



**Fundação Educacional do Município de Assis
Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis
Campus "José Santilli Sobrinho"**

THIAGO ZONFRILLI GONÇALVES DA SILVA

**DIFICULDADES DOS PAÍSES SEM ACESSO AO MAR, CASOS DA
AMÉRICA LATINA: PARAGUAI E BOLÍVIA**

Assis/SP

2022



**Fundação Educacional do Município de Assis
Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis
Campus "José Santilli Sobrinho"**

THIAGO ZONFRILLI GONÇALVES DA SILVA

**DIFICULDADES DOS PAÍSES SEM ACESSO AO MAR, CASOS DA
AMÉRICA LATINA: PARAGUAI E BOLÍVIA**

Projeto de pesquisa apresentado ao curso de Direito do Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis – IMESA e a Fundação Educacional do Município de Assis – FEMA, como requisito parcial à obtenção do Certificado de Conclusão.

**Orientando(a): Thiago Zonfrilli Gonçalves da Silva
Orientador(a): Eduardo Vella**

Assis/SP

FICHA CATALOGRÁFICA

Da Silva, Thiago Zonfrilli Gonçalves.

Dificuldades dos países sem acesso ao mar, casos da América Latina: Paraguai e Bolívia. / Thiago Zonfrilli Gonçalves da Silva. Fundação Educacional do Município de Assis –FEMA – Assis, 2022.

Número de páginas: 80.

1. Países sem acesso ao mar. 2. América Latina.

CDD:
Biblioteca da FEMA

DIFICULDADES DOS PAÍSES SEM ACESSO AO MAR, CASOS DA
AMÉRICA LATINA: PARAGUAI E BOLÍVIA

THIAGO ZONFRILLI GONÇALVES DA SILVA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis, como requisito do Curso de Graduação, avaliado pela seguinte comissão examinadora:

Orientador: _____
Eduardo Vella

Examinador: _____

2022

DEDICATÓRIA

A este trabalho dedico à todos os meus familiares, em especial àqueles que me ofereceram suporte em minhas escolhas e trajetória de estudos. Assim como aqueles que me mostraram e contribuíram com ideias sobre a importância dos estudos, da sensibilidade e dos frutos pessoais que se colhem quando nos encaminhamos em direção ao que vale a pena ser vivido para cada ser. Afinal, enquanto nossas aporias da vida ainda não forem resolvidas, teremos a satisfação de simplesmente tê-las encontrado e ainda assim ter feito por nós mesmos aquilo que decidimos nos empenhar.

RESUMO

O presente trabalho apresenta as dificuldades históricas dos países sem acesso ao mar. Os países mediterrâneos enfrentaram diversos entraves para comunicarem-se com o exterior, estabelecer relações comerciais e diplomáticas, especialmente com países de outro continente. Além de um maior isolamento internacional, nos casos latino-americanos o estabelecimento de suas fronteiras foi dificultado pela falta de mobilidade que possuíam, foram prejudicados em guerras por meio de bloqueios. As complicações logísticas também foram e continuam sendo significantes, afinal, em comércio exterior, o Estado sem acesso ao mar depende de passagens pelo país de trânsito, uma vez que quaisquer complicações internas que estes países enfrentem acarretam maiores entraves ao país mediterrâneo, deixando-os, portanto, cada vez mais isolados e estagnados.

Palavras-chave: dificuldades; países mediterrâneos; relações comerciais e diplomáticas, mobilidade; país de trânsito.

ABSTRACT

The present work intends to present the historical handicaps of landlocked countries. The Mediterranean countries face many consequences to international communications, establishing commerce, and diplomatic relations, especially with countries of other continents. Besides the isolation of the main international relations of Latin-Americans, the establishment of its boundaries were hindered by their lack of mobility; also, they were affected in wars through blockings of its pass by way to the Ocean. Logistic complications were and are still a significant difficulty for the world flows of commerce. Anyhow, the landlocked states depend on the transit and custom formalities from the coastal states, since any internal complications that these countries face influence directly on bigger costs of transit, which tends to promote isolation and stagnation.

Keywords: landlocked countries; diplomatic relations; isolation; transit; commerce.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Territórios permutados entre Brasil e Bolívia.....	40
---	----

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Comparação das Importações e Exportações do Paraguai entre o Brasil e Argentina	56
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

OPA – Operação Pan-Americana
MERCOSUL – Mercado Comum do Sul
CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
UNCLOS – Convenção Das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
ONU – Organização das Nações Unidas
UNCTAD – Convenção das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento
CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
ESCAP – Comissão Econômica e Social das Nações Unidas para a Ásia e o Pacífico
UNECA – Comissão Econômica das Nações Unidas para África
GATT – Acordo Geral de Tarifas e Comércio
OMC – Organização Mundial do Comércio
CIJ – Corte Internacional de Justiça
TIJ – Tribunal Internacional de Justiça

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	14
A FORMAÇÃO DOS ESTADOS NACIONAIS	16
1.1. INDEPENDÊNCIA PARAGUAIA.....	16
1.1.1. Emancipação política	16
1.1.2. Independência paraguaia e bloqueio internacional	20
1.2. INDEPENDÊNCIA BOLIVIANA.....	23
1.2.1. América espanhola	23
1.2.2. Independência boliviana.....	25
2. PROBLEMAS DE FRONTEIRA DO SÉCULO XIX E XX	29
2.1. BOLÍVIA	30
2.1.1. Guerra da Confederação Peruano-Boliviana	30
2.1.2. Guerra do Pacífico ou Guerra do Salitre	31
2.1.3. Guerra do Chaco	34
2.1.4. Questão do Acre	37
3. PÓS PERDA DO ACESSO AO MAR	41
3.1. PARAGUAI.....	41
3.1.1. Tentativa argentina de anexar o Paraguai	41
3.1.2. Guerra do Paraguai	46
3.1.3. Dependência argentina e política pendular	49
4. CONJUNTURA ATUAL	59
4.1. CRIAÇÃO E IMPORTÂNCIA DA CNUDM	59
4.2. ÓRGÃOS DA ONU.....	66

4.3.	SITUAÇÃO PARAGUAIA	69
4.4.	RECLAMAÇÕES BOLIVIANAS	72
5.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	75
6.	REFERÊNCIAS.....	77

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho busca entrelaçar as dificuldades e prejuízos que os países sem acesso ao mar da América latina enfrentaram e continuam enfrentando, sejam políticos, geográficos, geopolíticos ou econômicos. O confronto dos países mediterrâneos quanto a sua comunicação e relação ao exterior tem, desde o início de sua formação territorial ou desde a perda de seu território ribeirinho, apresentado desvantagens pela sua localização interior, como isolamento ou estagnação de seu desenvolvimento ou aumento expressivo de taxas alfandegárias e de trânsito.

Desse modo, trar-se-á a relevância do transporte marítimo e as dificuldades para aqueles que não puderam ter acesso livre ao Oceano, assim como a relevância das relações internacionais demonstrada pelos prejuízos históricos dos países interiores. O Brasil, por ter se mantido como uma única nação pelos colonizadores, diferente da América espanhola, também enfrentou problemas de logística no que tange aos estados interiores. No entanto, como as colonizações espanhola e portuguesa foram feitas com objetivos e perspectivas diferentes, a apresentação dos primórdios da colonização e suas intenções tornam-se essenciais.

Entretanto, desde a época colonial com os sistemas de intendências e dos Vice-reinos, o foco matriz da ocupação foi propiciar rendas às metrópoles. Mas, somente após a invasão napoleônica ao trono espanhol que consolidaram os Estados, os quais se tornaram as atuais nações, e, a partir das expansões em direção ao interior, foi possível a consolidação dos territórios, seja por meio de guerras ou negociações. Portanto, apresentar-se-á a consolidação dos territórios nacionais sem acesso ao mar, os problemas de fronteira em que estes se depararam, as rotas utilizadas pelos países para o contato com o exterior, para que então se exponha a conjuntura atual e as dificuldades e reclamações hodiernas.

A partir de uma pesquisa exploratória, e, para que se alcance os objetivos do trabalho é necessário utilizar a metodologia histórica, e então, poderá se descrever primeiramente, a formação dos Estados nacionais do Paraguai e da Bolívia, abordando os fatos que levaram para tal. Em seguida, se apontará os problemas de fronteira dos séculos XIX e XX, que foram gerados à Bolívia mormente por meio de guerras, inclusive a perda de seu território ribeirinho. Enquanto o terceiro tópico demonstrará as dificuldades que o Paraguai

enfrentou após sua perda de acesso ao mar, que permaneceram desde sua independência em 1811, até a década de 1960, com o surgimento de uma nova via que lhe oferecesse acesso ao mar, para que então, possamos no último tópico, apresentar a situação contemporânea que os países sem acesso ao mar permanecem. A relevância do acesso ao mar chega a ser tão significativa ao ponto da Bolívia permanecer com resquícios da Guerra do Pacífico, a qual perdeu seu litoral, até os dias atuais. A partir da união dos tópicos, poderemos assimilar as vantagens de um porto e do livre comércio para o desenvolvimento interior dos países, o que é pauta de discussão em variados órgãos da ONU.

A FORMAÇÃO DOS ESTADOS NACIONAIS

1.1. INDEPENDÊNCIA PARAGUAIA

1.1.1. Emancipação política

Pretende-se, a partir de uma introdução histórica, apontar os fatos que levaram os países sem acesso ao mar a proclamarem sua independência, que no caso paraguaio, foi dificultada devido a sua posição mediterrânea, para que em seguida, apresente os fatos que politicamente travaram sua economia por meio de bloqueios de acesso ou entraves. O Paraguai e a Bolívia também enfrentaram dificuldades de acordo com os objetivos políticos de seus vizinhos, por manterem uma dependência com eles, as atividades comerciais e de relações exteriores foram afetadas pela instabilidade do país que lhe oferece acesso ao mar.

Os motivos que levaram ao estabelecimento das fronteiras nacionais da América Latina é abordado pelos historiadores com muitas polêmicas, pois cada país herdou sua fronteira a partir dos tempos coloniais. Até o século XIX, o modelo latino-americano de exportação resultou na ocupação de diferentes partes do território. Por esses motivos, as áreas mais ocupadas foram as perto do litoral, que propiciavam uma facilidade logística por meio dos portos de exportação, o que dificultou a ocupação interior. Somente em meados do século XIX que houve uma expansão ao interior, devido à demanda internacional, gerando, inclusive, uma maior necessidade para o estabelecimento das fronteiras. (Doratioto, 1994)

A prática mercantilista, que era a implementada pelos colonizadores na América Latina, foi determinante no modelo de colonização estabelecido: como a riqueza de um país era determinada pela quantidade de metais preciosos, o sistema aqui estabelecido foi motivado pela busca dessas riquezas. Desse modo, tanto a América hispânica quanto a portuguesa estabeleceram sistemas pelo qual poderiam monopolizar o comércio das colônias. A prática econômica mercantilista permaneceu na Europa entre os séculos XV e XVIII. (Doratioto, 1994)

Já no final do século XV, como os portugueses monopolizavam o comércio com a Ásia por meio da rota que contornava a África, o Estado espanhol, para evitar o mesmo percurso dos portugueses, buscou uma outra rota marítima na busca pelo Oriente. Desse

modo, em 1492, Cristóvão Colombo, navegando pelo oeste chegou à América, aportou em Guanahani (San Salvador). Com isso, o Papa Alexandre VI concedeu à Espanha as terras lá existentes a oeste de 100 léguas a partir de Cabo Verde, e antes disso seria território português, incluindo toda a África. Após discordâncias e negociações, estabeleceu-se o Tratado de Tordesilhas em 1494, que aumentou as terras portuguesas de 100 para 370 léguas, e além desse ponto, seria dos espanhóis. (Doratioto, 1994)

Essa divisão de mundo não foi reconhecida por outros Estados, diz Doratioto (1994) que o rei francês Francisco I lhes afirmou que “o sol brilhava para todos e não apenas para Portugal e Espanha”. Não somente a França, mas a Holanda e a Inglaterra também discordaram das divisões. A partir da ordem de Castela, a colonização dos espanhóis foi autorizada na América. Buscaram riquezas nas terras, e com extrema violência, submeteram os povos indígenas que lá viviam para subtrair os metais preciosos dos Estados incas e astecas localizados no Peru e no México. Devido a quantidade de metais preciosos, Castela organizou um sistema de exploração das terras encontradas. Segundo Doratioto, foi estabelecido “um sistema colonial no qual a autoridade máxima era o rei, tendo como órgãos coadjuvantes o Conselho das Índias e a Casa de Contratação¹”. Desse modo, o conselho possuía uma função organizacional, de modo a fiscalizar, registrar as riquezas, combater o contrabando, sendo o órgão supremo da administração colonial, e, além disso, assessorar o rei. (Doratioto, 1994)

Apesar de haverem diferentes unidades político-administrativas que obedeciam à Coroa, a mais importante delas foi a do Vice-Reino. O primeiro Vice-Reino foi criado em 1535, que foi a Cidade do México, já em 1543 foi criado o Vice-reino do Peru, com sede em Lima, compreendendo os territórios que hoje formam o Peru, a Bolívia, o Equador e a Colômbia. (Doratioto, 1994)

O século XVIII assistiu a criação de dois vice-reinos, em 1717 a criação do vice-reino de Nova Granada, e em 1776 foi criado o Vice-Reino do Rio da Prata, que compreendia além das províncias da Bacia do Prata, como o Paraguai, o Alto-Peru, que é onde hoje forma o país da Bolívia. Com as minas de Potosí e Oruro no Alto-Peru, era o centro demográfico desse vice-reino. (Doratioto, 1994)

Apesar da positiva influência dos territórios meridionais, a capital platina era Buenos Aires, por uma questão meramente geopolítica: assegurar suas fronteiras com os

¹A Casa de Contratação era responsável por registrar as riquezas que vinham das Índias (como a América era chamada), além de fiscalizar e combater contrabandos, cuidavam da imigração e de medidas judiciais da colônia. Enquanto o Conselho das Índias assessorava o rei e era o órgão supremo da administração colonial.

portugueses. Inclusive, os portugueses ocuparam efetivamente a partir de 1680 a colônia de Sacramento, nas margens da Bacia do Prata – o que representava o contrabando de metais preciosos. (Doratioto, 1994)

Com a substituição do trono espanhol dos Habsburgos para os Bourbons², houve uma grande mudança no sistema administrativo colonial espanhol. Além da criação de outros órgãos, e um maior alinhamento com o comércio colonial, criaram o sistema de intendências, que tinham como competências próprias, atribuições jurídicas, fiscais, de administração e organização militar, sendo, por sua vez, a administração central da província do Vice-reino. Parte da intendência da Bacia do Prata, foi, portanto, o Paraguai. (Doratioto, 1994)

Desde o século XVI até a data da sua declaração de independência, no dia 15 de maio de 1811, a região da atual República do Paraguai fora parte integrante do Império Espanhol. Parte da intendência dependente do Vice-Reino da Prata a partir do século XVIII, o Paraguai é alvo de modificações administrativas, econômicas e sociais. O vice-reino da Prata, criado em 1776, estabeleceu desde então, a abertura dos portos de Buenos Aires e a eliminação de restrições internas ao comércio do Paraguai, o que gera uma intensificação à produção e ao comércio com o exterior por meio dos rios Paraná e Paraguai, se dirigindo aos portos de Buenos Aires e Montevideu. Dessa maneira, o Paraguai adquire uma maior circulação de moedas e produtos manufaturados estrangeiros, inclusive europeus. A população paraguaia cresce, portanto, de quarenta mil habitantes em 1700 a quase cem mil habitantes no final do século XVIII – compreendendo em sua maioria indígenas e mestiços em torno da cidade de Assunção. (Yegros & Brezzo., 2013.)

No entanto, no norte paraguaio, a fim de conter o avanço dos portugueses, levantaram fortes de Bourbon no Alto Paraguai e na margem do Rio Apa, o que facilitou a ocupação das fronteiras e o avanço até o norte de Villa Real de Concepción. O Paraguai resistiu, portanto, por muito tempo e com esforço aos portugueses que vinham do leste, que empurravam cada vez mais em direção ao rio Paraguai. Com a União Ibérica (1580-1640), há uma superação do tratado de Tordesilhas na prática, afinal, luso-brasileiros passaram a ocupar as regiões para além das 370 léguas a oeste de Cabo Verde. Portanto, os espanhóis concentraram-se em torno dos territórios de mineração, deixando vazios

² A sucessão do trono espanhol foi consequência da Guerra de Sucessão Espanhola (1702 – 1714), onde as duas casas aristocráticas disputam o trono após a morte do rei Carlos II em 1700.

populacionais em várias partes, o que facilitou o processo de expansão dos portugueses. (Yegros & Brezzo., 2013.; Doratioto, 1994)

Doratioto (1994, p. 31) destaca a fala de Marcos Kaplan sobre as definições territoriais:

[...] somente nos pontos em que as reivindicações territoriais da Espanha e de Portugal entravam em choque é que houve preocupação em estabelecer limites precisos.

Desse modo, em 1750 é assinado o Tratado de Madri, que estabelece o acordo de territórios a partir do *uti possidetis facto*, ou seja, o território seria de quem o ocupasse efetivamente, e alguns anos depois o Tratado de Santo Ildefonso de 1777, que fixaram novos limites a partir de acidentes geográficos, pois deveriam ser demarcados os territórios ainda pouco conhecidos. Ainda assim, as demarcações não puderam ser respeitadas, gerando novos avanços e conflitos pela falta de definição territorial. Em seguida, há o estabelecimento dos fortes de Albuquerque e Coimbra, de 1778 e 1790, respectivamente, na margem do Rio Paraguai. (Yegros & Brezzo., 2013.)

No entanto, os desentendimentos em relação às fronteiras não ocorreu somente com os portugueses. No sul, vindo da província de Corrientes foi estabelecida uma guarda além do rio Paraná, em Curupayty a fim de se protegerem dos indígenas chaquenhos. Após reclamações paraguaias pela crescente ocupação, as terras só foram recuperadas com o rompimento entre os governos do Paraguai e de Buenos Aires em maio de 1810, com a formação da junta bonaerense. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Em 1803 foi criado o Governo Militar e Político de Misiones, que compreendia a população das reduções jesuíticas. Estes povos se viam divididos pelas autoridades paraguaia e a de Buenos Aires. Em 1805 esse governo ficou agregado ao governador do Paraguai, que manteve autoridade direta do território de Misiones até sua emancipação em 1810. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Apesar disso, as autoridades de Buenos Aires tinham a presente lembrança dos privilégios do porto, das taxas alfandegárias e das dificuldades de produção paraguaia. Tais questões estavam presentes durante o processo de emancipação paraguaia de 1810, e para tanto, o governo de Buenos Aires pretendia formalizar um novo pacto político com Assunção. (Yegros & Brezzo., 2013.)

1.1.2. Independência paraguaia e bloqueio internacional

Até o primeiro quarto do século XIX assistiu o fim da América Hispânica. Com as novas potências, Inglaterra e França, e a entrada do novo sistema capitalista na etapa industrial, surge uma nova realidade política, assim como novos pensamentos sociais e econômicos – o liberalismo, que destaca as vantagens do livre-comércio. No entanto, Portugal e Espanha não tinham o mesmo poder de quando eram as potências colonialistas dos séculos anteriores, e passaram a depender, inclusive, das potências capitalistas, principalmente para manter os contatos com as colônias por meio de navegação britânica. Em 1797 a Espanha abre os portos às nações amigas, a fim de continuar desenvolvendo a mesma dinâmica de comércio para alimentar a demanda da América Latina. (Doratioto, 1994)

Enquanto a situação mantinha-se dessa maneira, ocorre na Europa a transferência do trono espanhol, que muda completamente o cenário na América. Em 1808, após tentativa dos Bourbons se livrarem da tutela de Napoleão Bonaparte, o imperador francês sequestra a família real espanhola, colocando seu irmão (José I) no poder. Estabelece-se, portanto, uma Junta Suprema Central na Espanha para conduzir os assuntos públicos enquanto o rei permanece detido. Porém, a partir desse acontecimento, os hispano-americanos se recusam a aceitar tal mudança. (Yegros & Brezzo., 2013.; Doratioto, 1994)

A falta de uma autoridade suprema europeia em relação às colônias americanas fez com que estes desenvolvessem uma corrente para a criação de um governo por eles mesmos, ainda que mantivessem fidelidade ao rei Fernando VII, não se sujeitaram ao usurpador do trono. A partir de então, são criadas as juntas americanas ou juntas de governo, que substituiriam as autoridades coloniais, compostas pela elite *criolla*, a fim de exercer autonomia e autoridade sobre seus territórios, e mesmo carecendo de meios para exercer sua autoridade, tornaram-se o primeiro autogoverno colonial. (Yegros & Brezzo., 2013.; Doratioto, 1994)

Em 1810, a Junta Suprema Central da Espanha é transferida de Sevilla para Cádiz. Quando essa notícia chega a Buenos Aires, eles destituem o vice-rei em maio de 1810, e formam uma Junta Provisional Governativa, para que o governo do Vice-Reino do Rio da Prata assumisse em nome e representação do rei Fernando VII. A nova junta dirige-se, portanto, às cidades do interior e a suas autoridades, convocando-os para um Congresso Geral para resolver o futuro das províncias do Prata. A reunião ocorre em julho de 1810, onde os participantes foram notificados sobre a instalação do Conselho de Regência na

Espanha. O Paraguai, por sua vez, se apresenta contrário em acatar uma nova autoridade, presta juramento de fidelidade ao Conselho de Regência, e ainda que pretendesse manter amizade com a junta de Buenos Aires, não lhe reconhece superioridade. O Paraguai coloca-se portanto, em estado de defesa, de um lado prepara-se para uma reação do governo de Buenos Aires, e de outro pela ameaça portuguesa. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Quando a junta bonaerense toma ciência da posição paraguaia, ela estabelece o bloqueio do Paraguai e envia Manuel Belgrano para controlar a província, explicando-lhes suas intenções com a junta, sobre a justificativa de que queriam manter íntegros os direitos do Rei, salvar seus territórios do mesmo destino espanhol e desse modo discutir e estabelecer um sistema de governo em Buenos Aires. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Pouco depois, em setembro de 1810, a junta portenha envia um advogado ao Paraguai, encarregado de explicar as vantagens de uma união, pois separados o Paraguai ficaria exposto aos portugueses e isolado, sem comércio. Porém, não conseguiram a adesão do Paraguai. Da mesma maneira a junta de Buenos Aires tentou submeter os territórios do Alto Peru – atual Bolívia – e da Banda Oriental, mas também enfrentou resistências. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Os paraguaios ainda pedem a cooperação de Montevideu, onde estava alocado o novo vice-rei designado pelo Conselho de Regência, e de Portugal, e apesar de não obtê-la, o tenente Abreu, representando o Rio Grande do Sul, em maio de 1811 chega em Assunção para efetuar uma operação conjunta em Misiones e na Banda Oriental. Pouco tempo depois da partida do tenente, no dia 15 de maio de 1811, o Paraguai declara oficialmente sua independência. A partir de então, são designados para um regime temporário José Gaspar Rodríguez de Francia e Juan Valeriano de Zevallos, até que se organizasse permanentemente os territórios vizinhos. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Emitiram, portanto, um edital às autoridades de Buenos Aires para informá-los sobre seu propósito de independência, querendo conservar sua liberdade e dignidade. Além disso, lhes informaram sobre sua intenção de manter uma mútua amizade e conformidade com Buenos Aires, mas com igualdade de direitos, que proporcionasse sua defesa e integridade, ressaltando seu propósito de não submissão a outras autoridades. (Yegros & Brezzo., 2013.)

No dia 28 de maio, organizaram uma junta geral na província paraguaia, que foi transmitida indiretamente à Buenos Aires. No dia 30, publicaram uma comunicação para evacuar Corrientes, deixando clara a aplicação de um princípio que seria o eixo fundamental da política externa paraguaia: o da não ingerência nos assuntos internos das

outras províncias. Com isso, reiteraram sua intenção de conservar a paz, união e boa harmonia com a província bonaerense. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Em seguida, o Paraguai realiza a reunião da Junta Geral ou o Congresso de junho de 1811. O Congresso aprovou a criação de uma Junta Superior Governativa, estabelecendo um governo próprio e autônomo, mas ainda prestariam fidelidade a Fernando VII. O Paraguai também reclamaria à Buenos Aires o livre comércio, e por isso continuaria participando do Congresso Geral, mas as decisões tornar-se-iam efetivas somente com a aprovação de sua junta, governando assim, por si mesmos. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Em 12 de outubro de 1811 a Junta Superior Governativa do Paraguai reafirmou sua independência e os territórios disputados por meio de um tratado junto com os comissionados de Buenos Aires. Diante do tratado, foi provocado desentendimentos, que gerou ao Paraguai tributos de exportação e importação, e, até a demarcação fixa dos territórios pelo Congresso Geral, e o território de Misiones estaria dividido: os departamentos de Santiago e Candelaria permaneceriam com o Paraguai e Yapeyú e Concepción com Buenos Aires. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Durante o segundo semestre de 1812, o Paraguai era a única província do Prata que já visava sua independência³. Buenos Aires, ainda com a intenção de anexar o Paraguai, convoca uma Assembleia Geral e chama os representantes de Assunção. No entanto, o Paraguai se ausenta da reunião e um novo Congresso é aberto. O Paraguai decide, portanto, em redigir um regulamento de governo, que foi aprovado em 12 de outubro, para ser enviado à Buenos Aires. (Yegros & Brezzo., 2013.)

O Regulamento de Governo enviado, foi o primeiro instrumento adotado como Lei Fundamental no Paraguai, e por meio dele, foi proclamada a República, a primeira da América do Sul, criando um novo sistema de governo, surgindo, portanto, o Estado paraguaio. Além do regulamento, foi enviado uma proposta paraguaia de um novo tratado de comércio, que assegurasse as relações de paz e amizade entre o Paraguai e as Províncias Unidas. Porém, desse novo tratado não foi possível obter o aceite dos portenhos. (Yegros & Brezzo., 2013.)

³ No entanto, a Argentina defende oficialmente que a autonomia do cabildo de buenos aires é o marco de sua independência – 1810.

Apesar da maior busca paraguaia de obter igualdade do que independência, o Paraguai somente optou pela emancipação política quando se viu impossibilitado de obter igualdade e autonomia. (Yegros & Brezzo., 2013.)

1.2. INDEPENDÊNCIA BOLIVIANA

1.2.1. América espanhola

O território que hoje abriga o Estado Plurinacional da Bolívia possui evidências de atividades agrícolas desde 3.000 a.C. e ainda, a produção de metal, e 1.500 anos depois, a produção de cobre. Enquanto no século XIII, os povos que lá habitavam desenvolviam técnicas agrícolas e arquitetônicas avançadas. Já em 1438, o Império Inca declarava a soberania na província de Cololasuyo, possuindo uma língua oficial. A cordilheira boliviana já possuía uma economia, com riquezas minerais e administração do Império Inca. Além disso, não somente o Império Inca existia, mas outros povos vizinhos com outras línguas e administração, mas, até a chegada dos espanhóis no local, o Império Inca que dominava grande parte das civilizações. (Freire, 2008)

A invasão dos espanhóis foi liderada por Francisco Pizarro, Diego de Almagro e Hernando de Luque, que conquistaram o Império Inca. Chegaram pela primeira vez em 1524, partindo do atual Panamá, e buscavam uma terra rica em ouro chamada Biru. Não levou muito para os espanhóis derrubarem o Império, pois este se encontrava enfraquecido, o imperador Capac havia morrido em 1527 e seus filhos Huascar e Atahualpa entraram em conflito para decidir quem seria o sucessor. Em 1532, Pizarro iniciou a guerra, se aproveitando da briga pela sucessão, e refundou Cuzco com um estabelecimento espanhol, levantando-o em 1534. A maior dificuldade não foi tomar o Império, mas sim mantê-lo, devido a quantidade de rebeliões de indígenas desencadeadas. A primeira rebelião foi logo em 1537, e a partir de então surgiram várias pequenas rebeliões e algumas com maiores proporções, como a de Túpac Amaru II, já no século XVIII. Desse modo, a Espanha consegue afirmar sua autoridade somente em 1548, mas ainda enfrentava rebeliões – regiões como a do Chaco, que permaneceram violentas durante todo o domínio colonial, dificultaram a fixação dos espanhóis. (Freire, 2008)

Entretanto, em 1545 torna-se atrativa uma região chamada Alto Peru, que possuía um dos maiores depósitos de prata do continente, mais tarde essa região seria a cidade de

Potosí. Esta cidade, atualmente localizada no sudoeste da Bolívia, se tornaria uma região de grande relevância pela exploração da prata, mudando inclusive o processo de ocupação da Espanha. A cidade de La Paz é criada em 1548, tornando-se um importante centro comercial, pela participação do eixo sul-norte integrado com Lima e Buenos Aires. Além dessas duas importantes cidades, Santa Cruz de La Sierra é fundada em 1561, ao passo que nesse local foi necessário a construção de fortificações permanentes, devido à grande quantidade de violentos ataques indígenas. (Freire, 2008)

O vice-reino do Peru cria entre 1572 e 1576 a Casa da Moeda em Potosí, baseada na forma de trabalho comunitária *mita*, que mais tarde deixou de ser comunitária e passou a ser compulsório, denominado *pongaje*. (Freire, 2008)

Durante o período colonial, o território boliviano, chamado de “Alto Peru”, era parte do Vice-reino do Peru. No século XVII, 99% das exportações da América hispânica eram prata, saíam em sua maioria de Potosí e eram encaminhadas para Lima, em seguida para o porto de Callao, passando pelo Panamá, Havana, tendo seu destino final em Sevilha, na Espanha. Potosí tornara-se em pouco tempo uma cidade enorme, abastecendo-se com tudo de fora e permanecendo-se pela extração de Prata. A grande extração de minerais também escoava parte das pratas contrabandeadas por meio da Bacia do Prata, o que causou em 1580 nova fundação da cidade de Buenos Aires – visada pelos portugueses, inclusive, para obterem acesso à Potosí. Esse grande fluxo de receita pela Coroa espanhola demandou grande organização e administração colonial, uma intrincada rede burocrática teve de ser estabelecida. Seus objetivos na colônia e eram manter o fluxo de receita, coletar os tributos de mercadoria e o trabalho das populações indígenas. (Bandeira, 2012; Freire, 2008)

O declínio da mineração ocorre entre 1650 e 1750, transferindo a grande parte da população de Potosí para La Paz, que se torna a cidade mais populosa do Alto Peru. As minas ainda continuavam produzindo, mas não com a mesma quantidade do século anterior. Com a entrada dos Bourbons, em substituição aos Habsburgos, no trono da Espanha no século XVIII, houve mudanças administrativas significantes. Criaram os Vice-Reinos de Nova Granada e o do Rio da Prata. Criaram também um sistema de fiscalização chamado de “audiências” e as “capitanias gerais”, que tinha função militar. Não somente a organização foi desenvolvida, mas a dinâmica colonial interna e comercial. Estreitaram os laços com a colônia, a fim de estimular uma maior produção de manufaturados e um desenvolvimento na economia. (Doratioto, 1994; Freire, 2008)

Após meados do século XVII, a atividade mineradora encontrou-se em decadência e para reverter esse quadro, os Bourbons substituíram os funcionários por outros mais qualificados, além disso, criaram o sistema de intendências, que atribuía aos intendentess funções jurídicas, fiscais, de administração e organização militar, sendo a administração central nas províncias do vice-reino. (Doratioto, 1994)

As minas ainda continuavam produzindo, mas não com a mesma quantidade do século anterior. A partir de 1776 o direcionamento das produções começaram a ser feitas pela Bacia do Prata e o Alto Peru fazia parte do Vice-Reino da Bacia do Prata – ainda assim, as minas de Potosí e Oruro eram onde havia a maior concentração demográfica e econômica do recém-criado Vice-Reino. No final desse século, a Espanha cria o sistema de intendências, com funcionários de confiança do rei que respondiam diretamente a ele. Além disso, liberalizaram o comércio da metrópole com a colônia, barateando o custo de produção das minas. O investimento em novas máquinas de perfuração mais profundas permitiram a extração de metais mais profundos, impulsionando a atividade mineradora. No entanto, quem se beneficiava para o mantimento da população mineradora era o comércio, pois não houve um incentivo à indústria. (Doratioto, 1994; Freire, 2008)

Nesse momento surge uma nova onda de revoltas, e a mais conhecida delas é a de Tupac Amaru II. Portanto, a Espanha consegue somente acabar com essas revoltas em 1783 a partir da execução de milhares de índios. Desse modo, os denominados Crioulos começam a ter participação relativa na economia das minerações e agrícolas, e que portanto, sofriam descontentamentos pelas políticas mercantilistas dos espanhóis. (Freire, 2008)

1.2.2. Independência boliviana

A invasão napoleônica a Espanha e o sequestro do rei espanhol Fernando VII causou um tremendo enfraquecimento às autoridades das colônias da Espanha. Desse modo, logo em 1809 foi proclamada a independência boliviana a partir de grupos de *Criollos* que queriam assumir o poder. Apesar de declarada a independência, seguiram-se após a proclamação, dezesseis anos de contestação e lutas pela situação em que o Alto Peru se encontrava. Dentre esses anos de luta, havia uma divergência entre a população: alguns eram fieis às novas propostas da Junta Central na Espanha, outros apoiaram alegações da

irmã de Fernando VII, Carlota Joaquina⁴, que governava o Brasil junto com dom João VI, e havia uma certa quantidade de *Criollos* que queriam a independência do Alto Peru. (Freire, 2008; Yegros & Brezzo., 2013.)

Tais conflitos geraram desentendimentos e conseqüentemente em uma luta local de poder entre 1808 e 1810. A Audiência em Sucre, que era a maior corte de apelo de jurisdição, ordenou admissão com a Junta Central da Espanha, movimento que foi recusado pelos juizes da audiência. No entanto, os Crioulos, também contra a adesão à Junta Central, incitaram uma revolta que foi logo dispersa pelas autoridades, mas dois meses depois, Pedro Domingo Murillo liderou outra revolta em La Paz proclamando a independência do Alto Peru, utilizando como pretexto a obediência ao detido rei espanhol Fernando VII. (Freire, 2008)

A revolta foi, porém, derrubada pelos vice-reinos do Peru e da Prata. Ainda assim, o Alto Peru nunca mais voltou a ser controlado pela Espanha. Nos anos seguintes, o Alto Peru tornou-se campo de batalha pela República Argentina e pela monarquia peruana. Foram quatro invasões argentinas, que foram repelidas pelos peruanos e guerrilheiros. Estes controlaram a maior parte do campo, e formaram seis Republicuetas em áreas rurais. Apesar das invasões, o patriotismo local se voltava à luta pela independência. (Freire, 2008)

Diante das agressivas tentativas de independência, o Alto Peru se deparou com uma crise em sua principal atividade econômica, a mineração. A região manteve-se isolada de lutas de independência, e a elite da cidade de Lima, percebeu que a independência da Bolívia poderia servir como um estado tampão diante da agressividade argentina. Ainda assim, nesse momento nas outras regiões da América Latina os movimentos de independência estavam ocorrendo. Na Venezuela, Simon Bolívar havia estabelecido seu movimento revolucionário. No Chile, Bernardo O'Higgins, auxiliado pelo exército de San Martín, o liberta do domínio espanhol em 1818. Somente em 1824, com a vitória na batalha de Ayacucho que os bolivianos visam o reconhecimento de sua independência. (Freire, 2008)

Apesar dos vice-reinos terem se tornado grandes territórios dos países sul-americanos, foram as capitais de audiências que tornaram-se densos centros populacionais de seus territórios dependentes. Entre as capitais de audiências, Lima era uma delas, assim

⁴ Carlota Joaquina de Bourbon, esposa de Dom João VI, que nesse momento se refugiara ao Brasil após a invasão napoleônica à Espanha. Governava o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves como Rainha Consorte, juntamente com este seu marido.

como Caracas, Bogotá, Quito, Charcas e Santiago. Desse modo, os 12.000 km de extensão da América espanhola tornou-se fragmentado em vários Estados. (Doratioto, 1994)

A batalha de Ayacucho, que reuniu as forças de independência bolivianas, liderada por Sucre, fez com que ele liderasse o processo de independência que já estava em curso. A denominação do país Bolívia, foi dado, no entanto, pelo fiel amigo de Sucre, Simon Bolívar, que estava interessado na construção de uma pátria continental da América espanhola, uma grande nação. Mas nem a elite de Buenos Aires nem a elite peruana se apresentavam dispostos a essa configuração, o que comprometeria quaisquer intenções para uma unificação. O futuro boliviano possuía três opções até então: integrar-se ao conjunto das províncias do Alto Peru, incorporar-se a Buenos Aires, ou sustentar sua independência. (Freire, 2008)

No entanto, quanto as condições para essa fragmentação, também devemos considerar que não havia um setor da elite forte o suficiente para manter íntegro um único Estado espanhol. As elites criollas tinham acabado de investir nas guerras de independência, e tal desarticulação econômica gerou uma crise de mão-de-obra, mercados e produtores. (Doratioto, 1994)

Ainda assim, os comerciantes defendiam a centralização institucional, querendo, ademais, concentrar o controle de capital em suas mãos, a fim de desenvolver o comércio nacional. Mas a resposta das oligarquias foi defensiva, de modo a implementar o federalismo como meio de preservar sua autonomia política e o regionalismo econômico. Desse modo, deu-se a fragmentação política, que geraria a repartição territorial mais precisa, futuramente. (Doratioto, 1994)

Todavia, as disputas entre federalismo e regionalismo resultaram em guerras civis até a década de 1870. Tais conflitos representaram o fracasso da união política e territorial e o sucesso das várias independências pelas diferentes capitais e centros econômicos existentes. Nas palavras de Doratioto (1994, p. 33):

Essas disputas foram, portanto, decisivas para a conformação territorial da América Latina, quer por promoverem a quebra de relações de interdependência econômica existente entre as diferentes regiões, facilitando a fragmentação política, quer por contribuírem para o fracasso de projetos confederativos.

No projeto de Simón Bolívar, de estabelecer uma unificação da América hispânica, tanto a Bolívia quanto o Paraguai estiveram ausentes nas reuniões para a construção desse projeto político, por diferentes motivos. Apesar de Bolívar considerar as necessidades

particulares a partir da propositura de seu projeto político, era contra o federalismo e defendia um forte poder executivo. Mas muitos territórios ainda optaram pela separação política. (Doratioto, 1994)

Bolívar, junto com seu ajudante Sucre, imaginaram criar a confederação do Alto Peru, no antigo território do Vice-reino do Peru. Em 1825, envia tropas colombianas, com Sucre liderando-as, e então proclama a independência da Bolívia, sendo Sucre seu primeiro presidente. Mas, Sucre foi, logo em 1828, após ser derrotado pelos peruanos, considerado um estrangeiro pelos bolivianos, e renuncia à presidência. Em seguida, preside a Bolívia outro ajudante de Bolívar, Andrés de Santa Cruz. Este foi mais aceito pelos países, por ser um Aymará, e em 1829 organiza a consolidação do país. (Doratioto, 1994)

Santa Cruz, após apoiar uma guerra civil no Peru, fundou a Confederação Perúvio-Boliviana, composta por três Estados com presidente e congresso próprios – o Peru Setentrional; o Peru Meridional e a Bolívia – mas a autoridade máxima cabia a Santa Cruz. (Doratioto, 1994)

No entanto, haviam divergências pelos peruanos por ter um líder boliviano, e pela indicação de Lima como capital da Confederação. Mas a maior indignação foi a chilena, por sentirem-se ameaçados quanto a união. Santiago, portanto, adentra numa guerra contra a Confederação, e já em 1839 os chilenos ocupam Lima. Tal conflito trouxe a separação da Bolívia e do Peru, que seguiram independentes. (Doratioto, 1994)

2. PROBLEMAS DE FRONTEIRA DO SÉCULO XIX E XX

Após a independência dos países da América espanhola e sua fragmentação, os diferentes países que surgiram não puderam definir de imediato nem precisamente suas fronteiras. A operacionalidade das terras interiores surgiram com a necessidade de exploração do interior. (Doratioto, 1994)

Uma melhora nas atividades econômicas no quadro latino americano, entre as décadas de 1860 e 1880, fez com que os Estados valorizassem as terras interiores e desejassem explorá-las, e puderam, de fato, se organizar melhor para tanto. Os Estados incorporaram as terras indígenas e, com isso, as definições de fronteira tornaram-se necessárias. Tais definições ocorreram ou por meio de negociações diplomáticas ou por meio de guerras e conflitos, principalmente nos territórios litigiosos. (Doratioto, 1994)

Devido à estabilidade política, os setores de comerciantes se beneficiaram a partir das comercializações exteriores com os centros capitalistas, e se favoreceram dos fluxos monetários – que também proporcionou avanços militares maiores que das oligarquias regionais. Além disso, a nova conjuntura mundial trouxe à América Latina um mercado consumidor para seus produtos primários, o que, nas palavras de Doratioto (1994, p. 58), tornou-os um “risco aceitável” para os investimentos das instituições estrangeiras da Europa. (Doratioto, 1994)

Tais empréstimos proporcionaram aos países latinos maiores avanços de infraestrutura, urbanas e de transportes aos centros agropecuários, o que certamente trouxe um avanço no quadro das explorações agrícolas, a partir da metade do século XIX, além dos núcleos urbanos – as terras interiores, que eram pouco valorizadas, se tornaram preciosas. Essa maior dedicação à ocupação interior levou, nesse ínterim, dois conflitos para a definição de fronteiras, a Guerra do Paraguai (1865 – 1870) e a Guerra do Salitre ou Guerra do Pacífico (1879 – 1883). (Doratioto, 1994)

2.1. BOLÍVIA

2.1.1. Guerra da Confederação Peruano-Boliviana (1936 -1939)

Após um curto período em seguida à independência, retorna a instabilidade no país com a renúncia de Sucre, em 1828. Seu sucessor, Marechal Andrés de Santa Cruz, nomeado pela Assembleia Nacional, ascende à presidência com o intuito de construir uma grande nação, voltada necessariamente aos dois países vizinhos e mais comuns: a Bolívia e o Peru. Ambos os países possuíam grandes semelhanças, sejam culturais, históricas, sociais, e configurações jurisdicionais – a administração frente ao Império Inca, pelos colonizadores. Devido à esse vínculo, tornou-se totalmente possível a ideia de anexação, para a criação de um país único. Apesar da ideia manter-se presente tanto em Bolívar quanto em Santa Cruz, não foi possível sua consolidação devido à forte oposição, tanto dos países vizinhos quanto da elite costeira do Peru, que se sentiam ameaçados. (Freire, 2008)

Desse modo, do ponto de vista geopolítico, como a separação dos dois países, Bolívia e Peru, tiveram a participação dos países vizinhos, a criação da Bolívia deve ser considerada, portanto, a partir da Confederação Peruano-Boliviana, afinal, é desde então que se estabelece à população uma jurisdição de um único país, proveniente de uma única elite sobre sua população. (Freire, 2008)

A partir de então, a Bolívia segue como um país independente. Em 1859 é publicado o primeiro mapa da Bolívia, traçado por Lúcio Camacho, de acordo com as bases de dados disponíveis. Apesar do traçado boliviano ser muito maior do que é hoje, aconteceram vários episódios em que o país perde, ou tem parte de seu território tomado por interesses externos. Os controles territoriais bolivianos são definidos em guerras ou em tratados, que ocorreram desde o Tratado de Tordesilhas até o século XIX. Foram eles, o Tratado de Madrid, de 1750, de Santo Ildefonso de 1777, o Tratado de Badajoz de 1801. No entanto, posteriormente ao Tratado de Ayacucho, os limites bolivianos são definidos de acordo com uma degeneração territorial, em que ocorrem guerras ou acordos, em cada momento definindo um território em conflito. Se compararmos a Bolívia de 1825 com a Bolívia atual, houve uma perda de mais da metade de seu território, enquanto ela contava com 2,3 milhões de km², hoje conta com menos de 1,1 milhões de km². (Diniz & Campolina, 2006)

Com a Confederação Peruano-Boliviana tem-se a configuração territorial que o separa do Peru, mas a integração do território, definido estritamente, se dá em momentos diferentes e com vizinhos diferentes, aos quais permanecem com resquícios até o dia de

hoje. Observa-se claramente durante essa trajetória uma predominância da elite espanhola, em detrimento da cultura e preservação dos indígenas. (Freire, 2008)

2.1.2. Guerra do Pacífico ou Guerra do Salitre (1879 -1883)

Após as Lutas de Libertação Nacional e o longo processo de independência, haviam muitas controvérsias quanto aos limites entre os vizinhos bolivianos. Com todas as nações também herdando as intenções imperialistas das nações europeias, os chilenos e bolivianos disputariam a soberania no território costeiro, pois até então, o deserto do Atacama separava o Vice-reino do Peru e a Capitania do Chile, mas não havia uma divisão estabelecida. A Bolívia considerava como seu o território costeiro, pois Bolívar deixara claro em meio a luta pela independência que a Bolívia possuía uma saída soberana para o mar. No entanto, o Chile, que já possuía uma economia mais robusta e com instituições mais fortes que as bolivianas, já explorava o território que oferecia saída ao mar para a Bolívia, com capital britânico. (Freire, 2008; Doratioto, 1994)

Alguns defendem a soberania da Bolívia anteriormente pois ela havia herdado tal território do período pré-hispânico, pela presença do Império Tihuanaco no litoral, após a permanência dos Incas. O Vice-reino do Peru estabelecera, também, hegemonia sobre a região, herdada pela Bolívia após sua independência. (Diniz & Campolina, 2006)

No entanto, a região destacada tem, no século XIX, uma valorização econômica, devido a quantidade de nitratos, que poderiam ser utilizados para a fabricação de pólvora e fertilizantes. Até o momento em que a área era desvalorizada, pouco importou aos países em estabelecer uma fronteira definitiva. A partir do conhecimento dessa substância, a área foi imensamente valorizada, gerando interesses mundiais. A própria Espanha já teria sido expulsa da região pois queria usufruir desses mesmos recursos. Com a descoberta dos minerais, o Chile cria a Província do Atacama em 1842 no 23º paralelo, o que gerou reclamações por parte da Bolívia, protestando que teria de ser no 26º paralelo. A questão permaneceu suspensa, enquanto as companhias chilenas exploravam o local, ignorando os protestos bolivianos. (Doratioto, 1994; Freire, 2008)

Em 1866 o Chile propõe à Bolívia assinar um tratado estabelecendo os limites territoriais, fixando uma delimitação cada um com suas fronteiras litorâneas. Os países, nesse momento, repartiram os tributos cobrados sobre a extração dos recursos entre o 23º e o 24º paralelo, e além disso, o Chile ficaria com a Província de Antofagasta e Tarapacá

seria boliviana. A proposta foi recusada pela Bolívia, que alega que Antofagasta era mais rica em nitratos que Tarapacá. (Freire, 2008; Doratioto, 1994)

La Paz percebe a possibilidade de conflito entre os países, e então, busca uma aliança com o Peru, afinal, este desconfiava da expansão chilena, e também possuía interesses na extração dos minérios. Com isso, o Peru e a Bolívia assinam um tratado de defesa secreto contra o Chile, pois sabiam que as forças chilenas eram maiores que a da Bolívia. Outro confronto estaria prestes a ocorrer, envolvendo os três países, que já teriam se guerreado na Confederação Perúvio-Boliviana, com vitória chilena. Por volta de 1870, há uma estatização da exploração dos nitratos, confrontando os interesses britânicos na região. (Doratioto, 1994; Freire, 2008)

Já em 1874, o Chile cessa inteiramente os tributos da produção das jazidas pela Bolívia entre os mesmos paralelos, mas, comprometeram-se em estabelecer taxas fixas às companhias chilenas por um período de 25 anos. No entanto, as companhias chilenas expandiram-se territorialmente a exploração de minérios, comprometendo o controle territorial boliviano. (Freire, 2008; Doratioto, 1994)

Em 1878, o presidente boliviano Daza aumenta as taxas para as companhias chilenas que operavam no território boliviano até então, e uma ameaça boliviana de confiscar os bens da *Antofagasta Nitrate & Railway Company*. (Freire, 2008; Doratioto, 1994)

Quando a empresa britânica que lá atuava se opôs ao aumento das taxas, negando-se a pagar, o governo boliviano anunciou o sequestro dos bens da empresa, anunciado em leilão no ano de 1878. Nesse mesmo dia, os soldados chilenos avançaram e ocuparam Antofagasta, ficando a Bolívia sem reação alguma. O Chile ainda sabia sobre o acordo secreto peruano-boliviano. Então, em abril de 1879 o Chile declara guerra aos dois países. (Freire, 2008; Diniz & Campolina, 2006; Doratioto, 1994)

Foram grandes fatores que fizeram com que o Chile saísse como vitorioso da guerra: a falta de mobilidade boliviana no Altiplano, dificultando sua comunicação; a falta de navios bolivianos e ausência militar; os interesses imperialistas britânicos em favor do Chile – onde haviam feito grandes investimentos; e a proximidade chilena facilitando o acesso à província de Antofagasta. (Diniz & Campolina, 2006; Doratioto, 1994)

O Chile sai como vitorioso, sendo determinante sua atuação marítima, a qual faltava por parte da aliança peruano-boliviana, que não possuíam forças equivalentes. Os chilenos chegaram até Lima, no Peru, e ficou sob o domínio até a rendição peruana – assinaram em

1883 o Tratado de Ancón, que pactuou que as províncias de Antofagasta e Tarapacá seriam chilenas, e o Peru perde a ocupação e administração por parte do Chile das províncias de Tacna e Arica, não podendo mais obter as províncias mineiras até que se realizasse, em dez anos, um plebiscito. (Freire, 2008; Doratioto, 1994)

Em 1884 a Bolívia assinou uma trégua, que deu total controle de sua costa marítima ao Chile, tornando-se um país mediterrâneo. Um outro tratado de 1904 pactuou permanentemente a soberania do litoral pelo Chile. Em contrapartida, o Chile se comprometeria em oferecer livre trânsito à Bolívia, e a construir uma ferrovia ligando La Paz ao porto de Arica, garantindo liberdade de comércio aos bolivianos pelos portos chilenos. Enquanto o Peru, que teria o plebiscito em dez anos, foi continuamente adiado, até que em 1929, em Washington, foi realizado por meio de um tratado, que estabeleceu que Tacna retornasse ao Peru, mas Arica ficasse com o Chile. Este documento também estabeleceu que a Arica e Tarapacá não poderia ser cedido à Bolívia, complicando a situação boliviana quanto a sua saída ao mar. (Freire, 2008; Doratioto, 1994)

Segundo a análise de Claudia Wasserman (2004, p. 340) sobre as consequências intraterritorialidade, aponta:

[...] a ausência de uma saída soberana para o mar ou a falta do 'litoral' deixou a Bolívia em segundo plano na DIT ou duplamente dependente; por um lado, os centros hegemônicos do capitalismo e, por outro, os países vizinhos que pudessem prover a comercialização dos seus produtos por via marítima. Com isso, o país empobreceu muito e manteve um padrão de desenvolvimento baixo em relação aos demais países da região.

Por consequência, a Bolívia perde, nesse momento, uma parte de seu território de cerca de 125.000 km², além disso, após a guerra é descoberto a maior mina de cobre do mundo, no deserto do Atacama, que certamente beneficiou o Chile. Mas de fato, maiores prejuízos que a quantidade do território e a mina de cobre foi o país boliviano tornando-se sem acesso ao Oceano Pacífico. Apesar das concessões chilenas de livre comércio e da construção de uma ferrovia para acessar seus portos, a Bolívia fica sem acesso direto ao mar e perde completamente a possibilidade de se desenvolver logisticamente, de modo a se beneficiar do comércio exterior. A Bolívia passa, portanto, a buscar um outro acesso ao mar, uma nova logística, pois envolve além da logística interna, a logística de fazer a mercadoria chegar e ser enviada para um porto estrangeiro, sem contar à constante tentativa de reduzir seu isolamento dos outros países. (Diniz & Campolina, 2006)

Tanto a Bolívia quanto o Peru não se conformaram com a derrota. Os recursos perdidos por estes países proporcionaram ao Chile uma acelerada expansão econômica no final do século XIX e início do século XX. Calcula-se que nesse íterim, a economia chilena se beneficiou de 850 milhões de libras pela exploração de nitrato, 500 milhões para os exportadores, 250 milhões em impostos e 100 milhões em salários. Tanto o Peru quanto a Bolívia não se arriscaram em recuperar os territórios, ainda que no final da década de 1960 tenha ressurgido uma tensão, estas se diminuíram após o centenário da guerra. Além disso, os dois países derrotados carecem de condições para voltar a enfrentar o Chile novamente, até por uma questão geográfica o Chile se beneficia de uma posição mais favorável à defesa, tanto pelo deserto aberto, quanto pela grande abertura litorânea. (Doratioto, 1994)

2.1.3. Guerra do Chaco (1932 – 1935)

Foi na Guerra do Chaco, ocorrida entre os anos de 1932-1935 que a Bolívia passou por uma de suas piores derrotas internacionais, tanto em número de soldados quanto à dimensão do território perdido. Nesse conflito, a Bolívia e o Paraguai disputaram o Chaco Boreal, uma guerra que deixou dezenas de milhares de mortos, e induzida por dois motivos: a luta por uma disputa de petróleo inexistente; e a busca boliviana de um outro porto que a levasse ao Oceano Atlântico, pois com um porto no rio Paraguai, poderia comercializar através da Bacia do Prata. Foi a maior guerra latino-americana do século XX, e apesar de haver numerosas tratativas de paz, mais de dezoito, assim como a intervenção da Liga das Nações, foi possível assinar o acordo de paz somente no ano de 1938, em Buenos Aires. (Ricupero, 2017)

As desavenças começaram na década de 1920, quando começaram progressivas ocupações militares no Chaco Boreal, com choques entre patrulhas e seu avanço, gerando ruptura das relações entre os vizinhos. Ambos os países começaram a encontrar-se no interior do Chaco Boreal, e então, estabeleceram fortins em partes do território contestado. A Bolívia se aproximava do Paraguai e o Paraguai se defendia com a fundação de fortins e postos. (Yegros & Brezzo., 2013.)

O presidente paraguaio Eusébio Ayala, reforçou, portanto, sua intenção de ocupar as terras que, em sua visão, já eram suas, e de formar um exército para tal. Desde então, grande parte das receitas foram destinadas aos elementos militares e a sua organização.

Deu-se impulso à ocupação do interior do território, com a construção de fortins cada vez mais perto dos fortins bolivianos. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Desse modo, não demorou muito para o primeiro incidente no campo contestado. Em 1927, devido à proximidade das tropas, as forças bolivianas abateram um tenente paraguaio nas proximidades de seu fortim. O episódio gerou uma reativação das negociações diplomáticas: realizaram em Buenos Aires duas conferências, nos anos de 1927 e 1928. Foram feitas tentativas de negociações, propostas negadas por parte do outro, e inclusive o encaminhamento da questão a uma arbitragem tampouco logrou êxito. A Argentina inclusive propôs a saída dos fortins e de militares no território disputado, mas ambos rejeitaram a proposta. Seguiu-se, portanto, as relações, com as duas conferências que não geraram resultado algum. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Em dezembro de 1928 as tropas paraguaias destruíram o fortim da Bolívia, o que causou rompimento das relações diplomáticas. Como ambos os países se encontravam longe de ter condições para uma guerra, se reuniram em Washington para uma conciliação. Em setembro de 1929 a Comissão determinou a reconstrução do fortim boliviano pelo Paraguai e a devolução do fortim paraguaio pela Bolívia, restituindo a situação anterior. Porém, em seguida, não se empenharam para uma solução pacífica da controvérsia, mas sim em uma intensificação dos investimentos bélicos a partir de 1931. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Não demorou muito para iniciarem as hostilidades, apesar da tentativa de um pacto de não agressão nos Estados Unidos, a controvérsia pela soberania do Chaco Boreal levou a uma ocupação militar do território, somando-se a isso fatores econômicos em torno do petróleo descoberto na região ocidental do Chaco. A Bolívia concedeu à empresa *Standart Oil* de Nova Jersey o direito de exploração do petróleo, mas ainda assim, a Bolívia necessitava de um porto no rio Paraguai para escoar o produto. Mas essas facilidades foram negadas por parte da Argentina, que havia se aliado a *Royal Dutch Shell*, empresa inglesa que também influenciou ao Paraguai. Diante das complicações com a Argentina, a empresa aliada à Bolívia começou a diminuir suas produções, gerando maiores dificuldades ao país andino. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Nesse momento, o presidente Daniel Salamanca enfrentava desde 1931 crises políticas e econômicas, tomando decisões radicais quanto a questão do Chaco, inclusive seguido de um rompimento diplomático com o Paraguai. A situação de posse boliviana se estendia cada vez mais, mas com a instrução de não provocar atrito com os paraguaios. Entretanto, a falta de êxito das instruções provocou o estouro da guerra em julho de 1932,

quando as forças bolivianas destruíram um fortim paraguaio. Como consequência, a Comissão de Neutros de Washington solicitou-lhes uma resolução amistosa, e a resposta do presidente boliviano foi: “Não é possível que a Bolívia se resigne a ser uma nação perpetuamente confinada [...]. A Bolívia não pode levar esse petróleo à Argentina, porque este país, em vista de seus interesses, fecha-lhe a passagem com fortes direitos protetores[...]”. Ainda assim, em 1933, com os países já em guerra, tentaram fazer outra operação para negociar a situação, mas a comissão, no início de 1934 resolveu que seria a última tentativa, e nesse mesmo ano impôs embargo ao envio de materiais beligerantes, causando a saída do Paraguai da Sociedade das Nações. (Yegros & Brezzo., 2013.)

O Paraguai declarou, então, estado de guerra com a Bolívia em maio de 1933. Puderam, além disso, bloquear a passagem boliviana para o Atlântico por meio do rio Paraguai, onde este obteve apoio argentino. Em contrapartida, a Bolívia ainda possuía livre trânsito pelo Chile. Um dos fatores mais determinantes para o desenlace da guerra foi a condição econômica que a Bolívia se encontrava, com um histórico de guerras desastrosas. Outra razão, é a condição física que os bolivianos tiveram de enfrentar, principalmente os indígenas, foram as adaptações climáticas na região litigiosa, uma vez que eles viviam somente no Altiplano, e lutar em uma região seca e arenosa foi um fator determinante para a sobreposição paraguaia. (Freire, 2008; Yegros & Brezzo., 2013.)

Em 1934, foi possível cessar os combates, e propor uma Conferência de Paz para resolver o litígio. Com mais de 50.000 militares bolivianos mortos e aproximadamente 36.000 paraguaios morreram. Em 1935 a Conferência de Paz declarou o fim da guerra. A conferência foi instalada em Buenos Aires, e pôde resolver a questão das hostilidades, mas os limites entre os vizinhos não foi possível de se acordar tão cedo. Em 1936 devolveram os prisioneiros de guerra para seus respectivos países, devido às pressões internacionais, principalmente do Brasil e da Argentina. Em janeiro de 1937 o Paraguai anuiu o livre-trânsito para o comércio boliviano pelo caminho entre Santa Cruz e Villamontes. Mas, somente em 1938, após três anos de negociações, que foi possível obter um entendimento: a proposta implicava na redução do acesso ao rio Paraguai pelos bolivianos, e, pela primeira vez, a Bolívia renuncia sua missão de obter um porto no rio Paraguai. (Yegros & Brezzo., 2013.)

A fronteira paraguaio-boliviana foi firmada na extensão do rio Pilcomayo, seguindo do leito à foz do rio Paraguai, na denominada Bahía Negra. Ao fim dos acordos fronteiriços, a Bolívia tem sua última perda territorial, o Chaco Boreal. (Yegros & Brezzo., 2013.)

2.1.4. Questão do Acre

No final do século XIX, a prata deixa de ser a base da economia boliviana, devido ao esgotamento das minas coloniais e a crescente importância que o estanho estava garantindo. Entre 1890 e 1920 começa outro ciclo relevante: o da borracha. Com a descoberta do processo de vulcanização da borracha, o látex passou ser a segunda maior produção econômica boliviana. No entanto, a exploração da borracha boliviana se defrontou com a ocupação das terras pelo Brasil, já fazendo uma intensa exploração econômica. O fato causou um conflito quando foram descobertos brasileiros explorando os seringais da porção oriental da Bolívia, tal atitude fez com que os seringueiros se sentissem ameaçados nas primeiras tentativas da Bolívia de afirmar sua administração. Desse modo, a Bolívia e o Brasil entre 1899 e 1903, permaneceram em conflitos territoriais, desde a região banhada pelo Acre até o longo da fronteira mato-grossense. (Diniz & Campolina, 2006; Ricupero, 2017)

Desde os Tratados de Tordesilhas, Madrid, Santo Ildefonso e Badajoz, o território que hoje compreende o Acre era da América Espanhola. Após a independência das colônias espanholas, o Brasil reconheceu como território boliviano pelo Tratado de Ayacucho, em 1867, a soberania boliviana. Todavia, a falta de ocupação boliviana, que foi dificultada por questões econômicas e políticas, fez com que os brasileiros, que tinham uma área de acesso muito mais facilitada pelos rios da Bacia Amazônica, chegassem a região e aproveitassem a abundância das seringueiras. Embora o Acre fosse boliviano, não haviam fronteiras precisas nem ocupação administrativa pela Bolívia. O produto, que teve um crescimento da demanda internacional, começou a ser ocupado pelos brasileiros desde 1852, primeiramente em território brasileiro e em seguida no Acre boliviano, sendo o apogeu da imigração o ano de 1877. (Freire, 2008; Doratioto, 1994)

A exploração brasileira já existente das seringueiras do acre eram fonte extremamente importantes para o Brasil, o látex que de lá era extraído possuía maior qualidade. No auge das exportações brasileiras de látex, esse produto compreendeu 40% da receita de exportação do Brasil, ao passo que 60% do produto exportado vinha do Acre. O produto competiu, no auge, com a exportação do café. (Yegros & Brezzo., 2013.)

No entanto, apesar da definição de tratados pelo Acre sendo boliviano, a Amazônia possuía grandes interesses no Acre, pois toda a borracha que saía de lá teria de ser encaminhada ao exterior por meio dos rios amazônicos, o que certamente poderia comprometer a soberania brasileira da Amazônia. Enquanto isso, Luis Gálvez Rodríguez

de Arias, após traduzir um documento secreto entre os EUA e a Bolívia, onde estavam formando uma aliança para a exploração do acre, publica o documento em um jornal brasileiro. Após a notícia chegar ao Amazonas, o governo vê sua soberania ameaçada, e envia Gálvez para ser presidente do Acre, em 1899, pedindo incorporação ao Brasil o que foi recusado pelo governo brasileiro. Mas, Gálvez permanece somente por um ano como presidente da nova república do Acre. A Bolívia, então, promove ações repressivas à instalação de brasileiros no território, mas não obteve êxito, devido a quantidade de quase 60 mil brasileiros que lá se encontravam. (Yegros & Brezzo., 2013.; Doratioto, 1994)

Porém, quando em 1901, a Bolívia aprova um contrato de arrendamento do Acre para uma empresa inglesa, chamada *Bolivian Syndicate*, autorizando-a sobre total controle da região, inclusive sobre o poder de polícia, ou seja, quase transferiu a soberania do território à empresa americana. Desse modo, o Brasil se sente ameaçado novamente, devido à falta de segurança que a Amazônia se encontrava, agravando a situação exponencialmente. No entanto, a Bolívia não possuía recursos suficientes para desenvolver o território, e para tal resolveu arrendá-lo para uma empresa inglesa, uma companhia colonizadora, que hoje seria uma multinacional, expressando suas intenções de terceirização de modo a quase substituir o Estado do território. (Ricupero, 2017; Doratioto, 1994)

A notícia gerada pelo arrendamento à empresa britânica foi extremamente impulsionada nos meios políticos e pelo governo federal brasileiro, que atuou como catalisador da reação. Ainda antes de uma ocupação da empresa, um novo governador boliviano chega em 1902 e impõe leis severas aos brasileiros, que se rebelam, em agosto do mesmo ano, contra o novo poder. Liderados por Plácido de Castro, com apoio de comerciantes de Manaus e do governador do Amazonas, proclamam novamente a independência do Acre. O Brasil, portanto, bloqueia a navegação dos rios amazônicos em 1902, da navegação e de portos bolivianos, impedindo o cumprimento do contrato. A proibição da navegação permitia ao Brasil ganhar tempo, mas com isso gerou pressões exteriores, principalmente da Inglaterra e dos EUA. (Ricupero, 2017; Doratioto, 1994)

O governo brasileiro, ainda admitindo que o Acre não era brasileiro devido ao Tratado de 1867, fez questão de declará-lo território litigioso, para que pudesse anexá-lo. Quanto ao interesse peruano pelo Acre, o governo brasileiro decidiu deixá-lo para uma discussão futura, servindo para evitar mais um país em envolvimento na questão. A partir da declaração do território como litigioso, o ministro brasileiro confirmou a proibição da

navegação pelos rios amazônicos, e mobilizou missões diplomáticas para persuadir os homens de negócios britânicos mediante o pagamento de 110 mil libras. Todas essas atitudes já teriam sido esboçadas por Olindo Magalhães: a aquisição da área, a troca de territórios, a proibição da navegação de e para portos bolivianos, e a indenização para convencer os investidores desistirem. Com a desistência da empresa britânica, os bolivianos ficariam isolados, tornando-se incompleto somente as negociações finais da venda do território para a nação brasileira. (Ricupero, 2017)

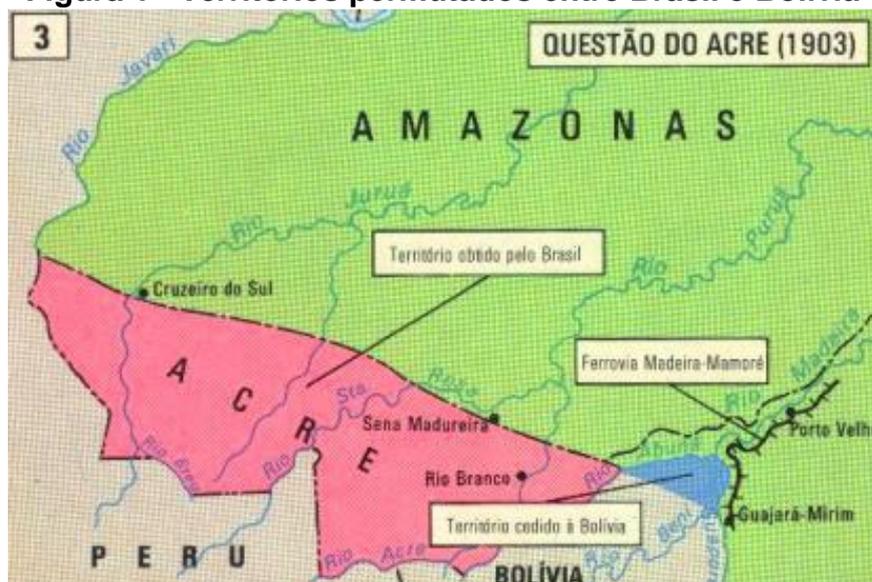
Desse modo, pode-se afirmar que a política brasileira oscilou de acordo com seus interesses, inclusive o comportamento do Barão do Rio Branco, que agiu como um advogado da nação, elegendo os argumentos mais propícios a seus interesses do que um jurista preocupado em obter a verdade dos fatos. (Ricupero, 2017)

O Brasil, portanto, não se via na intenção de romper com a Bolívia, muito menos de levar a questão a uma arbitragem, mas sim negociar um acordo satisfatório. Ainda assim, pouco tempo antes das negociações, o governo boliviano enviou tropas para ocupar a área litigiosa, a fim de poder negociar sob uma posição de força. No entanto, o governo brasileiro e a contribuição do Barão do Rio-Branco, trouxeram uma mudança de estratégia que fosse realista para lidar com o problema em seu favor. Queriam tornar território brasileiro todos aqueles habitados por brasileiros, onde não se revalidaria a paz sem o território litigado. Esse território compreendia a de norte a sul uma linha oblíqua do rio Madeira ao rio Javari. Para isso era necessário afastar hipóteses de arbitramento, pois na opinião de Rio Branco, conduziria a uma derrota, mas poderia não ocorrer o mesmo com acordos diretos. (Ricupero, 2017)

Em contraste, a Bolívia assumia que a cessão das terras não poderiam ocorrer, e que não tinham preço. Além disso mostravam-se intransigentes para uma compensação para tal. Independente das declarações, o Barão mostrou seu poder de convencimento, a partir de exemplos históricos, queria persuadir os bolivianos. Os interesses brasileiros e bolivianos se confrontavam no que tange a concessão ou venda de terras. Entretanto, havia uma margem sensível em que os brasileiros poderiam se apoiar: a cooperação para facilitar o transporte e o comércio exterior da Bolívia, a qual havia perdido há pouco tempo o litoral na Guerra do Pacífico. As concessões de infraestrutura logística por parte do Brasil faria com que a Bolívia concordasse com o acordo, desse modo, teriam uma ferrovia que interligasse Mamoré a Madeira, usufruindo da saída ao Atlântico pelos rios da Amazônia e Paraguai. (Ricupero, 2017)

E foram a partir dessas resoluções que foi possível firmar o Tratado de Petrópolis, em 1903, que tem sua forma final muito mais próximas dos interesses brasileiros que dos bolivianos. O governo de La Paz abriu mão de mais de 191 mil quilômetros em troca do território de 2.200 quilômetros no triângulo entre os rios Madeira e Abuña no Amazonas e aproximadamente 860 quilômetros quadrados no Mato Grosso, somada a construção da ferrovia em território brasileiro ligando Santo Antônio no rio Madeira a Vila Bela com garantida liberdade de trânsito pelos rios ao oceano. Além disso o governo brasileiro pagou a soma de dois milhões de libras esterlinas, o que nos dias atuais correspondem uma quantia entre U\$ 220 a U\$ 250 milhões, despesas estas que, em cinco anos foram reembolsadas pelo governo brasileiro somente com os recursos que provinham da borracha. Desse modo, foi firmada esta permuta desigual de territórios. (Ricupero, 2017; Doratioto, 1994)

Figura 1 - Territórios permutados entre Brasil e Bolívia



Fonte: (<http://historiaempartes.blogspot.com/2008/10/questo-do-acre.html> - 2008)

Todavia, apesar da cooperação brasileira para beneficiar a logística boliviana ter logrado em êxito, o país mediterrâneo, em pouco tempo pôde ter uma rota menos onerosa para o acesso ao Atlântico: o Canal do Panamá, construído em 1914. O Canal, portanto, anulou os benefícios da rota transamazônica ao país mediterrâneo, uma vez que a ferrovia Madeira-Mamoré já não traria maiores benefícios, deixando o país sem o território rico em látex, sem vantagens logísticas e a dissolução de mais de 2.200 km de área. Se a Bolívia não tivesse perdido sua saída ao mar pelo Pacífico, certamente não teria acordado o Tratado com o Brasil, que a prejudicou não somente pela falta de acesso ao mar, mas lhe

entregou uma desilusão de uma melhoria logística em detrimento de um grandioso e valioso território.

3. PÓS PERDA DO ACESSO AO MAR

3.1. PARAGUAI

3.1.1. Tentativa argentina de anexar o Paraguai

Após o breve governo dos cônsules Yegros e José Gaspar Rodriguez Francia, segue a ditadura do segundo, entre o período de 1814 a 1840. Nas palavras de Bóris Fausto (2009), “o bloqueio levou o líder paraguaio José Gaspar de Francia a isolar o país e a converter-se em seu ditador perpétuo”. Segundo a interpretação de Francia, permanecia

instável nas margens do rio Paraná, que conseqüentemente ameaçariam seu comércio e navegação fluvial. Dessa maneira, foi determinada uma redução significativa do comércio internacional paraguaio e uma grande interrupção de sua comunicação com os governos estrangeiros. Interrompe-se também a comunicação com os portugueses, constituindo como última fronteira o Forte de Bourbon, no Alto Paraguai. (Yegros & Brezzo., 2013.; Fausto, 2009)

A fim de conservar a paz e a tranquilidade interior e exterior, assim como a independência, o ditador Francia pôde somente estabelecer relações que abastecessem as necessidades mínimas do Paraguai: armas, têxteis e metalurgia. O declínio das exportações produziu um estancamento das atividades econômicas, ficando subordinado apenas de maneira prioritária os interesses do Estado. Desenvolveu-se, portanto, pelas décadas de 1820 e 1830, relações comerciais modestas e irregulares. (Yegros & Brezzo., 2013.)

No entanto, o Paraguai volta a agir no território de Misiones, e o ditador Francia alegou possuir direitos sobre esse território até o Uruguai, inclusive pela província de Corrientes. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Com o término do governo de Francia, a emancipação paraguaia ainda não havia sido reconhecida formalmente por outros Estados, mas somente no interior do país. Apesar dos limites territoriais não estarem bem definidos, haviam zonas de fronteira, de onde o governo paraguaio poderia obter contato com o exterior. (Yegros & Brezzo., 2013.)

O isolamento internacional que caracterizava o governo de Francia começou, a partir de 1841, a ter suas restrições de comércio exterior retiradas, o que começou a gerar novas receitas, principalmente após a abertura da navegação pelo rio Paraná em 1852. Nos primeiros anos do governo de Carlos Antonio López, o principal objetivo seria a sua abertura para o mundo, o que tem como consequência o retorno da resistência argentina no reconhecimento da independência. A Argentina negava e ainda mantinha-se na tentativa de anexá-lo, enquanto o Império do Brasil, por interesses próprios, apoiava a independência paraguaia, mesmo não a reconhecendo. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Nesse momento, a Província de Corrientes encontrava-se em guerra com Buenos Aires, querendo conduzir por si mesmos suas relações exteriores. E o Uruguai, por sua vez, suportava uma guerra civil, onde haviam interessados estrangeiros tomando partido a fim de favorecer seus interesses. E o Brasil, enfrentava a Guerra dos Farrapos no Rio Grande do Sul. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Foi estabelecido um tratado entre a Província de Corrientes e pelo Paraguai que fixava o livre comércio entre os vizinhos, seja terrestre ou por meio dos rios. Em seguida fixaram um tratado provisório de limites de seus territórios: dividiram o território de Misiones, e o Paraguai ficou com a margem do rio Paraná, enquanto a Província de Corrientes ficaria com a costa do rio Uruguai. Apesar de dividirem o território de Misiones, o Paraguai admitiu que parte das Misiones Ocidentais ficaria com Corrientes, que já o ocupava – apesar de ser um pacto provisório, plenamente um arranjo do *modus vivendi* entre a província e o Paraguai. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Juan Manuel de Rosas, que governou Buenos Aires entre 1835 a 1852, pôde consolidar-se como uma autêntica autoridade da Confederação, tanto em caráter nacional quanto internacional. Rosas, portanto, não consente a aproximação dos dois vizinhos, assumindo a posição de que o Paraguai era parte da Confederação Argentina. Buenos Aires fecha o Rio da Prata e bloqueia seus afluentes de navegação estrangeira. Além disso, busca em seguida um apoio do Uruguai, a fim de fechar completamente a saída ou entrada pela Bacia do Prata. Rosas queria, por meio dessas atitudes, reconstruir o Vice-Reino do Prata, ou seja, uma integração federal que incluísse na Confederação da Argentina além do Uruguai o Paraguai, que teria Buenos Aires como epicentro. (Bandeira, 2012, p. 110; Yegros & Brezzo., 2013.)

O fechamento dos rios, prejudicava não somente os territórios mediterrâneos mas também setores do comércio europeu e o Império do Brasil, que via o acesso ao rio Paraná como fator importante. Havia dois motivos pelo qual o Brasil insistia o acesso ao Rio Paraguai: conservar-lhe a província do Mato Grosso, que possuía as terras consideradas mais férteis e ricas do Brasil, devendo, portanto, evitar a expansão dos paraguaios ou correntinos pelo oeste do rio Paraná, e adicionalmente, para assegurar o contato com Rio de Janeiro, pois era por intermédio do estuário da Prata que a província do Mato Grosso tinha contato com o Rio de Janeiro. (Bandeira, 2012, pp. 77, 118; Yegros & Brezzo., 2013.)

A partir das medidas de Rosas, nem o Paraguai nem a Província de Corrientes acataram suas orientações, que foram motivadas pelo Paraguai como Estado independente e pelas faculdades reassumidas da província. Apesar disso, Rosas não teve pressa para agir, esperou a evolução dos fatos, atuando como se o Paraguai fosse uma província da Confederação. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Em abril de 1842, essa atuação de Rosas é demonstrada quando o Império do Brasil solicita a autorização para a passagem pela Bacia do Prata a tratar de negócios com Assunção, que é negada. Rosas queria instalar a instabilidade no governo paraguaio a

partir do isolamento, para que então pudesse anexá-lo, por isso também não rompia suas relações com Assunção e esclarecia ao governo suas intenções. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Após a Argentina e o Paraguai postergarem uma definição sobre os acordos, em 1843, o paraguaio Manuel Pedro de Peña em uma das contestações afirma que o Paraguai “será livre e independente porque quer sê-lo”. Apesar disso, o Paraguai matinha seu interesse em comercializar e manter relações com os portenhos. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Em meio a missão de Peña, em março de 1844 o Congresso Geral aprovou a denominada Constituição de 1844, elegendo Antônio López para presidir por 10 anos. Em seus primeiros anos de governo, restou ao Paraguai manter o *status quo* com a Argentina – desenvolvendo seus negócios e postergando a decisão de aceite à independência paraguaia. (Yegros & Brezzo., 2013.)

No entanto, em setembro de 1844 o Império do Brasil reconhece a independência paraguaia através da missão Pimenta Bueno. Através de José Antônio Pimenta Bueno, encarregado brasileiro ante o governo de Assunção, foi orientado pelo Império brasileiro para evitar a incorporação do Paraguai à Confederação Argentina. Afinal, a independência desse Estado seria a solução para a defesa do Mato Grosso, parte de São Paulo, do Paraná e Rio Grande do Sul. A Bolívia também estaria nas intenções de anexação de Rosas pela reconstrução do Vice-Reino do Prata, pois assim poderiam estender o monopólio portuário de Buenos Aires. O Império do Brasil estava orientado a esse entendimento, até porque o Império não tinha meios para contornar o avanço de Oribe na luta contra os Farrapos no Rio Grande do Sul, e como consequência, enviou a missão para contornar a situação e por temer que López se acomodasse com Rosas. (Bandeira, 2012, pp. 126, 142; Yegros & Brezzo., 2013.)

Após o reconhecimento da independência paraguaia, Pimenta Bueno e o próprio López assinaram um Tratado de Aliança de comércio, navegação, extradição e limites. Por meio deste, o Brasil e o Paraguai fariam esforços para a livre navegação pela Bacia do Prata, concederam reciprocamente a livre navegação no Prata. Somente em relação aos limites que não houve uma solução, mas sim uma análise sobre os limites fixados pelo Tratado de Santo Ildefonso de 1777. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Após a assinatura do tratado com o Brasil, mesmo este não sendo aprovado pelo governo do Império, houve uma ruptura das relações entre Buenos Aires e Paraguai, sob a justificativa de que o Paraguai havia celebrado o tratado com Corrientes, e estaria, portanto, livrando-se do risco de dependência comercial com Buenos Aires. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Desse modo, o Paraguai intensifica sua ação diplomática propagandista, e busca reconhecimento da sua independência e livre navegação no Prata. O Paraguai conquista, em seguida, o reconhecimento em 1845 pelo Uruguai, em 1846 pela Bolívia, e no ano seguinte a formalização da independência pela Venezuela e pela Áustria. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Em dezembro de 1845 o López declara guerra ao governador de Buenos Aires, mas logo em setembro do ano seguinte retira suas tropas devido a uma mediação dos Estados Unidos. Rosas negava a qualquer custo o reconhecimento da independência paraguaia, e em seguida opera a batalha de Vences de 1847 contra Corrientes, mas sem invadir o Paraguai. Ainda que o Paraguai não tenha sido invadido, foi interrompido e bloqueado. Como consequência, o Paraguai ocupa as regiões de Misiones até o rio Uruguai para manter conexões com o Império do Brasil. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Em outubro de 1849, López volta atrás e propõe um acordo de paz, amizade, comércio e navegação à Argentina, além de um adiamento nas discussões acerca da independência. Porém, essa atitude faz com que Rosas volte a determinar-se pela reincorporação paraguaia. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Desse modo, em meados de 1850, o governo paraguaio e o Império do Brasil firmam uma aliança para isolar Rosas. Buscam alianças da Inglaterra e França, por meio da missão diplomática brasileira de Visconde de Abrantes, e sua intervenção para conter a política rosista. Apesar de Rosas pretender entrar em guerra e forçar o Paraguai a uma adesão, o sistema de Rosas entrara em crise com a capitulação de Oribe em 1851 na campanha do Uruguai, seguida de uma aliança por iniciativa do Império brasileiro entre o Brasil, Uruguai, Entre Ríos e Corrientes. Essa aliança pretendia tanto a livre navegação quanto a influência ao governo portenho de reconhecer a independência paraguaia, apesar de López não ter ratificado o tratado, era conveniente com a adesão. A capitulação de Oribe foi resultado de uma “erosão ao regime de Rosas”, e da aliança entre o Império brasileiro e das Províncias argentinas, que foi gerada por uma confluência de interesses ante as condições de Rosas de seu centralismo e o monopólio aduaneiro. Agravada a crise, Rosas decide declarar guerra e enfrentar as forças aliadas em Caseros, onde foi derrotado em 3 de fevereiro de 1852. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Apesar da crítica situação, após a assinatura do protocolo de Palermo, em 24 de abril Santiago Derqui é designado por Urquiza, da província de Corrientes, para propor um tratado de amizade, comércio e navegação com o Paraguai. Apesar de não ser instruído a tratar sobre os limites, López oferece o reconhecimento argentino sobre o território de

Misiones, propõe o estabelecimento das fronteiras a partir da margem do rio Paraná e a livre navegação no rio Paraná e seus afluentes. Firmado o tratado em 17 de julho de 1852, Santiago Derqui, dois dias depois, reconhece em nome da Confederação Argentina a independência e soberania paraguaia. Embora o Paraguai o tenha aprovado o acordo de imediato, a aprovação legislativa na Argentina sobre a independência levou um tempo para ser ratificada, mas foi feita em setembro de 1855. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Ainda havia, portanto dificuldades em relação a navegação e as fronteiras paraguaia – brasileira, ambos os países tinham desentendimentos em relação aos limites, principalmente na fronteira com o Mato Grosso, mas foram todas postergadas. Nos anos seguintes ocorreram várias tentativas de acordo entre os dois países para tratar sobre a navegação no rio Paraguai e Paraná. O Brasil buscava a livre navegação, e o Paraguai, nesse momento, mostrou-se indisposto a cedê-la, gerando tensões e medidas que tendiam a uma guerra. Enquanto a Confederação Argentina facilitaria a Esquadra brasileira, pois necessitava do Brasil para sustentar sua posição frente ao Estado de Buenos Aires. Com a ida de Paranhos, o Barão do Rio Branco, ao Paraguai, foi possível a resolução da paz, embora as definições de limites ainda não fossem possíveis. Na década de 1850, os limites paraguaios com a Argentina também estavam desentendidos. O Paraguai apresentava à Argentina seu interesse pelo Chaco e pela divisa na margem do rio Paraná, mas nada foi definitivamente acordado. (Yegros & Brezzo., 2013.)

3.1.2. Guerra do Paraguai (1864 – 1870)

A disputa pela Bacia do Prata levou a grandes conflitos entre os interessados em sua saída ao mar, e o domínio dessa área tão importante e extensa era tão significativo que os países sul-americanos disputaram-na de diferentes formas e por diferentes motivos antes de ser estabelecida a sua jusante como parte argentina e parte uruguaia. Ainda assim, essa região foi motivo de disputa após essa determinação por questões de navegação, impostos alfandegários, sobre as importações e alguma delas motivadas por questões políticas, demonstrando tamanha relevância da saída ao mar pela Bacia do Prata, este grande estuário ao qual se desembocam grandes rios do interior da América Latina. Além disso, a maior atuação dos países latinos na Bacia do Prata foi um dos fatores significantes para a eclosão da maior guerra latino-americana: a Guerra do Paraguai. Que, segundo a historiadora Lilia Swartz, foi “uma disputa entre Estados recém-independentes para impor uma única soberania rio-platense”. (Schwarcz & Starling, 2015, p. 293)

Far-se-á portanto uma breve síntese sobre a Guerra do Paraguai com foco à relevância do Rio da Prata e sua saída ao mar, que foi contestada mais de uma vez dentro dessa guerra. A saída do mar e sua relevância por esse fator geográfico constituiu ponto determinante no desenvolvimento dos países, que sofreram mudanças em sua política externa. Principalmente ao Paraguai, que inclusive permaneceu por um bom tempo em uma dependência da Argentina - até a década de 1970 – onde a economia paraguaia manteve-se estruturalmente débil e dependente da Argentina, pois até então, a única via de comunicação estrangeira era por meio do Oceano Atlântico passando pela Bacia do Prata, ainda não possuindo rotas de comércio pelo Brasil ou em direção ao Pacífico, devido ao grande obstáculo da Cordilheira dos Andes. (Doratioto, 2015)

O Paraguai se torna, no governo de Francia, um país de pequenos proprietários, com uma economia que deixa inclusive de ser monetária, vindo a ser um Estado cada vez mais isolado, pois queria manter sua independência. Com a morte deste, Carlos Antonio López é designado presidente em 1842, e procura romper o isolamento do país, e obter reconhecimento externo de sua independência. López instalou uma ferrovia, estimulava o comércio exterior e buscou robustecer militarmente o Paraguai frente aos seus vizinhos, o Império do Brasil e a Confederação Argentina, em que tinham fronteiras ainda indefinidas. Dessa maneira, Carlos López aumentou seu interesse pelo controle da navegação fluvial dos rios Paraguai e Paraná e pelo livre trânsito pelo porto de Buenos Aires, ainda que assumisse uma posição de neutralidade nos assuntos do Prata. Porém, Carlos López morre em 1862, e seu filho Solano López assume a presidência. Com a abertura do porto de Montevideu, Solano o vê como uma outra alternativa para seu acesso ao Oceano Atlântico. (Doratioto, 2015)

O Brasil, por sua vez, visava obter facilidades pela mesma saída desejada pelo Paraguai. A fim de viabilizar a livre navegação pelo rio Paraguai e saída pelo rio da Prata, principal via de acesso do Mato Grosso. Ainda que o Brasil e o Paraguai competissem pelo mercado da erva-mate, as disputas pelo viés brasileiro eram predominantemente geopolíticas: livre navegação dos rios e fronteiras, as quais tinham a definir, pois eram inexistentes desde 1829. (Fausto, 2009; Schwarcz & Starling, 2015; Doratioto, 1994)

A Argentina, por sua vez, possuía como representantes os comerciantes de Buenos Aires que almejavam a partir de seu porto apropriarem-se de rendas por meio de impostos alfandegários. No entanto, quando em 1862 Bartolomé Mitre, eleito presidente na reunificação da República Argentina, começa a realizar uma política bem-vista pelos liberais brasileiros que haviam assumido o governo naquele mesmo ano, Mitre se aproxima dos

colorados uruguaios, representados por comerciantes, e defendem uma livre negociação dos rios. E então, nesse momento Solano López alia-se aos *blancos* uruguaios e aos adversários de Mitre, a fim de obter presença na região. (Fausto, 2009)

Desse modo, o Brasil decide intervir no Uruguai, com o sequestro da política brasileira pelos estancieiros gaúchos, e essa política ativa do Brasil no Prata, faz com que o Paraguai declare que quaisquer intervenções brasileiras no Uruguai seria uma ameaça ao Paraguai. Este aviso foi ignorado, e, com isso, a guerra contra o Paraguai é ocasionada com a apreensão do navio brasileiro *Marquês de Olinda* pelo Paraguai, e a invasão do Mato Grosso, em dezembro de 1864. A partir de então, as relações diplomáticas entre Brasil e Paraguai são rompidas, iniciando-se as operações de guerra. Solano ainda contava com o apoio das províncias da Argentina adversárias à Mitre e das províncias dos *blancos* uruguaios, mas falhou em ambas, perdendo o apoio pela Argentina – que temiam uma aliança contra estes – e do Uruguai, pela ascensão dos *colorados* forçada pelo governo brasileiro. (Doratioto, 1994; Fausto, 2009; Doratioto, 2015)

Solano López, planejando atacar o Rio Grande do Sul, pede autorização a Mitre, que lhe é negada, mas o ataca mesmo assim ocupando a província de Corrientes. Em março de 1865 o Paraguai declara guerra contra a Argentina e em maio é formada a Tríplice Aliança entre Brasil, Argentina e Uruguai, um acordo de paz e proteção entre eles. Deste modo, determinaram suas fronteiras do pós-guerra dos países envolvidos, seja sob soberania ou territórios litigiosos, que seriam reivindicadas, principalmente pelo Brasil, para que a República Argentina não se beneficiasse de maiores territórios paraguaios. (Doratioto, 1994; Doratioto, 2015)

Como declara Doratioto (1994, p. 62), as fronteiras pelo Tratado da Tríplice Aliança estabelecer-se-iam:

[...] a Argentina, que até então reclamara como fronteira o rio Bermejo, receberia todas as terras à margem direita do rio Paraguai, até a Bahia Negra, na fronteira com o Mato Grosso – ou seja, todo o Chaco Boreal – e, ainda, a área de Missões, na margem esquerda do rio Paraná, até o rio Iguazu. Ao Brasil caberia o território até a linha fronteira a ligar o rio Iguerey, a serra do Maracaju e os rios Apa e Paraguai.

Dessa maneira, desenrolada a tremenda Guerra do Paraguai, o país guarani sofre de novo o bloqueio ao exterior por sua única possível via de acesso: a Bacia do Prata e o rio Paraná – que era caminho para a Bacia do Prata – gerando mais uma vez dificuldades em torno do contato e navegação ao exterior. No entanto, a partir de 1868, Mitre, que atuava conjuntamente com o Brasil no Paraguai retrocede à Argentina por problemas internos, e

desde então o Brasil segue praticamente sozinho no conflito – onde Caxias, do partido conservador, assume o comando das forças aliadas. (Doratioto, 2015; Fausto, 2009; Doratioto, 1994)

Terminada a guerra com a morte de Solano López em 1870, o governo imperial brasileiro buscou evitar que a Argentina ampliasse sua fronteira em relação ao Paraguai, e desse modo, apoiou uma resistência das autoridades paraguaias para que não cedessem todo o Chaco Boreal, contrário ao estabelecido no Tratado da Tríplice Aliança, além disso, a fronteira argentino-paraguaia foi estabelecida no rio Pilcomayo, e não no rio Bermejo, como dizia o tratado. Parte da questão foi levada à arbitragem pelo presidente dos Estados Unidos em 1877, que deu ganho de causa ao Paraguai, graças à rivalidade do Brasil e da Argentina. Disso o Império brasileiro aproveitou-se, pois levando a questão para discussões diplomáticas pôde, inclusive, permanecer com sua fronteira até o rio Apa, reivindicado historicamente pelo Rio de Janeiro. Um sistema de pesos e contrapesos, que impedia um país de obter grandes prioridades em detrimento de outro, em favor de si mesmo. (Doratioto, 2015; Doratioto, 1994)

Impossibilitado de rotas estrangeiras, vitimado pela instabilidade política e com seus recursos destruídos, onde, a partir de 1869, a guerra foi motivada por uma “política de destruição” em que houve, inclusive, a deterioração do sistema ferroviário paraguaio. Desse modo, o Paraguai não pôde participar das modernizações capitalistas do século XIX. O país ficou afastado dos capitais estrangeiros até a década de 1970, mantendo-se dependente da economia argentina. (Doratioto, 2015; Fausto, 2009)

3.1.3. Dependência argentina e política pendular

Instalou-se no Paraguai um círculo vicioso, de dependência e debilidade econômica. A partir de então, os produtos paraguaios tinham todos concorrência argentina, protegidos pelo governo de Buenos Aires. Isso se tornou potencialmente grave ao considerarmos que até 1981 o maior comprador de produtos paraguaios era a Argentina. (Doratioto, Paraguai: mediterraneidade e Política Externa até 1989, 2015)

Até 1960, o comércio exterior paraguaio era feito por meio dos rios Paraguai-Paraná, sob o controle de casas comerciais e empresas de navegação argentina. Além disso, o contato exterior do Paraguai era unicamente por caminho argentino: pela Bacia do Prata ou pela ferrovia que ligava os dois países, estabelecida em 1912 sobre o rio Paraná. Apesar de haver mais de uma possibilidade de contato com o exterior, o Paraguai se valia somente

do comércio exterior a partir da Argentina, a não ser com a Bolívia, mas que também não obteve boas relações, ainda mais dentro do contexto de guerra que se encontraram no século XX. O governo argentino controlava o acesso paraguaio ao mar, que deixou de ser válido somente no ano de 1967 com a assinatura do Tratado da Bacia do Prata, reconhecendo finalmente o direito de livre navegação do país nos rios Paraná e Paraguai. (Doratioto, 2015)

Tem-se aqui, portanto, um exemplo da dependência do Paraguai com seus vizinhos, pelo fato de não possuir uma rota livre para o comércio exterior, ao ficar à mercê dos seus países vizinhos, qualquer instabilidade ou falta de logística por parte dos países ribeirinhos acarretaria ao Paraguai uma menor prioridade quanto a sua relação com o exterior. Mesmo assim, não faltaram tentativas brasileiras de ordem geopolítica para com o Paraguai de estabelecer uma ligação ferroviária com o Brasil. Já em 1895 o governo brasileiro levantou essa hipótese, que levaria uma redução da dependência paraguaia com a Argentina. (Doratioto, 2015)

Em 1909, a Argentina tornou-se sócia da *Paraguayan Central Railway Company*, pois o presidente argentino Alcorta defendia a vantagem estratégica do controle da ferrovia. Ciente disso, em 1910 a Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, brasileira, comprou a *Ferrocarril Paraguayo*, que até então só existia no papel, com o intuito de construir uma ferrovia que ligasse Assunção à Foz do Iguaçu. No entanto, a companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande fora comprada em 1906 por investidores estadunidenses, liderados por Percival Farquhar. Tais investidores haviam dominado praticamente todo o sistema ferroviário de São Paulo, com exceção a São Paulo Railway, que compreendia a rota de São Paulo a Santos. (Doratioto, 2015)

Farquhar, a fim de evitar tensões entre Brasil e Argentina, criou a *Argentina Railway Co.* com sede nos Estados Unidos. Porém, com o surgimento da Primeira Guerra Mundial, Farquhar viu-se sem recursos para completar todos os projetos ferroviários latinos, dando prioridade a duas conexões ferroviárias no Prata: a de São Paulo – Montevideu e a de Assunção – Buenos Aires, em outubro de 1913. Farquhar acabou vendendo suas posses paraguaias a investidores britânicos, fracassando numa ligação estratégica para o Paraguai com o Brasil. (Doratioto, 2015)

Na década de 1920, o Partido Liberal paraguaio liderado por Manuel Gondra surge com a intenção de alterar a política externa do país, e, a fim de romper com sua dependência em relação à Argentina, aumenta suas relações com o Brasil e com os Estados Unidos. Gondra empenhou-se em construir uma linha ferroviária para usufruir dos

portos brasileiros, para que dessa maneira, compensasse sua influência na Argentina, chegando a um equilíbrio com os dois vizinhos. (Doratioto, 2015)

Também em 1919 o presidente paraguaio Eusebio Ayala defendia um melhor aproveitamento das estradas de ferro brasileira. A cidade de Porto Esperança no Mato Grosso ligava-se a São Paulo por uma ferrovia desde 1915, podendo escoar mercadorias de São Paulo ao Rio de Janeiro ou ao porto de Santos, unindo as duas capitais dos dois países. Na presidência de Ayala, ele já defendia junto à Legação brasileira a construção de uma estrada de ferro que ligasse Assunção a Santos. (Doratioto, 2015)

Dessa maneira tornava-se benéfica a ligação tanto para o Paraguai quanto para o Brasil. Os paraguaios, apesar de saberem que o preço para chegarem a Buenos Aires por meio de transporte fluvial era menor que o preço para chegarem a São Paulo por meio de ferrovia, viam a ligação como uma oportunidade de ligarem diretamente com outro centro comercial, industrial, bancário e universitário que era o centro paulista, e também de conexão com outros centros como o Rio de Janeiro e Santos, criando uma outra possibilidade de acesso ao mar. Enquanto pelo lado brasileiro, sua construção era defendida pois permitiria duas hipóteses: primeiro por um critério geográfico, pois permitiria o acesso aos produtos brasileiros ao mercado paraguaio, ao Paraná e as Províncias de Corrientes e Entre Ríos; e segundo por uma segurança militar, pois havia ainda uma hipótese de guerra entre o Brasil e a Argentina, e uma conexão até o rio Paraguai e Paraná permitiria o transporte de tropas brasileiras para enfrentarem um eventual ataque argentino. Tais motivos levaram a Comissão de Estudos da Estrada de Ferro Brasil – Paraguai a calcular e proporem este traçado. (Doratioto, 2015)

Apesar do desejo e vantagens econômicas dos governos paraguaio e brasileiro, o estabelecimento da união ferroviária foi interrompido pela situação econômica e política interna brasileira e pela tensão paraguaia no território do Chaco, contestado pela Bolívia. Enquanto em 1932 inicia-se a Guerra do Chaco entre o Paraguai e a Bolívia, impedindo o Paraguai de tomar atitudes que afastasse-o da Argentina, pois desde meados de 1920 já se cogitara uma possível guerra, e um alinhamento com o governo de Buenos Aires proporcionou uma assessoria secreta para a compra de armamentos e apoio ao país guarani. (Doratioto, 2015)

Passados 18 anos e estabelecido a paz, o Paraguai buscou retomar os projetos de ligação ao Brasil. Em 1938 o embaixador paraguaio Estigarribia obteve um empréstimo de U\$ 3,3 milhões do Export-Import Bank para a construção de uma rodovia ligando Assunção à fronteira brasileira. Em 1939, o Brasil e o Paraguai assinaram um acordo para a

construção de uma ligação ferroviária Campo Grande – Ponta Porã – Juan Caballero – Concepción. Nesse momento, a indústria nacional brasileira atendia ao mercado interno sobrando mais de 50% da oferta de bens. O Brasil, portanto, possuía condições favoráveis para uma aproximação com o Paraguai, que era comprador de manufaturados e exportador de matérias-primas. (Doratioto, 2015)

Os dois países mostravam uma crescente aproximação baseada no pragmatismo e na busca paraguaia em libertá-lo da dependência da Bacia do Prata. E desse modo, em junho de 1941 o Chanceler paraguaio Luis Argaña em visita ao Rio de Janeiro assina dez acordos nas áreas de comércio, transporte e atividades culturais. Nessa ocasião, o Brasil cede um depósito para o comércio paraguaio no porto de Santos, reafirmando a decisão de construir a ferrovia interligando os países. Porém, somente o Brasil cumpre sua parte do acordo. Em maio de 1943, em uma outra visita do presidente paraguaio Higino Morinigo, Vargas cancela a dívida de guerra paraguaia com o Brasil, que também havia sido feita pela Argentina no ano anterior, demonstrando a política pendular paraguaia pela exploração da rivalidade Brasil-Argentina. Em seguida, ainda em 1943, houve outro episódio da política pendular paraguaia, quando Morinigo visita Buenos Aires e o presidente argentino cede ao Paraguai porto livre na capital argentina e em Rosário e concessões comerciais. (Doratioto, 2015)

Já no governo de Dutra, enquanto ocorria a guerra civil paraguaia de 1947, o Brasil posicionava-se na defesa da democracia liberal, levando o ditador Morinigo a buscar apoio político e econômico argentino. O Brasil também envia o embaixador Francisco Negrão de Lima, a fim de cessar fogo entre os revolucionários e os colorados. Morinigo sai vitorioso, se aproximando da Argentina e se afastando do Brasil, havendo, portanto, um congelamento dos planos de desenvolvimento entre Brasil e Paraguai, mas não acabando com a presença brasileira no país guarani. (Doratioto, 2015)

Morinigo é deposto em 1948 e em 1949 assume Frederico Cháves, que suspendeu as obras de ligação viária pelo argumento de que seria prioritária a abertura de outras estradas. Como consequência, o Paraguai ainda se mantém sob dependência argentina, e seu ponto mais alto foi demonstrado na assinatura de um acordo criando uma união aduaneira entre os dois países, o que provocou desconfianças tanto no Brasil como nos Estados Unidos de que essas atitudes seriam uma ameaça à democracia dos países vizinhos sem acesso ao mar. Ainda assim, militares paraguaios e políticos colorados se opuseram a tais atitudes por se verem próximos a uma transformação do Paraguai em uma província argentina. Após pressões políticas internas ao presidente paraguaio, Cháves

inicia em 1953 uma aproximação discreta com o Brasil, propondo uma ligação por rodovia de Assunção até Foz do Iguaçu. O projeto seria anunciado no ano de 1954, mas dias antes Chaves é retirado da presidência por um golpe militar liderado por Alfredo Stroessner. (Doratioto, 2015)

Pouco antes de sua posse formal à presidência, no dia 7 de agosto de 1954 Stroessner faz uma viagem para Foz do Iguaçu para tratar, com um dos enviados de Vargas, da construção das rodovias do Paraguai a Foz do Iguaçu, e do Paraguai a Ponta Porã e sobre a retomada dos trabalhos para a construção dessas conexões. No dia 24 de agosto desse mesmo ano Getúlio Vargas se suicida, mas apesar da instabilidade política, seu sucessor, Café Filho, dá seguimento ao projeto, enviando projeto de lei ao Congresso para obter um financiamento das obras. Em janeiro de 1955 a Comissão Mista Rodoviária cria o primeiro relatório sobre a construção dessa estrada, traçando-a nas margens do rio Paraná uma ponte interligando os dois países. Nesse momento, o Paraguai possuía apenas 1.000 quilômetros de estradas, e somente menos de 100 quilômetros delas eram asfaltadas. (Doratioto, 2015)

Durante a década de 1950, cerca de 94% dos produtos paraguaios destinados ao mercado externo eram feitos por meio fluvial, que vinham pelo porto argentino na Bacia do Prata e percorriam pelos rios Paraguai e Paraná. Dentre a totalidade das embarcações do porto de Buenos Aires, somente 9% eram paraguaias, enquanto as embarcações argentinas compreendiam 84%. (Doratioto, 2015)

Em 1955, o presidente argentino Juan Domingo Perón é derrubado, e a Junta Militar que o substituiu se opunha a Stroessner. Perón oferecia apoio político e financeiro para quaisquer ações que levassem efeito contra a política liberal de Stroessner. Dessa forma, as relações entre os dois países se deterioraram rapidamente, mas as relações do Paraguai com o Brasil estavam propícias para uma continuidade em seus vínculos. Nesse contexto, é assinado três convênios entre o Brasil e o Paraguai: um criando um Entrepósito de Depósito Franco brasileiro para suas mercadorias importadas e exportadas no Paraguai, outro criando um Entrepósito de Depósito Franco paraguaio para suas mercadorias exportadas e importadas no Brasil e por último uma cooperação entre os dois países para um aproveitamento energético dos rios Acarai e Mondai. (Doratioto, 2015)

Em 6 de outubro de 1956, os presidentes Stroessner e Juscelino Kubitschek inauguram o início dos trabalhos para a construção da ponte internacional sobre o rio Paraná em Foz do Iguaçu, ligando os dois países. A ligação terrestre que obter-se-ia proporcionava uma rota de 1.200 quilômetros de Assunção até o porto de Paranaguá no

litoral brasileiro paranaense – sua construção e custeio ficaram por conta do Brasil. (Doratioto, 2015)

No entanto, em novembro de 1956 foi descoberto uma organização das Forças Armadas paraguaias contra Stroessner, e diversos depoimentos apontavam uma participação do governo argentino. O movimento, que tinha como objetivo evitar a construção da rodovia de ligação entre os dois países foi descoberto pelas Embaixadas brasileiras e paraguaias, causando temor no Partido Colorado quanto um apoio maior à Argentina que ao Brasil. (Doratioto, 2015)

Mas, quando em 1957, numa visita do Secretariado de Estado norte-americano, Stroessner e o chanceler Raúl Sapena Pastor fizeram uma série de críticas ao governo argentino, afirmando que “os problemas de seu país, somente poderiam ser resolvidos com sua ‘independência’ da Argentina”, visando obtê-la com a construção de duas obras: com a rodovia internacional ligando-se ao Brasil; e com a ligação de oleodutos com a Bolívia, para substituir o petróleo paraguaio, que até então era fornecido somente pela Argentina. O chanceler Pastor também se referiu a necessidade de criação de uma frota mercante paraguaia, pois até então, contava somente com o monopólio argentino sobre o tráfico fluvial. (Doratioto, 2015)

A política externa brasileira durante o governo de JK atuou em favor do desenvolvimento nacional com vistas a cooperação hemisférica. Por meio da Operação Pan-Americana (OPA)⁵, proposta pelo presidente brasileiro em 1958, viam que o combate à pobreza só poderia ser feito contraditando ideologias antidemocráticas. Apesar da futura estagnação da Operação Pan-Americana, esta ajudou em um maior alinhamento entre o Brasil e o Paraguai. (Doratioto, 2015)

Essa maior aproximação entre Brasil e Paraguai proveio também com um apoio à permanência de Stroessner ao poder, quando em agosto de 1956, este governo requerera às autoridades brasileiras o suporte de armamentos para enfrentar opositores bolivianos que vinham da Argentina. No entanto, apesar da negação dos pedidos pelo governo brasileiro, Stroessner tinha vínculo direto com as Forças Armadas brasileiras, que enviou armamentos de fabricação brasileira. A Embaixada brasileira tomou ciência do fato só em um último momento, pois existia uma diplomacia militar paralela à representação diplomática. (Doratioto, 2015)

⁵ A OPA foi iniciativa da diplomacia brasileira, durante o governo de Juscelino Kubitschek, visava unir os países sul-americanos por meio de um projeto de desenvolvimento social e econômico.

Houve, portanto, uma intensificação das relações Brasil – Paraguai, sendo uma das realizações da política externa de JK. O maior símbolo dessa aproximação foi, de fato, a construção da ponte sobre o rio Paraná ligando os dois países. Finalmente em 1961 há a inauguração da “Ponte da Amizade”, que foi, porém, somente aberta para a passagem com pranchas de madeira, ainda não sendo possível o transporte de mercadorias. Apesar disso, ponte só foi de fato inaugurada para passagem em 1965, e sua liberação da transição de mercadorias em 1969, com o asfaltamento da rodovia BR-277, que uniu Foz do Iguaçu ao porto de Paranaguá. Em julho de 1971 é inaugurada outra ponte ligando os dois países sobre o rio Apa, ligando Bela Vista do Brasil a Bella Vista do Paraguai, também construída pelo governo brasileiro. (Doratioto, 2015)

Completa a construção da Ponte da Amizade, faltavam alguns entendimentos entre os dois países na questão fronteiriça, especificamente em Sete Quedas. No entanto, essa divergência foi resolvida com um aproveitamento comum a partir do potencial hidrelétrico proporcionado pela represa de Itaipu. Em 26 de abril de 1973 foi assinado o tratado que compunha a resolução política e jurídica da hidrelétrica. Nesse momento, as relações Brasil e Paraguai dão um salto qualitativo. (Doratioto, 2015)

Tanto a ligação viária asfaltada conectando o Paraguai ao porto brasileiro de Paranaguá, que barateou o transporte e incentivou o comércio, quanto a construção da hidrelétrica de Itaipu, levaram a economia paraguaia a outra perspectiva. A conexão trouxe aos paraguaios instituições bancárias brasileiras, ao abastecimento de produtos manufaturados e alimentícios manufaturados no Brasil e atraiu agricultores brasileiros ao nordeste paraguaio – os chamados “brasiguaios”. A elevação do Paraguai pelo Brasil foi tão grande ao ponto de falarem em “brasileiración” do Paraguai, fazendo com que o país deixasse, de fato, de depender-se da economia argentina. Apresenta-se na Tabela 1, as importações e exportações do Paraguai de acordo com os respectivos anos. (Doratioto, 2015)

Tabela 1 - Comparação das Importações e Exportações do Paraguai entre o Brasil e Argentina

	1960	1961	1970	1971	1980	1981	1982	1995
EXPORTAÇÕES								
Argentina	28,1	28,3	27,5	27,3	23,9	23,2	17,9	7,63
Brasil	0,4	0,3	1,7	1,2	12,9	18,3	25,3	46,72
IMPORTAÇÕES								
Argentina	19,6	20,3	15,5	12,1	17,3	16,7	16,8	13,71
Brasil	0,7	0,5	2,6	2,4	22,9	21,9	23,0	23,98

Fonte: Paraguai: mediterraneidade e Política Externa até 1989 (Doratioto, Paraguai: mediterraneidade e Política Externa até 1989, 2015)

Já no governo Médici, que compreendeu os anos de 1969 até 1974, foi marcado por um forte autoritarismo e com elites defendendo a ideia de um “Brasil Potência”. Porém, críticos argentinos viram a construção de Itaipu como um visível “Imperialismo brasileiro”. Apesar de ser contraditório, a Argentina, nesse momento, direcionava-se a um isolamento no Cone Sul, agravado pelo surgimento de novos corredores de exportação, que libertaram a política externa boliviana e paraguaia de uma dependência do porto de Buenos Aires. Aumentava-se, porém, a preocupação sobre a “diplomacia militar paralela brasileira”, que apoiou golpes militares na Bolívia em 1971, e dois anos depois no Uruguai e no Chile. (Doratioto, 2015)

A partir da análise de geopolíticos argentinos, a infraestrutura hidrelétrica de Itaipu poderia levar o Brasil e a Argentina a uma guerra, a qual de fato não ocorreu. Mas, a economia argentina se fragilizara em relação a brasileira: a ditadura militar argentina implantada em 1976 pelo general Rafael Videla degradou o parque industrial argentino, encolhendo a classe operária e reduzindo a participação política dos sindicalistas. (Doratioto, 2015)

Essa gangorra de desenvolvimento entre Brasil e Argentina facilitou a substituição da hegemonia brasileira em relação a argentina nas importações e importações. Entre os anos de 1960 e 1980 a Argentina teve um crescimento médio anual de 2% do PIB, com doze mudanças de governo, enquanto o governo brasileiro, que teve oito mudanças, teve um crescimento médio anual de 5% do PIB nesse mesmo período de tempo. (Doratioto, 2015)

A Argentina ainda buscou compensar a recuperação de posição no Paraguai e contrapor-se a aproximação Brasil – Paraguai. Em 1973 o governo de Perón e Stroessner

assinaram um tratado para a construção de uma hidrelétrica em Yaceretá, no rio Paraná. Todavia, a instabilidade política e econômica argentina gerou um atraso enorme na construção desta, impedindo-a de recuperar sua posição no Paraguai. (Doratioto, 2015)

A rivalidade brasileira e argentina, ainda em curso mas em grande parte superada, foi conquistada após a redemocratização de ambos os países e pela integração econômica adquirida no Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), ajustando o quadro geopolítico regional, e com isso, o papel do Paraguai. O Paraguai, no passado, visivelmente apresentou uma política pendular entre Brasil e Argentina, aproveitando-se da rivalidade entre estes dois países, fato que não passou despercebido entre a diplomacia brasileira e argentina. (Doratioto, 2015)

Inclusive, em 1899, o representante brasileiro em Assunção já previra este fato, dizendo que a política externa paraguaia baseava-se no antagonismo das Repúblicas do Prata e com o Brasil. Em 1923, o encarregado de negócios argentinos escrevera que os paraguaios temiam que uma concordância entre o Brasil e a Argentina poderia acarretar num esquecimento do país guarani, e passadas três décadas, esse comportamento permanecia o mesmo. (Doratioto, 2015)

Após a redemocratização do Brasil e da Argentina, a rivalidade entre estes foi reduzida, assim como, na década de 1980, as manobras de política externa pendular paraguaia. Stroessner já não pôde mais praticá-la nos anos seguintes da década de 1960, ameaçando afastar-se de um em favor do outro, a fim de obter concessões. A política democrática findada no Brasil e na Argentina chegaram no Paraguai em 1989, quando a ditadura de Stroessner foi deposta, garantindo, finalmente, o rompimento do Paraguai de seu isolamento internacional. (Doratioto, 2015)

Foi, portanto, a resposta paraguaia devido a sua mediterraneidade, especialmente por estar cerceado por três vizinhos: a Bolívia, grande adversária do Paraguai e por décadas inimiga devido a Guerra do Chaco (1932 – 1936) e dois gigantes latinos, o Brasil e a Argentina, que disputaram fortemente uma hegemonia na região platina, que foi indubitavelmente explorada pela política externa paraguaia para obter concessões, mas que também teve efeitos negativos em sua política interna. (Doratioto, 2015)

A política externa paraguaia apresentou-se, portanto, como eixo central a busca por diferentes alternativas de contato com o comércio internacional, além do porto de Buenos Aires. Com o porto de Montevideú, Solano López poderia ter obtido um porto alternativo, mas acabou inutilmente adentrando-se na guerra e estendendo-a por cinco anos. Como consequência, o Paraguai teve de se manter dependente da economia brasileira ou

argentina, devido à tamanha relevância do comércio exterior para um país. (Doratioto, 2015)

Apesar da constante hegemonia argentina no Paraguai, este tentou de diferentes maneiras e em diferentes épocas romper o domínio argentino de seu comércio exterior, tentando obter acesso a uma saída para o oceano por meio de um porto brasileiro. Na década de 1920 houve uma tentativa mal sucedida, assim como na década de 1930 com o presidente Estigarribia. Até na década de 1940 com o ditador Morinigo, que, apesar de obter portos francos no Brasil, preferiu explorar a rivalidade argentino-brasileira. Mas somente em 1969, quando completou-se o asfaltamento da rodovia que conectou Foz do Iguaçu a Paranaguá que o Paraguai pôde livrar-se da dependência argentina. (Doratioto, 2015)

No entanto, o Paraguai não conseguiu, de fato, estabelecer uma relação equilibrada entre os dois países, podendo se falar que houve uma transferência da dependência paraguaia da Argentina para o Brasil. A criação da usina de Itaipu e da estrada asfaltada ligando o Paraguai a um porto brasileiro, impulsionados pelo crescimento industrial brasileiro na década de 1970 e pela forte atuação do Itamaraty, desde a década de 1940, a fim de atrair o Paraguai a uma nova rota de comércio internacional. Para tal, também contribuiu a descensão política e econômica argentina, desde a queda de Perón em 1955, causando um afastamento com o Paraguai. (Doratioto, 2015)

Contudo, diferente da hegemonia implantada pela Argentina na Bacia do Prata, a hegemonia brasileira em relação ao Paraguai baseava-se em uma alternativa para seu desenvolvimento, viabilizando uma diferente perspectiva a economia paraguaia, diferente da anterior. (Doratioto, 2015)

O fato do Paraguai ser um país sem acesso direto ao mar contribuiu para retardar seu desenvolvimento, mas hoje, sua mediterraneidade pode ser conciliada com diferentes objetivos de crescimento, tornando-o uma plataforma central por onde transitaria parte do comércio do MERCOSUL. Dessa maneira, abriram-se oportunidades de desenvolvê-lo com vistas ao mútuo crescimento do sudeste brasileiro ou o noroeste argentino ou com o Chile, sendo um local de distribuição e produção de energia para São Paulo e Buenos Aires, os dois maiores centros consumidores latino-americanos. (Doratioto, 2015)

4. CONJUNTURA ATUAL

4.1. CRIAÇÃO E IMPORTÂNCIA DA CNUDM

Foi pelo mar que tivemos as principais integrações humanas. O oceano, sem dúvida, foi o meio pelo qual os povos utilizaram para a integração comercial, cultural, de conquista, pacificação ou simplesmente contato entre povos e civilizações e miscigenações. É possível dizer que, a formação dos Estados nacionais tiveram como ponto determinante a exploração dos espaços marinhos. Inclusive, a favorável posição geográfica em relação ao mar, de que determinados países se beneficiavam, pôde gerar um maior desenvolvimento em relação à países com espaços de intercomunicações mais fechados. (Menezes, 2015)

Com a evolução da humanidade e o desenvolvimento de novos conflitos, tornou-se necessário o estabelecimento de normas jurisdicionais que fossem capazes de estabelecer parâmetros aceitáveis pelos diferentes países e diferentes povos, uma vez que utilizavam o mar de diferentes formas. Essa normatização só foi possível com a liderança da ONU, e das conferências que este órgão promoveu até chegar na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. O direito do mar é trazido como um novo ramo do direito. Trouxe

em sua redação os limites da soberania estatal, protegendo seus interesses estratégicos, protegendo sua subsistência econômica, seja para intercomunicações ou para a manutenção da vida. O Brasil, por exemplo, se beneficia de todas essas normatizações, ao passo que possui uma faixa costeira imensa. (Menezes, 2015)

As primeiras tentativas de normatizar as relações interoceânicas foi na Conferência de Haia em 1856, e depois na Convenção de Genebra, em 1864, sobre as condições conflitantes em mar. Mas ambas não foram desenvolvidas, afinal, não havia ainda nem normas de direito internacional consolidadas ou desenvolvidas. Até as relações entre Estados, nesse momento, eram dadas ou por necessidade ou por alianças estratégicas, ainda não existindo a ideia de uma sociedade internacional, que apareceria poucos anos depois: com as Conferências de Paz Haia, de 1889 – 1907, e com a criação da Liga das Nações (1919). Principalmente com a criação do último que houveram maiores discussões sobre a necessidade de normatizar o uso do mar. Ainda assim, era muito cedo para se falar em um comprometimento comum dos Estados para o uso do mar e de seus recursos, mas foram o princípio das discussões. Durante o século XVIII e XIX, por exemplo, a expansão marítima era determinada de maneira precária, baseando-se na distância que um tiro de canhão alcançava. (Menezes, 2015)

A Liga das Nações, criada em 1919, realizou uma série de conferências no ano seguinte a sua criação, que produziram tratados bilaterais e multilaterais a fim de facilitar a liberdade de trânsito. Dentre eles, os mais importantes foram: a Convenção de Barcelona, o Estatuto da Liberdade de Trânsito de 1921, e a Convenção e Estatuto do Regime Internacional dos Portos Marítimos, assinado em Genebra em 1923. Juntos eles estabelecem os padrões mínimos para o tráfego e outros direitos assegurados a todos os Estados, incluindo os sem fronteira marítima. (Glassner, 1983)

No entanto, os motivos que levaram os Estados a desenvolver os debates acerca do Direito do Mar se voltaram de acordo com a situação específica de cada Estado, e dependeram do interesse de cada um dos envolvidos, assim como suas posições geográficas. Envolveu, dessa maneira, a delimitação dos limites geográficos de cada país, tanto quanto o desenvolvimento tecnológico para tal. Nesse sentido, já em 1945, o presidente americano Truman declarou a extensão do Estado americano sobre o fundo e o subsolo da plataforma continental. Ato que foi seguido por vários Estados, que declararam esse domínio a fim de explorar os recursos marinhos. (Menezes, 2015)

Após a Segunda Guerra Mundial, surgiram importantes eventos que contribuíram para melhorar o acesso ao mar para os países sem costa marítima, afinal, facilitando o acesso haveria uma maior expansão no comércio exterior e no desenvolvimento econômico. Além dos direitos e deveres tradicionais, a conquista da independência por muitos países africanos, asiáticos e sul-americanos reforçava as relações bilaterais e multilaterais entre os países. Os países que lideraram essa nova batalha para um acesso seguro e livre ao mar foram o Afeganistão e a Bolívia. Os primeiros frutos notáveis dessa tentativa foi o artigo 3º da Convenção Sobre o Alto Mar da ONU de 1958. (Glassner, 1983)

Foi a criação das Nações Unidas que renovou os esforços para a regulamentação, já numa situação onde o uso do mar tomava outra dimensão. A Primeira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar, que ocorreu em 1958, reuniu 86 Estados que também discutiram os limites marítimos de cada Estado e exploração de recursos. Já em 1960 ocorreu a Segunda Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, mas ainda assim, não foi possível um consenso entre os países. Isso representou um progresso, mas claramente inadequado, então as pressões seguiram para tentar uma solução maior ao problema. Dessa maneira, em 1964 (23 de março a 16 de junho) reunia-se, em Genebra, pela primeira vez, a UNCTAD, que adotou oito princípios de acesso ao mar e algumas recomendações que levaram a outra Convenção da ONU, de 1965, sobre comércio de trânsito desses países, realizada em Nova Iorque. Esse foi o primeiro tratado multilateral que tratou sobre o tema, oferecendo certamente um status para o problema, mas não uma solução. Havia uma baixa efetividade no tratado, e isso é demonstrado com as poucas ratificações dos estados de trânsito em que, apenas um Estado aceitou (Nigéria), fornecendo trânsito para um Estado vizinho em desenvolvimento. (Menezes, 2015; Glassner, 1983)

As tentativas continuaram até que houve a Terceira Conferência da ONU sobre os Direitos do Mar (UNCLOS III), que começou em 1973, onde ocorreu a Terceira Conferência da mesma, em que se desenvolve onze sessões. Nesta conferência, foi incrementado o interesse particular de cada Estado, os países sem litoral se juntaram com os países desfavorecidos geograficamente a fim de obterem acesso e benefícios dos recursos marinhos. Certamente não foram os mais beneficiados, mas tiveram maiores ganhos que na Convenção de Nova Iorque de 1965. (Menezes, 2015; Glassner, 1983)

Todas as convenções multilaterais que tratavam sobre esse tema alegavam que os “termos e modalidades” sobre a elaboração sobre o trânsito deveriam ser negociadas

bilateralmente pelos países sem acesso ao mar com os países de trânsito ao mar. Comumente, nessas negociações, os países costeiros possuem maiores territórios, são melhores economicamente, e mais poderosos que os Estados interiores. Dessa maneira, tornava-se ainda mais difícil para que os Estados sem costa marítima conquistassem em um tratado o objeto desejado. Enquanto para o país costeiro, seria apenas mais um item do tratado ou um desenvolvimento em seu tratado de amizade, para o país sem fronteira marítima – considerando que geralmente os tratados variam de 5 a 10 anos para expirarem – muitas vezes não é dada a devida atenção, podendo ser restritos ou retirados pela expiração do tratado. (Glassner, 1983)

Deste modo, o Estado sem saída ao mar percebe que além de obter saída ao mar para desenvolver suas atividades econômicas, ele deve permanecer com boas relações com o Estado de trânsito, independentemente de disparidades políticas, sociais, culturais, militares ou histórica entre eles. Afinal, qualquer instabilidade por parte do país de trânsito acarretaria no surgimento de dificuldades para os países que utilizam seu porto. (Glassner, 1983)

Finalmente em 1982 é aprovada, por votação de cada Estado, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), no dia 10 de dezembro, Montego Bay, na Jamaica. Mas, somente em 1993 que a Convenção entrou em vigor, devido à necessidade de um número mínimo de 60 ratificações para sua validade, entrando em vigor somente 12 meses mais tarde, em 1994. Desse modo, tornaram-se sujeitos do Direito do Mar, somente aqueles que se submeteram à Convenção das Nações Unidas, e além disso, também contou a relevância das relações interestatais, e dos movimentos de afirmação de soberania do território marítimo, que levaram a um consenso das regras de normatização do uso e autoridade sobre o mar. (Menezes, 2015)

A convenção, além de conter normas que disciplinassem sobre o limite territorial de cada Estado no mar, abordou regras de proteção ao ambiente marinho, para pesquisas científicas, a exploração de recursos do oceano e seu subsolo, assim como a liberdade dos países sobre o mar e o exercício de jurisdição interna do mar. Fornece também, mecanismos de solução de conflitos, com um Tribunal Internacional do Mar, uma Corte, um Tribunal Arbitral ou um Tribunal Arbitral Especial – de acordo com o anexo VIII. Deste modo, com pressupostos e princípios próprios, a Convenção dispôs de mecanismos para a solução de controvérsias, e tem na sociedade internacional dos povos sua referência normativa. (Menezes, 2015)

A Convenção tem sua importância pois foi o primeiro marco jurídico que estabeleceu uma pacificação quanto aos entendimentos sobre a delimitação dos espaços, tanto para sua utilização quanto para exploração. Além disso, estipulou o compartilhamento de responsabilidades, uma vez que o espaço marítimo deve ser de uso de todos os Estados, tanto na área dos países e alto-mar. (Menezes, 2015)

Os estados foram motivados a submeterem-se à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) pois já havia uma necessidade de se estabelecer um marco jurídico sobre o direito do mar, e, além disso, a Organização das Nações Unidas (ONU), possuía grande força política, buscando uma legitimidade comum, a fim de estabelecer um marco jurídico com obrigações e limites de aceitação que coubesse em todos os Estados. (Menezes, 2015)

As antigas tentativas de estabelecer o marco jurídico serviram como uma preparação para aquele que efetivamente foi acordado. No entanto, os fracassos representaram a necessidade de se estabelecer a Convenção, afinal, como já houve desentendimentos na própria tentativa de acordo, podemos afirmar que como o mar é um espaço que não participava do território dos países, poderiam servir como uma zona de tensão e afetar toda a comunidade internacional. Portanto, a Convenção trouxe uma cooperação mútua para a matéria marítima, com intenções de progresso coletivo das nações, sociedades e povos, e pela manutenção da paz. (Menezes, 2015)

O crescimento do comércio mundial, consequência da industrialização e do capitalismo, fez com que o mar fosse a principal via de transporte das mercadorias transacionadas. Embora o mar sempre tenha sido utilizado com essa finalidade, com a intensificação e crescimento do comércio mundial, tornou-se necessário a regulação de trânsito, tanto para embarcações comerciais quanto civis. (Menezes, 2015)

Um dos objetivos da criação de uma convenção que estabelecesse um regulamento sobre o direito do mar, é a utilização pacífica do mar como um espaço que divide muitos países e que também estabelece uma conexão entre eles. (HOC, 13 de Agosto, 2020)

O mar deve ser usado como conexão entre os povos, e desse modo, deve ser democrático e aberto, passível de utilização por todos os Estados. Nesse sentido, expõe Wagner Menezes (2015, p. 42):

A Convenção vem a ser um instrumento que estabelece segurança nas relações internacionais, que passam a se desenvolver de maneira previsível e estatuída, como resultado de um longo debate com ampla aceitação.

O documento portanto, preocupa-se também com um caráter preventivo, voltado para orientar as relações nesse espaço, assim como evitar o mau uso ou posições soberanistas. Tais posições de soberania referem-se sobretudo a sobreposição dos Estados mais desenvolvidos aos Estados menos desenvolvidos, para a extração de recursos marinhos. Desse modo, a Convenção inclui, de modo justo e equitativo os Estados não costeiros para se beneficiarem da utilização e acesso ao mar, tanto quanto das explorações das riquezas do mar. Tais propósitos estão presentes em vários dispositivos da Convenção, que se apresentam em alinhamento com a ideia de desenvolvimento sustentável no que tange ao Direito Internacional Ambiental. (Menezes, 2015)

Essas necessidades se voltam principalmente para que haja um compartilhamento comum do espaço marítimo, ainda que o Estado não usufrua de fronteira marítima, deve-se ter a possibilidade dele se desenvolver com tecnologias e suporte dos países mais pertos que possuem acesso ao mar. (Menezes, 2015)

Portanto, ao propor seus objetivos, torna-se um compromisso mútuo a persecução das metas propostas. Além disso, cabe aos países a avaliação da eficácia das normas marítimas, sendo referência das interpretações das normas. As normas trazem aos países envolvidos o fortalecimento da paz, das relações, da segurança e de objetivos conjuntos dos países desenvolvidos pela ONU. Desse modo, além de limite territorial entre os estados, o mar como espaço de trânsito e extração de recursos pertencem a humanidade como um todo, visando interesses de toda a humanidade, e para tanto, deve-se compartilhar as responsabilidades. O Tratado que rege a convenção, torna-se uma soft law, mas com caráter jurídico que a CNUDM lhe confere. (Menezes, 2015)

Com isso, a igualdade de direitos e responsabilidades que estipula a Convenção, traz, nesse sentido, uma abordagem diferente aos países sem acesso ao mar ou com limitações geográficas, afinal, estes se encontram em uma situação diferente. Em razão do menor desenvolvimento econômico e da incapacidade de possuir portos ou condições para explorar e manter rotas comerciais, a Convenção, ainda que traga um tratamento diferenciado, não lhes deixa de conferir a responsabilidade igualitária pela preservação e proteção do mar. Interessa, em vista disso, aos Estados a delimitação das fronteiras no

mar, sobre o exercício e uso da jurisdição, seja para a exploração de recursos, ou elementos derivados do uso do mar. (Menezes, 2015)

A CNUDM, apesar de reconhecer jurisdição absoluta do estado costeiro sobre o mar territorial, resguardou uma garantia fundamental para os Estados mediterrâneos. O Estado costeiro pode adotar leis e regulamentos que abordem a passagem dos países sem acesso ao mar, no entanto, aqueles não devem impor taxas ou dificuldades administrativas que proíbam ou entrem o exercício de passagem dos países que não possuem acesso direto ao mar. (Menezes, 2015)

A Convenção atribui a uma categoria especial os Estados que não possuem acesso direto ao mar, ou até aqueles que são desfavorecidos geograficamente. Oferecem a estes, privilégios e direitos, de modo que obtenham assistência técnica e financeira dos Estados costeiros ou organizações internacionais, tanto para o acesso, quando para o uso compartilhado da zona econômica exclusiva¹. (Menezes, 2015)

Desse modo, com base nos conflitos gerados pelos países sem acesso ao mar, que já possuem suas dificuldades para acessá-lo, estes sofriam abusos dos países de trânsito que lhes davam passagem, com altas taxas ou abuso na preferência de seus navios em detrimento do país sem costa marítima, como ocorreu, por exemplo, no caso do Paraguai com a Argentina, quando em meados de sua independência e após sua independência, permaneceram as violações até que os paraguaios se beneficiassem dos portos brasileiros, somente na década de 1970. Mas com a criação da CNUDM, estabeleceu-se a liberdade de navegação e os deveres que os Estados de trânsito têm de não abusar monetariamente ou administrativamente. A Convenção mostrou seu caráter inclusivo com os princípios de livre navegação e uso compartilhado de riquezas. Garantindo o direito de liberdade de navegação aos países não costeiros, permitiu-os, inclusive, que o navio deles tenham o direito de alvarar sua bandeira. (HOC, 13 de Agosto, 2020; Menezes, 2015)

Além das comissões de desenvolvimento da África e algumas partes da Ásia, na América Latina a participação da ONU para o desenvolvimento se deu com a criação da Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL), a qual investiu como uma escola de pensamento das tendências econômicas sociais, e, a partir de políticas públicas no âmbito econômico, social e ambiental, tenta implementar um desenvolvimento integrado aos países da América Latina e do Caribe. A CEPAL, inclusive, desenvolveu um Sistema Integrado de Trânsito para os bens bolivianos através dos portos chilenos de Arica e Antofagasta. (Glassner, 1983)

Em dezembro de 1976 a Assembleia Geral da ONU estabeleceu um fundo especial para os países sem acesso ao mar em desenvolvimento. A fim de compensar os gastos adicionais de transporte dos países sem acesso ao mar, contribuem voluntariamente para tal. Apesar de gerar pequenos fundos, foi possível ajudá-los com facilidades para evitarem engarrafamentos e com assistência de equipamentos. Dessa maneira, os países sem acesso ao mar obtiveram apoio constante na agenda da Assembleia Geral, iniciativa das quais visaram aliviar a situação desses países nos anos seguintes. (Glassner, 1983)

A ONU declara que, por mais de 25 anos, vem participando ativamente para encorajar e tomar medidas especiais relacionadas as necessidades particulares para os países em desenvolvimento e sem acesso ao mar. A UNCTAD também produziu diversos estudos e recomendações apontando facilidades e procedimentos aos países de trânsito, oferecendo, inclusive, assistência individual a alguns países. O programa de desenvolvimento da ONU possui um projeto para oferecer assistência aos países menos desenvolvidos sem acesso ao mar. Operaram no desenvolvimento do sul da Ásia em 1975, estendendo a operação ao leste, ao oeste e ao sul da África. O “Word Bank” e os bancos regionais fizeram grandes investimentos em transporte e infraestrutura. (Glassner, 1983)

4.2. ÓRGÃOS DA ONU

Atualmente existem 30 Estados sem acesso direto ao mar no mundo, dentre os quais são computados como “Estados” Andorra e Vaticano. Entre estes Estados, com exceção aos europeus, 16 são considerados pouco desenvolvidos segundo estimativas da ONU, que representa mais da metade do total. No entanto, esse número não é uma coincidência. (Glassner, 1983)

Um isolamento de um Estado no interior de um continente tende a afastá-lo de fluxos comerciais, de pessoas e de ideias. Afinal, países sem litoral têm naturalmente suas portas fechadas para o comércio exterior, não podendo desfrutar dos benefícios de portos marítimos. Apesar de não poderem ser invadidos diretamente sobre o mar, o isolamento é claramente uma desvantagem. (Glassner, 1983)

Dessa maneira, independente de estratégia, política ou sociedade, as desvantagens econômicas são grandes: a distância do mar faz com que hajam grandes custos com transporte; os impedimentos naturais para que seja feito um transporte com o menor custo possível – como é a situação da Bolívia e Paraguai que, para chegarem ao Oceano Pacífico

têm de atravessar a Cordilheira dos Andes; o fato de geralmente não haver nenhum centro populacional desenvolvido perto, que resolva a falta de produção ou o excesso de consumo. Os sistemas de transporte desenvolvidos pelos países sem acesso ao mar terão dificuldades em manutenção e inovação, conseqüentemente, a renovação dos bens de manutenção e de inovação não será frequente. A comunicação, essencial para manter o fluxo de comércio, também terá de ser adequada, caso contrário tornaria sua organização ainda mais difícil, acarretando maiores custos. Além de todos esses fatores, há também seguros, estoque, empréstimos, penalidades e outras circunstâncias que são determinantes, aumentando o risco dos países sem acesso direto ao mar. (Glassner, 1983)

Ainda assim, as dificuldades apontadas anteriormente não são exclusivas dos países sem costa marítima, afinal, todos os países precisam lidar com as tais adversidades para desenvolver suas cidades do interior. Porém, os “landlocked countries” enfrentam uma fronteira antes de chegar ao mar, tornando sua atividade comercial mais demorada, burocrática e onerosa, dessa maneira, sofrem cobranças de taxas de trânsito, documentação excessiva e outras formalidades que acabam trazendo maiores custos e tempo. (Glassner, 1983)

Tais dificuldades podem ser reduzidas mas nunca totalmente eliminadas, ainda mais se o país sem costa marítima não possui várias rotas para acessar o mar ou boas relações com o país que pode lhe dar acesso. Felizmente, os países sem costa marítima geralmente possuem uma dessas duas características. Podemos observar claramente, portanto, a influência política e econômica que esse fator geográfico gera sobre os países. (Glassner, 1983)

Para os países em desenvolvimento que possuem fronteira marítima, os investimentos em infraestrutura e em equipamentos para o transporte possui grande prioridade. No entanto, para os países sem fronteira marítima e em desenvolvimento, o transporte torna-se ainda mais relevante para as transações, pois devem fazer a mercadoria chegar do porto do país vizinho ao seu país, isso sem somar à constante tentativa de reduzir seu isolamento dos outros países. Ainda assim, não há muito que ganhar quando não há um transporte rápido e seguro do país até o mar ou do mar ao país interior. (Glassner, 1983)

Além das necessidades básicas, como rodovias, trilhos de trem, navios e facilidades relacionadas ao transporte marítimo, os países sem costa marítima trabalham para desenvolver viabilidades nos manuseios de cargas, estoques, telecomunicações,

organização e administração dos fretes internos. Ainda assim, procedimentos de liberação das mercadorias devem sempre passar por manutenções e melhoramentos, pois são essenciais para a economia interna, refletindo portanto, na sua contribuição para suas relações internacionais. (Glassner, 1983)

Ainda que o desenvolvimento de transportes aéreos para os países sem acesso ao mar sejam importantes para o seu crescimento, os países mediterrâneos não podem depender de transporte de aviação para seu desenvolvimento interno. Afinal, os aviões não carregam a mesma proporção que um navio, e seu mantimento é ainda mais oneroso, seja ao comércio interno ou externo. (Glassner, 1983)

Com exceção da Rússia e da África do Sul, todos os países no mundo que providenciam passagem ao país sem acesso ao mar são considerados não desenvolvidos. Seus sistemas de transporte geralmente estão sobrecarregados pelo tráfego, se tornando um outro fardo para suas comercializações; ou têm seus portos congestionados, ocasionando um impedimento nos procedimentos portuários; ou o tráfego pode estar interrompido por ou uma variedade de fatores: greves, forças naturais ou complicações civis. (Glassner, 1983)

Os países sem acesso ao mar devem tentar resolver esses problemas por meio de uma variedade de métodos. Em alguns casos na África, onde o trânsito para os portos geram uma determinada quantidade de receita pelos meios de transporte, os países de trânsito têm participação e contribuem em operações para facilidades no trânsito. Em outros lugares, por sua vez, eles contribuem para o desenvolvimento dessas facilidades, mantendo zonas livres e pontos de transbordo. Desse modo, e mais importante, há um suporte pelos países costeiros para desenvolver rotas alternativas, sendo em apenas um país de trânsito ou vários países. (Glassner, 1983)

Depender somente de um porto ou uma única linha de transporte torna o país sem costa marítima vulnerável a interrupção do trânsito. Enquanto rotas alternativas dividem os riscos e benefícios, estimulando o desenvolvimento tanto dos países sem acesso ao mar, quanto aos países ribeirinhos. Desse modo, há uma variação de custos dependendo do lugar e da época que se fará o trânsito, devendo ser estreitamente calculado. (Glassner, 1983)

A ONU declara que, por mais de 25 anos, vem participando ativamente para encorajar e tomar medidas especiais relacionadas as necessidades particulares para os

países em desenvolvimento e sem acesso ao mar. A UNCTAD também produziu diversos estudos e recomendações apontando facilidades e procedimentos aos países de trânsito, oferecendo, inclusive, assistência individual a alguns países. O programa de desenvolvimento da ONU possui um projeto para oferecer assistência aos países menos desenvolvidos sem acesso ao mar. Operaram no desenvolvimento do sul da Ásia em 1975, estendendo a operação ao leste, ao oeste e ao sul da África. O “Word Bank” e os bancos regionais fizeram grandes investimentos em transporte e infraestrutura. (Glassner, 1983)

As comissões de desenvolvimento econômico, especialmente pela ONU, vêm participando ativamente na ajuda dos países menos desenvolvidos sem acesso ao mar. Na África e na Ásia, o apoio veio por meio de comissões para os países menos desenvolvidos em condições especiais – como a falta de acesso ao mar. Na Ásia, a Comissão Econômica e Social das Nações Unidas para a Ásia e o Pacífico (ESCAP) foi criada para aumentar a atividade econômica da Ásia e do Extremo Oriente, e para fomentar a atividade econômica na região e outras áreas do mundo – assim como promover uma maior integração e cooperação entre os países envolvidos. Enquanto na África, a Comissão Econômica das Nações Unidas para a África (UNECA) tem o objetivo de oferecer suporte a todos os 54 Estados-membros, especialmente àqueles sem acesso ao mar, seja na integração, na cooperação, na diversificação ou nas recomendações para o desenvolvimento dessa área. Um dos objetivos centrais da Divisão de Comércio e Integração Regional, uma das divisões da UNECA, é tentar identificar oportunidades de diversificação. (Glassner, 1983)

4.3. SITUAÇÃO PARAGUAIA

Ainda que o Brasil e o Paraguai não estivessem se resolvido quanto a questão do domínio do Salto do Guairá, em meados da década de 1960, a resolução do desentendimento se deu graças ao ambicioso empreendimento hidrelétrico de Itaipu. Inclusive, a aproximação desses dois países influenciou na negociação com a Argentina sobre a ampliação da liberdade fluvial, e no desenvolvimento do aproveitamento hidrelétrico de Yacyretá, entre o Paraguai e a Argentina. (Yegros & Brezzo., 2013.)

O Paraguai, que se vinculou em um processo de anticomunismo, assim como outros países da América Latina, implementou uma ditadura que permaneceu até meados da década 1980 – marcada por um governo de evidente isolamento político, devido ao desprestígio do regime stronista, com grandes violações dos direitos humanos. Já no

período de transição à democracia pôde retornar as relações com os vizinhos. Seu principal feito, que será mais abordado, foi o da união aduaneira, o MERCOSUL. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Com a ascensão de Stroessner no poder, que governou entre os anos de 1954 a 1989, as perspectivas para uma união com a Argentina se decaíram, devido ao quadro de dependência que fora inserido na economia argentina. Por outro lado, o governo argentino, sabendo das intenções de Stroessner, contribuiu para manter distância do governo paraguaio, substituindo os produtos paraguaios pelos produtos de Misiones, que produzia alguns produtos iguais, e suficientes para a economia argentina. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Já em 1955 o Paraguai propõe ao embaixador brasileiro para que articulasse uma cooperação financeira entre os países, desse modo, no ano seguinte já iniciam um trabalho conjunto para a exploração dos rios que formariam a hidrelétrica. Ainda em 1956, firmaram um Tratado de Comércio e Investimentos e um Convênio de Comércio Fronteiriço. Deste modo, foi possível que o Paraguai estimulasse seus habitantes a ocupar as áreas fronteiriças com o Brasil. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Após a construção da Ponte da Amizade, veio à tona a necessidade de uma caracterização fronteiriça, que antes de alcançar o rio Paraná, se bifurcava em dois ramais, no norte e no sul. Enquanto os demarcadores paraguaios assumiam que a demarcação deveria seguir a norte, os brasileiros, com trabalhos demarcatórios do século XIX, assumiram que o limite era no ramal Sul. Se a demarcação fosse atendida de acordo com os pedidos paraguaios, o Paraguai permaneceria com uma parte do Salto, enquanto se o pedido brasileiro fosse atendido, lá o Brasil asseguraria o domínio exclusivo. (Yegros & Brezzo., 2013.)

No entanto, o Brasil, certo de que possuía domínio completo do Salto do Guaíra, mostrou certa abertura para a exposição de argumentos paraguaios. Quando os debates começaram a se intensificar, reuniram-se os chanceleres brasileiro e paraguaio para a resolução de um acordo, que foi possível. Desse acordo, surgiu a “Ata de Foz do Iguaçu” ou “Ata de Cataratas”, apontada por Yegros (2013.), onde foi estabelecido que:

a energia elétrica eventualmente produzida pelos desníveis do rio Paraná, desde e inclusive o Salto do Guairá ou Salto Grande das Sete Quedas até a foz do rio Iguaçu, será dividida em partes iguais entre os dois países, sendo reservado a cada um deles o direito de preferência para a aquisição desta mesma energia a justo preço que será oportunamente fixado por especialistas dos dois países, de qualquer

quantidade que não venha a ser utilizada para o suprimento das necessidades de consumo do outro país.

Todavia, o aproveitamento em conjunto do Paraguai com o Brasil contribuiu para as relações paraguaia argentina. Tais favorecimentos se desenvolveram em torno do aproveitamento hidráulico de Yacyretá e Apipé, que teve seu primeiro relatório em 1964, e, já em 1967, os dois países assinaram um Tratado de Navegação do rio Paraguai, em que acordaram a livre navegação dos rios paraguaios e argentinos em condições de igualdade. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Já no final da década de 1980 e início da década de 1990, o governo paraguaio pôs fim ao isolamento que caracterizava a política ditatorial do presidente Stroessner. Com a entrada do general Rodríguez, que se empenhou em ações para a promoção dos direitos humanos, contribuíram para uma maior confiança internacional. Desde então, o governo paraguaio buscou reativar o sistema da Bacia do Prata, e tomou iniciativas de adesão ao Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio (GATT), concretizado em 1993. Além disso, no ano seguinte, participou da criação da Organização Mundial do Comércio (OMC). (Yegros & Brezzo., 2013.)

Entretanto, a política internacional paraguaia teve como uma de suas decisões mais significativas a decisão de participar da construção do Mercosul. Na década de 1990, o Paraguai teria sido convidado a participar da incorporação do projeto de integração e para a formação de um mercado comum no Cone Sul. Nesse projeto, o Paraguai se deparou com um avanço das relações entre seus países vizinhos, o Brasil e a Argentina, que possuíam rivalidades desde há muito tempo, estavam criando um projeto compartilhado avançado. Apesar de que a inserção paraguaia em um mercado comum poderia acarretar efeitos negativos em sua indústria interna, o Paraguai resolveu participar da integração, pois lhe seria garantido uma maior capacidade negociadora em termos comerciais. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Assinado em Assunção no ano de 1991, o MERCOSUL contava com a participação do Brasil, Argentina e Uruguai. O Tratado foi baseado em plena reciprocidade de direitos e obrigações, com reduções tarifárias graduais e eliminações de restrições não tarifárias. A partir de 1994, apesar de ser deixado de lado a imediata consolidação de um mercado comum, estabeleceu-se uma união aduaneira com tarifa externa única e tarifa zero aos produtos de intrazona. Mais tarde, houve a incorporação da Bolívia e do Chile, e em seguida do Peru, Equador, Colômbia e Venezuela, a partir de Acordos de Complementação

Econômica. Vale ressaltar que o MERCOSUL não se limitou somente ao desenvolvimento de comércio entre os países, mas também atuou no desenvolvimento interno, com vistas a personalidade internacional, como na harmonização legislativa, e um compromisso democrático entre os países. (Yegros & Brezzo., 2013.)

Outra relação sensível intensificada nos últimos vinte anos foram as relações com a Bolívia, que, a partir da volta de vinculações bilaterais, o Paraguai e a Bolívia puderam restituir pendências da Guerra do Chaco. Em 1994, os dois países realizaram em La Paz, puderam reintegrar-se com a devolução das armas bolivianas e elementos de despojo paraguaios, que permaneciam desde a guerra de 1932. Em 2008, inauguraram o trecho que ligava assunção à fronteira boliviana, e repararam trechos que ligavam os dois países. (Yegros & Brezzo., 2013.)

4.4. RECLAMAÇÕES BOLIVIANAS

A história contemporânea boliviana, muito marcada pela Revolução de 1952, tem tema de interesse central uma frustração nacional em relação a perda do acesso ao Oceano Pacífico, que o trouxe para uma centralidade geográfica. Não possuindo sua saída ao mar, irradia suas inconformidades a todos os países do continente, especialmente seus vizinhos. As consequências da Guerra do Pacífico tiveram repercussões econômicas e geoestratégicas para o país. Até depois da guerra, o país se sentiu insatisfeito com os acordos posteriores. Enquanto o Chile e o Peru, puderam resolver a situação em 1999, pondo fim a desentendimentos que permaneceram por mais de 70 anos. (Wasserman, 2004)

No entanto, a complexa construção da identidade nacional boliviana tem relação com as insatisfações que geraram essa guerra. As classes dominantes bolivianas utilizaram como pretexto de suas variadas derrotas a ideia de que a heterogeneidade do país era uma “fraqueza originária”, um “defeito congênito”, que transbordava não somente nas guerras, mas também num obstáculo para a modernidade. Essa heterogeneidade que as classes dominantes se referem, diz respeito a quantidade de índios nativos que o país ainda possui. (Wasserman, 2004)

Uma das grandes particularidades do país é sua identidade étnica, ao passo que, em algumas regiões, 90% da população é indígena. Para termos uma ideia, no país boliviano, a porcentagem de habitantes que falam somente espanhol é de 42,7 %, embora

87,4 % dos habitantes também falem espanhol, as línguas quíchua e aimará têm grande peso na cultura boliviana. (Wasserman, 2004)

Desse modo, em meio a um processo revolucionário de 1952, surgiu na Bolívia movimentos políticos de caráter inclusivo aos índios, entre suas conquistas revolucionárias, estava presente a Reforma Agrária, que lhes devolveu o direito de utilização soberana dos recursos naturais, terras e águas. Desse modo, eles constituíram uma sociedade camponesa onde puderam preservar suas culturas tradicionais. Os índios, ainda sob toda a discriminação das classes dominantes, têm em sua história grande participação dos movimentos liderados por aquelas classes, lutaram em todas as guerras propostas pela elite. Lutaram na independência do país, na Guerra do Pacífico, na Guerra do Chaco e ainda na Revolução de 1952. No entanto, apesar de demonstrada uma união entre eles durante as guerras, elas foram causa da destruição dessa união. (Wasserman, 2004)

Os movimentos sociais da Bolívia contemporâneos são, portanto, seguidos das discriminações feitas nas últimas décadas do século XX, lutam pelo fim da discriminação, pelo reconhecimento da existência de uma nação índia, e, além disso, pela soberania nacional e por um modelo de desenvolvimento econômico auto-sustentado e independente. (Wasserman, 2004)

Desde a perda boliviana dos 400km de costa marítima após a Guerra do Pacífico e, após o Tratado de Paz firmado entre os conflitantes em 1904, a Bolívia acusa o Chile de não cumprir cláusulas do tratado – o que é negado pelo Chile – e tem, ainda como objetivo de sua política externa, recuperar sua soberania na saída pelo Oceano Pacífico. (A disputa..., (2018)

O governo de La Paz, reclama que o Chile não se dispôs a negociar uma saída soberana pela Bolívia por meio de acordos e relações diplomáticas passadas. A Bolívia possui uma série de documentos em que o Chile se comprometeu a encontrar uma solução para a mediterraneidade boliviana. (A disputa..., (2018)

Além disso, a Bolívia, ao assinar e ratificar sua adesão na CNUDM, em 1984, houve a seguinte declaração boliviana:

Ao assinar a Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, o governo boliviano faz, diante da comunidade internacional, a seguinte declaração:

1. A convenção sobre o direito do mar é um instrumento que pode ser aperfeiçoado e sujeito à revisão conforme suas próprias disposições. A Bolívia, que é parte dessa Convenção, submeterá em tempos adequados os critérios e modificações que o interesse nacional boliviano dirá.

2. A Bolívia se declara convicta que a Convenção permitirá a todas as nações, e em particular os países em desenvolvimento, de num futuro próximo, beneficiarem-se em conjunto dos recursos dos fundos marinhos, em oportunidades e direitos iguais.

3. A liberdade de acesso ao mar a partir de um acesso marítimo direto, que é consagrada na Convenção visando o interesse dos países sem litoral, é um direito que a Bolívia exerceu em virtude dos tratados bilaterais, e que continuará igualmente a exercê-lo no quadro das normas do direito internacional positivo, enunciadas na Convenção.

4. Podemos notar que a Bolívia é um país privado de soberania marítima por consequência de uma guerra, e não por causa de sua configuração geográfica natural. A Bolívia fará valer todos os direitos oferecidos pela Convenção aos Estados costeiros quando ela voltar a ser juridicamente um Estado costeiro após concluir as negociações cujo objetivo é lhe permitir dispor novamente de forma soberana a ter um acesso adequado ao oceano pacífico.⁶ (Tradução e grifo nosso)

As relações diplomáticas entre o Chile e a Bolívia estão rompidas desde 1978, após uma última tentativa de negociação sobre a soberania chilena nos portos. Entretanto, em 2000, o Chile propôs a negociar formalmente o uso das águas do fluviais do Silala, se dispondo a pagar por isso. Mas, a negociação formal não obteve êxito. (Bolívia responde... , (2022)

⁶ Lors de la signature :

En signant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le Gouvernement bolivien fait devant la communauté internationale la déclaration suivante :

1. La Convention sur le droit de la mer est un instrument perfectible et sujet à révision conformément à ses propres dispositions. La Bolivie, qui est partie à cette convention, soumettra en temps voulu les critères et modifications qu'appelle l'intérêt national bolivien.

2. La Bolivie se déclare convaincue que la Convention permettra à toutes les nations, et en particulier aux pays en développement, de bénéficier dans un avenir proche en commun des ressources des fonds marins, à égalité de chances et de droits.

3. La liberté d'accès à la mer et depuis la mer, que consacre la Convention dans l'intérêt des pays sans littoral, est un droit que la Bolivie a exercé en vertu de traités bilatéraux et qu'elle continuera également à exercer dans le cadre des normes du droit international positif énoncées dans la Convention.

4. Il y a lieu de noter que la Bolivie est un pays privé de souveraineté maritime à la suite d'un conflit guerrier et non du fait de sa configuration géographique naturelle et qu'elle fera valoir tous les droits que confère la Convention aux États côtiers quand elle redeviendra juridiquement un État côtier au terme des négociations destinées à lui permettre de disposer à nouveau souverainement d'un débouché adéquat sur l'océan pacifique.

Fonte: https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_fr#EndDec

Em 2015 a Corte Internacional de Justiça (CIJ) assumiu o caso conflitante dos dois países, que negociasse a soberania dos rios internacionais do Silala. A Bolívia assumia que a soberania do rio, por ser boliviana, deveria beneficiar-se de indenizações pelo uso da água pelo Chile. Além disso, permaneceram as reclamações bolivianas sobre a soberania do território perdido na guerra. Mas, a CIJ não acatou os pedidos bolivianos, dizendo que o Chile não é legalmente obrigado a negociar uma saída boliviana ao mar, e também expôs que o Tratado de 1904 não aborda que o Chile teria de renegociar um acesso soberano ao Oceano Pacífico para a Bolívia. (Bolívia responde..., (2022); A disputa..., (2018)

Em março de 2022, o presidente da nação, Luis Arce, liderou um grande desfile em um evento pelos 143 anos de perda do litoral, com grande participação de entes políticos bolivianos. Juntamente com as forças armadas, reivindicaram o retorno da soberania dos territórios que dão acesso ao Pacífico. A pronúncia do Ministro da Defesa boliviano (Bolívia começa...; 2022), Edmundo Novillo foi:

Renovamos e reafirmamos mais uma vez nosso sagrado dever de defender nossos direitos e território com o compromisso de retornar às águas do Pacífico por meio de um porto soberano.

Mesmo após a levada ao Tribunal Internacional de Justiça (TIJ), que determinou, em 2018, que não há obrigação chilena em renegociar o tratado de 1904, a Bolívia retoma negociações que os variados governos dos dois países tiveram ao longo do tempo, sob o argumento de que o Chile não se propõe a negociar. (Bolívia começa..., (2022); A disputa... 2018)

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento apresentado no presente trabalho trouxe, portanto, a partir das considerações históricas a relevância do acesso ao mar, visto que a grande maioria do comércio mundial é feito por meio dele. O desenvolvimento interno de um país, impulsionado enormemente pelas relações que são estabelecidas com outros países também têm influência direta na aquisição de capitais para um Estado. Por meio de pesquisas e estudos, pode-se aprimorar a logística dos países sem acesso ao mar, e

inclusive dos países com grande extensão territorial para seus estados interiores, como é o caso do Mato Grosso.

Desse modo, foi possível abordar as dificuldades que os países sem acesso ao mar enfrentaram após terem se formado como Estado-nação. O Paraguai, por exemplo, enfrentou entraves para seu acesso ao mar pelo estuário da Prata desde sua independência, com a tentativa de anexação argentina, até após a Guerra do Paraguai, onde manteve-se economicamente débil e dependente da economia argentina, fato que perdurou até a década de 1970, quando obteve acesso ao mar pelo porto brasileiro de Paranaguá. Tal fato, a partir da *tabela 1*, nos evidenciou uma das grandes dificuldades que o país teve de enfrentar simplesmente por não possuir um território costeiro.

Enquanto a Bolívia, que perde o acesso ao mar por meio de uma guerra, resente até os dias atuais a significativa perda do pequeno território, mas de extrema importância para seu comércio internacional, o que levou-a a permuta do território do Acre, a fim de obter facilidades logísticas. Além disso, somou ao orgulho boliviano na Guerra do Chaco, que teve outra grande parte de seu território perdido, e a uma revolução e indignação patriótica já na metade do século XX. Tal indignação permanece até hoje na população e política boliviana, que conduziu o caso às resoluções da CIJ, mas sem sucesso.

Em vista disso, o trabalho acadêmico apresentado expõe tanto a importância do planejamento logístico e de atribuição de funções para os diferentes países com localizações diferentes, que foram tomadas como pontos de desvantagens em meio aos conflitos. Assim como a necessidade da diplomacia e de solução pacífica de controvérsias, pois os países sem acesso ao mar, de fato, ainda possuem uma porcentagem de dependência aos seus países de trânsito. A esse desenvolvimento também se deve aos trabalhos da ONU, que em um período mais recente vem desenvolvendo órgãos de integração e pesquisas aos países menos beneficiados nas relações internacionais.

6. REFERÊNCIAS

- (21 de agosto de 2018). *A Disputa de mais de um século da Bolívia com o Chile por uma saída ao mar*. Acesso em 19 de 08 de 2022, disponível em <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-43480669>
- Bandeira, L. A. (2012). *A expansão do Brasil e a formação dos Estados na Bacia do Prata: Argentina, Uruguai e Paraguai (da colonização à Guerra da Tríplice Aliança)*. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira.
- Bolívia começa a comemoração de 143 anos de perda de acesso ao mar. (23 de 03 de 2022). Fonte: <https://www.infobae.com/br/2022/03/23/bolivia-comeca-a-comemoracao-de-143-anos-de-perda-de-acesso-ao-mar/>
- Bolívia responde ao Chile no tribunal da ONU e garante que caso do rio Silala é 'hipotético'. (04 de 04 de 2022). Acesso em 19 de 08 de 2022, disponível em https://www.em.com.br/app/noticia/internacional/2022/04/04/interna_internacional,1357701/bolivia-responde-ao-chile-no-tribunal-da-onu-e-garante-que-caso-do-rio-silala.shtml
- Diniz, A. M., & Campolina, M. (2006). *Raízes histórico-geográficas da formação e dilapidação do território boliviano* (Vol. v. 31). Rio Claro: Programa de Pós-Graduação em Geografia - PUC Minas.
- Doratioto, F. (1994). *Espaços Nacionais na América Latina: da utopia bolivariana à fragmentação*. São Paulo: brasiliense.
- Doratioto, F. (2015). *Paraguai: mediterraneidade e Política Externa até 1989*. Dourados: Monções: Revista de Relações Internacionais da UFGD.
- Fausto, B. (2009). *História do Brasil*. São Paulo: Edusp.

- Freire, E. M. (2008). *BOLÍVIA: CRISE DE COESÃO TERRITORIAL NO CORAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL*. ((. P.-G. HUMANA, Ed.) São Paulo: UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO.
- Glassner, M. I. (1983). *The Transit Problems of Landlocked States: The Cases of Bolivia and Paraguay*. Chicago - University of Chicago: Southern Connecticut State College.
- HOC, H. O. (13 de Agosto, 2020). *Geopolítica dos países sem acesso ao mar*, Youtube.
- Menezes, W. (2015). *O Direito do Mar*. Brasília: FUNAG.
- Ricupero, R. (2017). *A diplomacia na construção do Brasil (1750 - 2016)* (1ª edição ed.). Rio de Janeiro: Versal editores.
- Schwarcz, L. M., & Starling, H. M. (2015). *Brasil: uma biografia*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Wasserman, C. (2004). *Os países da comunidade andina: Bolívia: história e identidade. Uma abordagem sobre a Cultura e a Sociedade contemporâneas*. (H. V. (org), Ed.) Brasília: FUNAG/ IPRI.
- Yegros, R. S., & Brezzo., L. M. (2013.). *História das relações internacionais do Paraguai*. Brasília: FUNAG.