

A BOLÍVIA, UMA EXPERIÊNCIA GEOPOLÍTICA

ALGUNS ELEMENTOS DA GEOPOLÍTICA DO "PIVOT" SUL-AMERICANO

ALFREDO A. KOLLIKER FRERS (*)

(Traduzido da "Revista Militar", do Círculo Militar da República Argentina. Vol. 92 — 3 e 4, pelo General ANTONIO DE CASTRO NASCIMENTO)

Assim como o Norte da África pertence mais ao Mediterrâneo europeu do que à região equatorial que está além do Saara, devemos incluir a Venezuela e a Colômbia no Mediterrâneo americano. Estes dois países estão separados da América do Sul, propriamente dita, pela impenetrável floresta do Amazonas e por serranias que não são cortadas por nenhum rio que corra na direção dos meridianos. Sem prejuízo da estrada pan-americana, que não modificará substancialmente o problema, constitui a parte meridional da América Austral uma "ilha" excêntrica, a que só se pode chegar por mar ou pelo ar. O centro geográfico e o nó das comunicações desta região sulina é o altiplano boliviano, verdadeiro Tibete da América. Tanto o seu valor político-econômico, como a sua posição geoviária, a fazem objeto das solicitações das nações lideiras.

Para a Argentina, é a única rota terrestre de comunicações com o Peru e é, também, uma brecha no cerco chileno-brasileiro. Para estes é a ponte por onde poderiam realizar a sua união e é a barreira que separa Lima de Buenos Aires. A importância estratégica da Bolívia, verdadeira região "pivot" da América do Sul, vem da circunstância de estar situada na retaguarda de todos os seus vizinhos. Cabe acrescentar a isso a imensa riqueza deste país "pobre", cuja atual produção mineral (predominantemente estanho), assim como seus fabulosos bens potenciais em petróleo e ferro, para só citar os mais importantes, o convertem em objeto da cobiça alienígena.

(*) O Dr. ALFREDO ARTURO KOLLIKER FRERS possui o curso de Química Industrial na Polytechnikun de Zurich (1891, Suíça) e o da Faculdade de Química y Farmacia de la Universidad Nacional de La Plata (1918). Dentre as numerosas comissões, foi delegado da Sociedad Geografica Argentina no Congresso Geográfico Internacional de Cambridge (1936), dirigiu uma expedição científica para explorar a cordilheira na região do Território Nacional de Santa Cruz e atravessou pela primeira vez "el Iandice (céu continental, 1916). Foi membro fundador e primeiro vice-presidente do Instituto Internacional de Altos Estudos em Monte Jungrau (Suíça, 1926). É autor das seguintes obras: "Patagonia" (em colaboração, 1917), "En las Soledades Patagónicas" (1926), "Estudio Sobre la Oposición de Marte" (1929) e colaborador de diversas publicações, destacando-se a "Revue der Schweizer Naturfors chunden Gesellschaft", da Sociedade de Ciências Naturais da Suíça. (De Quien es Quien en la Argentina, Guillermo Kraft Ltda.).

Como já dissera Derwent Whittlesey, em sua conhecida "Geografia Política": "A desgraça da Bolívia consiste em que, dependendo do comércio exterior, a única região de trânsito para o oceano está pontilhada de jazidas minerais valiosas, que puderam ser dominadas mais rapidamente pelo mar do que pelo planalto interior". Ao analisar, em sua "Geografia e Política", a guerra civil chilena de 1891, que teve por cenário estas mesmas regiões onde as comunicações são muito mais marítimas que terrestres, exclama Gonzalo de Reparaz: "Ai daquelas raças néscias que pretendem da terra governar o mar, porque nada dominarão!" A Bolívia não compreendeu, a tempo, que "grandes riquezas minerais são o maior perigo para os estados política e militarmente fracos, pois facilmente atraem os conquistadores estrangeiros". (Henning y Korholz in "Introdução à Geopolítica"). Sua falta de preparação lhe custou a perda do litoral.

Havendo se convertido em um país mediterrâneo, após a Guerra do Pacífico — também chamada acertadamente "Guerra do Salitre", a Bolívia depende, para seu comércio externo, dos vizinhos que dominam suas vias de acesso (importa 75% dos artigos de primeira necessidade que consome). Sabemos que todos os países que a rodeiam, com exceção do Paraguai, a excedem em potencial. A intenção da Bolívia de abrir um amplo respiradouro, seguindo pela linha de menor resistência, fracassou, pois não conseguiu instalar-se no baixo Paraguai. A propósito, é interessante apontar a circunstância de que, para atingir o rio Paraguai, à altura da república guarani, é mister atravessar a vasta região do Chaco, autêntica barreira, completamente intransitável, enquanto que, ao Norte de Coimbra, a fronteira boliviana se acha separada da via fluvial por uma faixa de território brasileiro de apenas 6 quilômetros de largura. Por essa região avança hoje a ferrovia construída pelos brasileiros, em demanda do Altiplano. O pórtico de território estrangeiro, que se interpõe entre Porto Suarez e o rio Paraguai é cruzado pelo canal Tamengo, de uns 13 a 14 quilômetros de extensão, que, com a devida permissão brasileira, poderia se converter na desejada saída fluvial para o sistema do Prata (1). Por enquanto não se pensou nêlo, pelo fato de que o escasso tráfego de gêneros não justificaria a manutenção de um permanente e oneroso serviço de dragagem do canal.

Mais ao Sul, sobre o paralelo 20°, possui a Bolívia um estreito corredor de uns 12 quilômetros de largura — seu único acesso ao rio Paraguai, que é, nesse trecho, francamente navegável. Essa passagem, denominada "Manuel Céspedes", está colocada em uma zona atastada e pantanosa, exigindo também custosíssimas obras que, no momento, prestariam pouca ou nenhuma utilidade. Nem sempre coincidem os postulados do nacionalismo político com as verdadeiras necessidades geográficas do país.

O Chile construiu uma estrada de ferro para Arica e concedeu um pórtico livre, nessa cidade, em benefício do Altiplano, como estipulava o tratado de paz de 1904. Por esta via, a mais curta (450 Km), interna-se na Bolívia cerca de 75% da carga bruta que a mesma importa.

As outras ferrovias são: a que, unindo-se em UYUNI com o "pan-americano" (Buenos Aires-Lima), termina no ex-pórtico boliviano de Antofagasta, capital da província chilena homônima, por onde escoam 70% da produção mineral e a que conduz, através do lago Titicaca,

(1) O rio Paraguai é navegável, nesse local, durante a maior parte do ano, por embarcações de pequeno calado. (N.A.)

aos portos peruanos de Mollendo e Matarani. A ferrovia peruana tem o inconveniente do duplo transbordo no Titicaca. Como está projetado, algum dia as ferrovias bolivianas e peruanas se unirão diretamente. Dada a falta de proteção do pôrto de Mollendo, o governo de Lima construiu o excelente pôrto de Matarani, para uso da Bolívia.

A Argentina e o Brasil, os dois poderosos vizinhos da parte oriental do Altiplano, travaram uma verdadeira competição ferroviária para atrair os produtos bolivianos para o Atlântico. A interessante e difundida obra do brasileiro Mário Travassos — “Projeção Continental do Brasil” — de cuja primeira edição já se passam vinte anos, analisa, com precisão e clareza, esta apaixonante disputa geoviária. O fraternal gesto de Vargas, que, em 1943, ofereceu à Bolívia um pôrto franco em Santos, foi seguido por Perón, em 1949, pondo à disposição do altiplano uma zona franca no rio Paraguai. A Argentina ainda leva vantagem nesta luta, embora esteja próxima a ser deslocada pelo Brasil. No entanto, a ferrovia argentina é a única que liga a altiplanície ao Atlântico, unindo-se, em La Quiaca, com a longitudinal boliviana, cujo trecho Villazón — Atocha foi construído por nós (argentinos).

Na corrida que os argentinos iniciaram em Yacuiba e os brasileiros no rio Paraguai (Corumbá) para alcançarem Santa Cruz de la Sierra, situada no extremo oriental da Cordilheira de Leste um pouco ao norte do “divortium aquarum” entre o Amazonas (Beni) e o Rio da Prata (Chaco), levam os segundos considerável vantagem. O trilho argentino está a 500 Km, em linha reta, de Santa Cruz e os trabalhos estão paralisados; o trilho brasileiro, no entanto, está a apenas 210 Km, em linha reta, dessa cidade. (*) O trecho ferroviário que completará a estrada de rodagem de Cochabamba (ligada à ferrovia do altiplano) e Santa Cruz, alcança, por enquanto, uma extensão de 120 Km sobre um total de 635 Km.

A imensa região nordeste boliviana (Beni), que compreende aproximadamente a metade do território nacional, faz parte integrante do anfiteatro amazônico. Os rios Guaporé, Mamoré, Beni e Madre de Dios, todos afluentes do Madeira, drenam a produção tropical das margens do Mamoré e a subtropical dos vales orientais para a calha do Amazonas, que a entrega ao Atlântico, na linha do Equador. Os brasileiros, em virtude do tratado de paz de Petrópolis (1903), construíram, no interior do “inferno verde”, uma estrada de ferro de Guajará-mirim (Rio Guaporé) a Pôrto Velho (Rio Madeira), com o objetivo de vencer as corredeiras do Madeira; tal obra foi realizada com um dispêndio de vidas e de dinheiro só comparável à célebre ferrovia de São Petersburgo a Arkhangel ou à primeira escavação do canal do Panamá por Lesseps. O caminho Santa Cruz — Cuatro Ojos, pôrto provisório no Rio Pirai, afluente navegável do Mamoré, mencionado por Mário Travassos (op. cit.) foi destruído pela selva que, rapidamente, recobrou seus domínios. Projeta-se estender até esta região (pôrto Grether sobre o Ichilo, outro tributário navegável do Mamoré) um ramal da ferrovia de Cochabamba a Santa Cruz.

Se os brasileiros chegassem a construir a via férrea de Santa Cruz a Guajará-mirim, como estipula um tratado de 1928, poder-se-ia levar mercadorias (borracha) pelo trilho até Pôrto Velho, de onde seguiriam viagem por via fluvial.

Finalmente traçou-se uma estrada que, transpondo a cordilheira oriental, une La Paz a Yungas, sobre o rio Beni, num esforço para

(*) Os trilhos brasileiros já atingiram Santa Cruz e os argentinos ainda estão na região de Charagua.

dar saída à produção da altiplanicie para o Amazonas. A ferrovia correspondente, partindo de La Paz, avançou, por enquanto, uns 54 Km para leste, transpondo os Andes orientais. A aquavia do Amazonas, (capaz de atender a 3/5 do território boliviano, mais barata que a ferrovia para Santos e mais curta e econômica que a saída por Buenos Aires), está chamada a desempenhar um importante papel na economia do Alto Peru, especialmente quando se eliminar ou reduzir o grande número de custosos transbordos. A contradição desta calha, aberta para o Atlântico Norte, está em que o único mercado local para todos os produtos tropicais do Beni, especialmente a borracha, é a Argentina, situada em sentido oposto.

Tão logo esteja completada a rede rodoviária, ferroviária e fluvial com que os dois "colossos do Atlântico" abordam o Altiplano, correrá este sério perigo de converter-se numa segunda Pérsia, em consequência da mediatização econômica (2) de extensas regiões de seu território nacional. Recordemos que o Irã esteve dividido, antes da primeira guerra mundial, em três partes: — a do norte — zona de influência russa; a do sul, região de penetração inglesa e a central, onde se permitia aos infelicitados persas serem apenas persas. A falta de comunicações internas agrava o perigo assinalado e conspira, não só contra a unidade nacional, como, também, contra a distribuição adequada de sua produção agropecuária, fato que obriga a Bolívia a depender das importações desses produtos.

Toda a região nordeste é tributária das vias de comunicações do Brasil, não obstante os trilhos argentinos da Puna (3) que, segundo Mário Travassos, "representam, frente às cabeças dos vales do Mamoré, Beni e Madre de Dios (Amazônia), decisiva barreira econômica, verdadeira calha coletora em favor do Prata". A ferrovia brasileira de Puerto Suarez a Santa Cruz, uma vez completado o trecho Santa Cruz-Cochabamba, converter-se-á em uma transcontinental que ligará Arica a Santos, sugando para o Brasil, não só a produção do Este boliviano, como também a do próprio Altiplano. A Argentina, que tem feito meritorios esforços para ligar-se pela ferrovia com o Alto Peru, vê-se, de um modo geral, favorecida pela conformação orográfica dos Andes, cujas cadeias principais correm na direção dos meridianos. A Bolívia importa, como consequência da falta de comunicações internas, 80 % de trigo e 70 a 80 % da carne que consome, apesar do Altiplano ter tudo dentro de suas fronteiras nacionais. Embora a carne seja exclusivamente fornecida pela Argentina, só lhe compra o trigo em época de guerra, preferindo normalmente o cereal americano ou canadense. Pelas razões acima expostas, goza ainda a Argentina de certa preponderância na região servida por seus trilhos.

A competição com o Brasil, na Puna e nas regiões oriental e sudeste, é de resultados incertos. O transcontinental brasileiro e as ferrovias argentinas disputar-se-ão as cargas do planalto boliviano que não se dirijam para o Pacífico; bem como o frete do triângulo sudeste, cujo vértice é Santa Cruz. O transcontinental, sem dúvida, é, para os brasileiros, uma perigosa arma de dois gumes, porque grande parte da carga por ele carregada pode ser transbordada para barcos fluviais, utilizando a aquavia do Paraguai, infinitamente mais barata que a fer-

2) Ato ou efeito de privar o governo de um Estado do seu poder econômico, que passa para outro Estado, porém, conservando aquêle a soberania nominal (N.T.).

(3) Região alta, próxima da Cordilheira dos Andes. (N. T.).

rovia, sempre que esta não goze de auxílios governamentais extraordinários. Desta maneira, a Argentina poderá compensar a sobrecarga do frete marítimo ocasionado pela má situação relativa das bocas do Prata (Santa Cruz — Yacuiba — Buenos Aires: 2.700 Km; Buenos Aires — Santos: 1.600 Km; total 4.300 Km. Santa Cruz — Santos: 2.600 Km).

Se, algum dia, a Argentina conseguir realizar o projeto de canalização do rio Bermejo e de conceder à Bolívia um pôrto livre sôbre o Paraguai, poderia combinar vantajosamente esta aquavia com a ferrovia Yacuiba a Santa Cruz. Todavia, a realização dêste projeto é ainda muito remota. O interessante projeto do engenheiro argentino José Palácio, recentemente apresentado, para construir um canal navegável através das províncias de Salta, Jujuy, Tucumán, Santiago del Estero, Cordoba e Santa Fé e os territórios do Chaco e Formosa, utilizando as águas dos rios Bermejo e Pilcomayo, não tem perspectivas de ser aprovado pela Bolívia, que necessita das águas dêste rio para irrigar uma extensa região do deserto do Chaco.

Tôda a penetração geoviária tem um fim imperialista, de acôrdo com uma sentença do grande economista alemão do século passado Friedrich List: — "Aquêlo que tem em suas mãos os meios de tráfego de um país, tem também o próprio país". Por isso, compreende-se que os governos de La Paz considerem prudente não se inclinarem por nenhum vizinho específico, mas sim animar, apenas, a livre emulação de todos, desejando, como "desideratum" ideal, a obtenção de uma saída própria para o Pacífico, ou, na sua falta, um bom acesso ao Rio Paraguai. Não obstante, procuraram seus vizinhos, com maior ou menor êxito, aproveitar-se do ensejo da presença de algum governo particularmente amigo no "Palácio Quemado" para obterem concessões exclusivistas.

Assim, pelo tratado de 25 de fevereiro de 1938, em troca de um empréstimo de 750.000 dólares, conseguiu o Brasil o direito de participar da exploração de tôdas as jazidas petrolíferas ao norte do rio Parapeti, ou seja ao norte do paralelo de 20°. Cabe lembrar aqui, que, de acôrdo com os geólogos, existe um lençol petrolífero em potencial, que se prolonga como continuação das anticlinais de Salta e Jujuy e das jazidas de Camiri e Sanandita, ao longo de tôda a cordilheira oriental até o Peru. Estas jazidas seriam das mais ricas do globo terrestre. A zona reservada ao Brasil compreende 3/4 partes do lençol em questão.

A Argentina, por sua vez, construirá um oleduto de Oran a Sanandita, situada nas proximidades da fronteira. A Bolívia amortizará, em petróleo, as somas que deve a Buenos Aires pela construção das ferrovias de Yacuiba a Santa Cruz e de Sucre a Boyuibi (esta última, atualmente em construção, foi projetada para suprir de combustível líquido o Altiplano; havendo-se estendido, no entanto, o oleduto de Camiri a Sucre e Cochabamba, carece de finalidade). Além disso, a República do Prata prometeu sua ajuda financeira para intensificar a exploração petrolífera de Sanandita. O Palácio San Martín tratou de obter vantagens decisivas por meio de um tratado de união aduaneira, que consultava, não obstante, todos os interesses do Altiplano. Apesar de haver sido ratificado por ambos os parlamentos, houve forças ocultas que paralisaram seu mecanismo, se bem devamos admitir, em honra à verdade, que também contribuiu para isso o esgotamento prematuro das divisas em poder de Buenos Aires e outros fatores inerentes à situação econômica do país.

A Bolívia está empenhada em equilibrar a sua balança comercial com a Argentina, tradicionalmente negativa, em virtude da importação

não compensada de produtos alimentícios. A conhecida tese, sustentada pelos próprios bolivianos, de que as economias de ambos os países são complementares, é de uma realidade incontestável. Já na época da Colômbia, foi o irreprimível contrabando com Buenos Aires que obrigou Carlos III a incluir o Alto Peru no Vice-reinado do Rio da Prata. A exploração dos minérios de Mutun, cérrro situado um pouco ao sul de Puerto Suarez, sôbre a fronteira brasileira interessa de perto à Argentina. Estes fabulosos depósitos de ferro e manganês só podem ser comparados com os que o Brasil possui. Nosso país, paupérrimo em ferro e carvão para a sua indústria siderúrgica, contaria, por estimativa, com 150.000.000 de toneladas de ferro e 50.000.000.000 de toneladas de manganês, que se contrapõem às reservas ferríferas do resto do globo (exceto o Brasil), as quais não excedem 42.000.000.000 de toneladas. O ferro fundido, elaborado nos altos fornos de Mutun em carvão de lenha da região, poderia ser transportado, por via fluvial, até às grandes acearias do Exército argentino em San Nicolás. Por outro lado, as 6.000 toneladas de borracha que o Beni produz cobririam 60 % do consumo argentino (é provável que, uma vez mais, os Estados Unidos consigam assegurar a exclusividade da produção gomífera boliviana, na presente emergência internacional, como já o fizeram na guerra passada). Já assinalamos que os produtos tropicais do oriente boliviano têm, na Argentina, seu único consumidor local, especialmente no Noroeste. A limitação de espaço não nos permite analisar, mais a fundo, a notável integração da economia da Argentina com a da Bolívia, que, de um modo geral, faz concorrência às de seus outros vizinhos.

O Chile, que conseguiu, em outra época, a zona salitreira que lhe interessava, possui, hoje, importantes interesses nos minérios da zona fronteiriça do Altiplano, especialmente no rumo sudoeste, lindeiro com a Argentina, na região denominada "Los Lípez", reputada como a de maior riqueza mineralógica (estanho, volfrâmio, chumbo, zinco e prata).

Isto pôsto, adquire transcendental importância a sensacional notícia de uma negociação chileno-boliviana, capaz de modificar radicalmente o equilíbrio de forças na altiplanicie, senão mesmo em toda a região que antes definimos como América do Sul, propriamente dita. Trata-se da proposta chilena de conceder uma saída ao Altiplano, na forma de um corredor de sete quilômetros de largura, que correria ao longo da fronteira peruano-chilena, indo terminar numa praia entre a cidade chilena de Arica e a peruana de Tacna. Em troca desse corredor se concederiam ao Chile certos privilégios em "Los Lípez" e o direito de desviar para a sua fronteira e aproveitar as águas dos lagos Titicaca, Poopó e Coipasa e bem assim as dos rios Desaguadero, Lauca, Maure e outros.

Convém analisar essa proposta feita por um país que durante 3/4 de século, se opôs terminantemente em reconhecer o direito boliviano a uma saída para o oceano. Um estudo do terreno, realizado pela revista chilena "VEA", demonstra que a construção de uma ferrovia, nesse corredor de 7 Km, é absolutamente impossível, dada a topografia da região. Não menos teórica é a construção de um pórtio na praia que se daria à Bolívia, por ser a mesma totalmente desabrigada, carecendo de uma proteção natural como a que oferece o célebre Morro à vizinha cidade de Arica. Por outro lado, nesse local, os arrebentamentos das ondas se iniciam a cerca de 500 metros da praia, tornando esta inabordável. O projeto em questão, que conta com o beneplácito do governo americano, que emprestaria o dinheiro para as obras a executar, seria extraordinariamente dispendioso, não guardando nenhuma relação com a renda nacional do Altiplano, pois o

orçamento da Bolívia oscila em torno de apenas 12 milhões de dólares. Sua dívida contraída com os Estados Unidos eleva-se já a 150 milhões de dólares, podendo-se concluir, desde logo, que, ainda que a Bolívia aceitasse o projeto, continuaria a ferrovia de Arica, por muitos anos ainda, senão para sempre a ser a saída principal para o Oceano Pacífico. A parte mais realística do projeto em aprêço e que deve ter levado Santiago a afastar-se de sua tradicional política em relação à Bolívia, foi certamente o aproveitamento das águas a que nos referimos acima. Extraído do Titicaca, cuja superfície é de 8.500 Km², 100 metros cúbicos por segundo, o seu nível baixaria apenas uns 3 centímetros, podendo, em troca, irrigar, no litoral desértico do Chile (províncias de Tarapacá, Antofagasta e Atacama), cerca de 200.000 hectares de terras atualmente desabitadas. Como o referido lago se acha a 3.800 metros de altitude, podem-se aproveitar quedas d'água sucessivas, num total de 2.500 metros. Com isto poder-se-ia produzir 3 milhões de HP de energia hidrelétrica. Estes algarismos não consideram o caudal aproveitável dos rios e demais lagos. A título de comparação, assinalaremos que a Argentina obtém um total de 1.780.000 HP de energia térmica e hidrelétrica. As províncias do Chile converter-se-iam em uma riquíssima região produtora de tipo subtropical. Somente em algodão e seus derivados obter-se-iam 120 milhões de dólares. Os 3 milhões de HP, se tivessem que ser gerados em usinas térmicas, representariam 50 milhões de dólares de carvão. O custo de produção, do salitre, seriamente ameaçado pelo sintético, baixaria consideravelmente; o mesmo aconteceria com o cobre. Com as matérias-primas locais poder-se-ia dar vida à mais importante indústria química do mundo, produzindo-se ácido sulfúrico, soda cáustica, etc. Atualmente, funcionam, nessa região, importantes estabelecimentos pertencentes aos grandes grupos financeiros norte-americanos Guggenheim (Electric Bond), Standar Oil, United Steel e outros.

É evidente que tanto a agricultura como a indústria eletrificada alimentariam uma abundante população que se pode calcular em milhões, revitalizando uma vez mais — como depois da guerra do Pacífico — mas desta vez de maneira definitiva, o declinante potencial demográfico e econômico do Chile. Se obtivesse simultaneamente o auxílio de capitais estrangeiros, o Chile adquiriria uma influência econômica incontestável no Altiplano, liberando da gravitação brasileira o nordeste e oriente boliviano e limitando à influência argentina o extremo sudoeste do país (vertente Este da Cordilheira Oriental e o Grã Chaco até o paralelo 20°).

Provoca certa inquietação a situação que esboçamos, se compararmos os antecedentes da Argentina em relação com os demais vizinhos importantes da Bolívia. Aquela submeteu-se, talvez penalizada, mas sem protesto, ante a vontade secessionista do Alto Peru, renunciando por atos posteriores à província de Tarija e ao curso do Bermejo, atitude que tem sido confirmada por sua invariável conduta de desprendimento observada em tôdas as questões de limites com terceiras potências. Estas, em troca, arrancaram-lhe províncias inteiras, aquém e além dos Andes.

É óbvio que a proposta feita por "La Moneda" é muito unilateral. A opinião pública boliviana, por outro lado, não terá esquecido que um condomínio semelhante, concedido pelo presidente boliviano Melgarejo, sobre as riquezas minerais do litoral, converteu-se num verdadeiro cavalo de Tróia, culminando na perda total dessa região. Só há um caminho para tornar politicamente viável este projeto, não só para a Bolívia, como também para certos vizinhos interessados no equilíbrio político das regiões e esse caminho é a união econômica, se não política, dos países andinos ao Sul do Equador.

A Bolívia, criação arbitrária do Marechal Sucre, mutilada na única região que lhe daria autonomia geográfica — o Altiplano com sua costa no Pacífico — constitui um exemplo integral dos perigos que acarretam a desobediência aos ditames da Geografia, na construção de Estados. Apesar de sua área ter-se reduzido a quase a metade da que lhe legara o Marechal de Ayacucho, em seu testamento, as fronteiras naturais dos países mais importantes da América do Sul passam dentro do território boliviano, no dizer do ex-presidente Frederico Avila. A Bolívia é requestrada por forças superiores, pois que duas de suas unidades geográficas (bacias do Amazonas e do Prata) estão submetidas à ação centrífuga das regiões vizinhas e a terceira, o Altiplano, está artificialmente separada do mar.

Sua total dependência do estrangeiro impede que possa fortificar sua posição internacional. Vive, como muitos países latino-americanos, da venda de um só produto, no caso o estanho, cujo preço é fixado pelos dois grandes compradores de ultramar. Sua população urbana depende, por outro lado, para sua subsistência, da importação de produtos alimentícios que, em qualquer oportunidade, lhe podem ser negados. O antigo "Collasuyo" da época pré-colombiana, notável foco de instabilidade na geografia política da América Meridional, só poderá evitar sua desintegração mediante uma hábil política exterior. Neste aspecto só há três alternativas: confiar na segurança coletiva proporcionada pelo sistema continental interamericano e pelas Nações Unidas; chegar a um entendimento com alguma potência local ou tratar de manter o equilíbrio e a compensação recíproca entre os seus vizinhos.

A segurança coletiva fracassou mais de uma vez, conforme tem demonstrado a história contemporânea. O equilíbrio entre os vizinhos pode converter-se facilmente, em um entendimento à custa do Altiplano. Só resta, em definitivo, a possibilidade de conjugar suas conveniências com alguma forte potência regional. Para que este entendimento seja estável, deve basear-se, de sua parte, na orientação traçada pelo determinismo geográfico-econômico. Mais uma vez é a Geografia que se impõe.

(Transcrito da "DEFESA NACIONAL" N. 446, de 1951)

*
* *

"O problema real não é como viver separadamente, senão como viver juntos. Todos estamos no mundo para permanecer nêle. Não pode haver evasão. Este é o fato fundamental da Geopolítica".

JAMES FAIRGRIEVE