do país, além de estabelecer uma rota terrestre viável com o Peru e Equador. Ainda em 1977 o sul do Mato Grosso seria separado pelos generais da ditadura, criando-se o estado do Mato Grosso do Sul, grosseiramente delimitado segundo princípios geopolíticos onde o triângulo Campo Grande – Ponta Porã – Corumbá estaria dentro do novo estado brasileiro.

Por fim, cabe assinalar que a obra de Travassos foi bastante lida nos países vizinhos como forma de denunciar o imperialismo brasileiro (MIYAMOTO, 1981). Entretanto, assim como Hage (2013), acreditamos que a interpretação de que a obra de Travassos tinha tônica imperialista derivava por uma leitura equivocada, uma vez que a preocupação do autor era sobretudo garantir a unidade nacional para enfrentar os imperialismos alheios. Assim, como afirma, Hage (2013, p. 212), “em outro diapasão, o que o Brasil deveria fazer não era se expandir, mas reagir contra expansionismos alheios que colocassem em risco a estabilidade nacional”.

## Referências

ABRUCIO, Fernando L. *Os Barões da Federação: os governadores e a redemocratização brasileira*. São Paulo: Editora HUCITEC – Departamento de Ciência Política da USP, 1998, p. 253

ALCÂNTARA, Aspásia B. C. La Federación Sometida. Nacionalismo Desarrollista e Inestabilidad Democrática. In: CARMAGNANI, Marcelo (Org.). *Federalismo Latinoamericanos: México, Brasil, Argentina*. Cidade do México: Fondo de Cultura Economica, 1993, p.300-362.

CARVALHO, J. M. Federalismo Y Centralizacion En El Imperio Brasileno: Historia Y Argumento. In: CARMAGNANI, Marcelo (Org.). *Federalismo Latinoamericanos: México, Brasil, Argentina*. Cidade do México: Fondo de Cultura Economica, 1993, p.51-80.

CERVO, Amado Luiz e BUENO, Clodoaldo. *História da política exterior do Brasil*. Brasília: Universidade de Brasília, 2008.

HAGE, José Alexandre Althayde. Mario Travassos e a geopolítica brasileira: tensões com a Argentina e preocupações com Imperialismos. *Revista Brasileira de Geopolítica*, v.4, nº 1, p. 98-114, 2013.

HILTON, Stanley E. *O Brasil e a Crise Internacional*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.

KLEIN, Herbert S. A Bolívia da Guerra do Pacífico à Guerra do Chaco. In: BETHELL, Leslie (Org.). *História da América Latina: De 1870 a 1930*, vol. V. São Paulo: Edusp, 2013.

McCANN, Frank D. *Soldados da Pátria*. São Paulo/Rio de Janeiro: Companhia das Letras/Biblioteca do Exército, 2009.

MELLO, Leonel Itaussu Almeida. A geopolítica do poder terrestre revisitada. *Lua Nova*, São Paulo, nº 34, p. 55-69, 1994. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-64451994000300005](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-64451994000300005)>. Acesso em 20 de junho de 2015.

MACKINDER, H. J. O PIVÔ GEOGRÁFICO DA HISTÓRIA. *The Geographical Journal*. No. 4, Abril 1904. Vol. XXIII. In: *Revista de Geopolítica*, Natal - RN, v. 2, nº 2, p. 3 – 27, jul./dez. 2011.

MIYAMOTO, Shinguenoli. Os Estudos Geopolíticos no Brasil: uma contribuição para sua avaliação. *Perspectivas*, São Paulo, nº 4, p.75-91, 1981.

NEVES, André Luiz Varella. *Mário Travassos: Revolução de 30 & Geopolítica do Brasil*. In: VIENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS DE DEFESA: Pensamento Brasileiro em Defesa. Anais, 2012, São Paulo. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/index.php/rbed/article/view/48724/30405>>. Acesso em 12 de junho de 2015.

RODRIGUES, Fernando da Silva. “A Formação Profissional do Oficial do Exército Brasileiro na Primeira Metade do Século XX: A Influência dos Jovens Turcos, da Missão Indígena e da Missão Militar Francesa”. *Revista do Mestrado de História*, Vassouras, v. 13, nº 1, p. 31-52, 2011.

STOCCO, Sandra Pérez. La Neutralidad Argentina en la Guerra del Chaco. *Épocas – Revista de Historia – USAL*, Buenos Aires, nº 5, p. 55-87, 2012. Disponível em: <<http://p3.usal.edu.ar/index.php/epocas/article/view/1140>>. Acesso em 15 de junho de 2015.

TRAVASSOS, Mário. *Projeção Continental do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938. 3ª edição.