

# Travassos, Santa Cruz de la Sierra y la Política Exterior Argentina

*Por Guillermo Del Bosco<sup>1</sup>*

*"El porvenir de Bolivia no está al occidente sino en la parte donde nace el sol..." Bartolomé Mitre (1821-1906)*

*"Una gran parte (de la política exterior) se deja al sentimiento". Jules Cambon (1845-1935)*

Mario Travassos (1891-1973), siendo aun capitán del ejército brasileño, publica a fines del año 1930 un ensayo, como él lo califica, que tendrá una amplia repercusión en la política del cono sur. Inicialmente lo titula *Aspectos Geográficos Sudamericanos* y en 1938 lo denomina *Proyección Continental del Brasil*.

Este ensayo "no sólo pasó a ser libro de lectura obligada para todo militar brasileño (sino que) fue atentamente estudiado por soldados de toda América latina" (Miguel Ángel Scenna). En la Argentina fue editado en 1941 por el Círculo Militar/Biblioteca del Oficial.

Más de treinta años después otro destacado brasileño, el General Carlos de Meira Mattos, el más prestigioso geopolítico de ese país, observa que el ensayo de Travassos "lanzó los fundamentos básicos de la geopolítica brasileña... destinada a conducirnos a la posición de mayor potencia sudamericana" y reconoce que ha sido un punto de partida esclarecedor para su obra *Proyección Mundial del Brasil* y añade "el capitán soñó con un Brasil potencia continental. Nosotros le pedimos licencia para soñarlo ahora como potencia mundial."

La obra está formada por una serie de artículos escritos antes de fines de 1930 sobre diferentes temas: Bolivia (Santa Cruz de la Sierra); Argentina; Brasil (Mato Grosso), Uruguay, Colombia, Estados Unidos; Perú, etcétera. Debido a esta diversidad, por momentos su lectura no es ordenada. El elemento que da unidad al trabajo son sus referencias al sistema de comunicaciones existente en Sud América y la necesidad de su extensión. Esta propuesta sigue vigente para Brasil y figura como una de las prioridades de su agenda con los países de América del Sur.

---

<sup>1</sup> Licenciado en Ciencia Política y funcionario del SEN (1965-2006)

En el prefacio J. Pandiá Calógeras, prestigioso historiador, autor entre otras obras de la muy leída y ponderada "Formación Histórica del Brasil", resalta la importancia del trabajo y se refiere al "puctum dolens" del continente -Bolivia oprimida- por su situación angustiosa de país aislado, "solicitado por tendencias externas antagónicas..."

Del ensayo, el tema que nos convoca es la tesis de Travassos sobre el valor geopolítico de Santa Cruz de la Sierra que, según adelanta, será el escenario de disputa de fuerzas entre una política argentina que ya se ha establecido en la zona altiplánica de Bolivia y tiene dirección norte, y una respuesta que espera se origine en Brasil y deberá tener dirección oeste.

El autor comienza en su introducción elogiando "la magnífica expansión del Estado argentino" señalando que "es más que un ejemplo, es una verdadera lección. (...) Con el desarrollo de las comunicaciones, demuestra la más completa comprensión de su destino geopolítico... principalmente porque, entre las formas de expansión, se decidió por el fomento de las comunicaciones terrestres."

Argentina, agrega, aprovechando su continuidad territorial se proyectó hacia Bolivia y por su intermedio al sur de Perú, Paraguay, Chile y Uruguay mediante las vías férreas y el transporte fluvial de la Cuenca del Plata. En este último caso manteniendo sus principales ríos en condiciones navegables, con predominio de su bandera, lo que se traduce "en un desequilibrio geopolítico a favor del Plata, en la lucha multiseccular entre las cuencas del Plata y del Amazonas."

A su entender, el desarrollo de esta infraestructura ferroviaria y fluvial tiende a neutralizar o paliar la mala localización de Buenos Aires en comparación a la del territorio brasileño. Cabe recordar que las carreteras tal cual las conocemos hoy comienzan a construirse en la Argentina recién a partir de 1932, con la aprobación de la Ley de Carreteras, lo mismo ocurre con Brasil.

Además, reconoce que nuestro país, antes de 1929, continúa, buscando concretar otros proyectos de integración como el tendido de las vías que unirán su territorio con Santa Cruz de la Sierra y la construcción de un puente sobre el Río Uruguay, a la altura de Paso de los Libres, que permitirá ligar a la Argentina con Brasil.

Miguel Angel Scenna recuerda que "en el momento que Travassos elaboró su obra, Argentina tenía preeminencia sobre Brasil tanto en el plano de las fuerzas armadas como en el desarrollo económico (además de contar con) estabilidad social e integración nacional..."

La indiferencia brasileña, destaca Travassos, llevó a Bolivia a "someterse, sin derecho, a elegir a la influencia argentina" y advierte sobre la necesidad de que Brasil modifique esa relación y sintetiza la importancia de este nuevo reto señalando: "Para la política brasileña, la Bolivia de este siglo es el Uruguay del siglo pasado."

Anuncia que en Bolivia ocurren una serie de antagonismos: Pacífico contra Atlántico y Amazonía contra Cuenca del Plata. En Santa Cruz de la Sierra, agrega, se produce el divorcio de las aguas de las cuencas platense y amazónica, lo que supone un escenario de confrontación entre Argentina y Brasil por la búsqueda de influencia sobre esas tierras.

Bajo la influencia de la teoría del "heartland" de Mackinder, Travassos identificó en Bolivia, sin explicarlo, un triángulo geográfico: Sucre-Cochabamba y Santa Cruz de la Sierra. Su dominio, entendió, daría la hegemonía sobre América del Sur.

Aclara que en Santa Cruz de la Sierra (incomunicada del resto del país), tienden a manifestarse fuerzas disociadoras. Por un lado sufre la atracción de Puerto Suárez, limítrofe al Río Paraguay, y por otro del sistema amazónico. Con el objeto de contrarrestar la primera, es decir la gravitación de la Argentina, propone que Brasil construya un ferrocarril entre Santa Cruz y Puerto Suárez que empalme con el que va de Corumbá-Santos, es decir en dirección al Atlántico. Según Travassos este último tramo le había permitido a su país dejar de ser tributario del Río Paraguay y esperaba que una vez concluido el sector boliviano, Santa Cruz-Puerto Suárez, sucediera lo mismo.

Travassos es consciente que de concretarse el ferrocarril a Puerto Suárez, se reforzaría también la salida a través del Paraguay, y en tal sentido considera que para que esto no ocurra el Ferrocarril del Noroeste, debía ser eficiente, de lo contrario se convertiría "en una verdadera arma de dos filos, pues reforzaría la energía de transporte del Paraguay como vía fluvial". Es decir la carga, por razones de flete, tendría como destino la Cuenca del Plata y no el Atlántico. Su advertencia

se concretó; sin embargo, debemos reconocer la utilidad que presta el ferrocarril para el intercambio entre los dos países.

Durante la primera administración constitucional de Getulio Vargas, se inició la construcción del ferrocarril Corumbá-Puerto Suárez -Santa Cruz de la Sierra con la finalidad de tener presencia en la parte oriental de Bolivia, a la cual tampoco había accedido la Argentina que se encontraba –como hemos señalado– unida únicamente por el ferrocarril con el altiplano. Altiplano que no tenía ningún tipo de comunicación terrestre con el oriente.

La construcción de ese ferrocarril permitió alentar la idea que de materializarse su prolongación hacia el altiplano podría unir no solo el oriente con el occidente boliviano, sino ser en un futuro la puerta de salida de Brasil al Pacífico, a través del ferrocarril La Paz- Arica.

Lo cierto es que el poder político boliviano había sido indiferente al oriente. El Gobierno de la Paz comienza a valorarlo recién a partir de la Guerra del Chaco (1932-1935) y lo integra con el occidente, en ese entonces la parte de mayor peso político y económico, por carretera en el año 1954. Carretera cuyo trazo ha sido rediseñado en la década de los ochenta. Antes de ese año Argentina y Brasil estaban unidos a Santa Cruz de la Sierra por ferrocarril, lo que habla claramente del olvido del poder central.

Más adelante Travassos nos habla de la proyección del Mato Grosso sobre el oriente boliviano y Paraguay. Que es, agrega, “la gran esquina de nuestro territorio en pleno corazón de la masa continental... que bien puede definir la política continental de Brasil” (...) “Proyección continental del Brasil y proyección continental de Mato Grosso son casi la expresión de una misma serie de hechos geográficos.” El General Golbery da Couto e Silva, reconocido geopolítico brasileño, en la década de los sesenta coincidió también con esa tesis. Por su parte el informe de PNUD (2004) considera a Santa Cruz de la Sierra y ambos Mato Grosso como una macro-región.

Con anterioridad José Ortiz Mercado, una de las figuras más representativas de la intelectualidad boliviana del siglo XX, reconoció que la única región de un país limítrofe al suyo que ofrece perspectivas favorables de integración con Bolivia, es la brasileña de Mato Grosso y Rondonia. Las demás regiones fronterizas, no tiene,

a su criterio, un dinamismo económico comparable al brasileño, son más bien subdesarrolladas.

A criterio de Agustín Saavedra Weise, ex Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, Mato Grosso y Santa Cruz constituyen "un auténtico eje de integración internacional" que se consolidará con los vuelos regulares que unen Santa Cruz de la Sierra con Campo Grande. (Travassos valora el papel de la aviación regular en la integración sudamericana) y en un futuro próximo con la finalización de la carretera Santa Cruz de la Sierra-Corumbá.

El mayor suceso de este ensayo es el de haber previsto la proyección de Santa Cruz de la Sierra en circunstancias en que su capital era sólo un villorrio, sus tierras estaban escasamente explotadas y la comunicación con el resto del país y los países limítrofes era casi inexistente.

Hoy la realidad de Santa Cruz es diferente: además de petróleo, madera, caña de azúcar y ganadería, ha desarrollado el cultivo la soja y ha pasado a constituirse en un centro de importantes inversiones de agricultores argentinos y brasileños.

Su PBI representa el 30% del total de Bolivia, la actividad agropecuaria el 43%, la del comercio el 36,2% y la industria manufacturera el 35%. Por su parte sus bancos acaparan el mayor movimiento financiero del país.

La ciudad de Santa Cruz de la Sierra, que a principios del siglo XX ocupaba el quinto puesto por habitante, se estima que alcanzará el primer lugar en 2007.

La participación demográfica es del orden del 25%. Todo esto dentro de un sostenido crecimiento vegetativo, uno de los más altos de Bolivia, con una importante migración interna que escoge como destino Santa Cruz de la Sierra, principalmente a su capital. También este Departamento tiene los menores índices de pobreza: el 38%, contra el 58,6% de todo el país.

Por su parte Puerto Aguirre, próximo al Río Paraguay es la estación de embarque del 75% de las exportaciones de soja, segunda o tercera en importancia después del gas, y es el puerto más activo del comercio exterior boliviano junto a Arica y Antofagasta.

Todos estos datos convalidan la gravitación que el militar brasileño había previsto para este territorio que hoy en día es la locomotora del desarrollo económico de ese país.

Desde la publicación de *Proyección Continental de Brasil* hace casi 80 años, el panorama sudamericano se ha modificado: la Argentina que valoró Travassos ha perdido rango y liderazgo. Por su parte Brasil se ha elevado hasta figurar como una de las diez potencias mundiales

Dentro de este balance hay que reconocer la concreción de muchas de las predicciones hechas por Travassos como la presencia hegemónica de Santa Cruz de la Sierra en Bolivia y su interacción con los dos Mato Grosso, la prevista y no deseada atracción del Río Paraguay sobre dicho Departamento y tal vez a futuro, la de la Amazonía brasileña sobre la boliviana. Sobre ese último punto cabe agregar que está en la agenda brasileña-boliviana la construcción de obras hidroeléctricas sobre el río Madera y el ofrecimiento hecho por el Gobierno brasileño a su par boliviano de obtener una salida al Atlántico por el sistema amazónico.

Estos vaticinios hablan favorablemente de la capacidad de análisis de Travassos, alejada de los discursos fantasiosos, que en muchos casos, han restado credibilidad a la geopolítica. Si tuviéramos que actualizar su pensamiento, respecto a Bolivia, dejaríamos de lado el triángulo Sucre-Cochabamba-Santa Cruz de la Sierra y hablaríamos a futuro de un eje, sur-norte, conformado por los departamentos de Tarija y Santa Cruz de la Sierra. El primero con la segunda reserva de gas en América del Sur, eje con capacidad para proyectarse exteriormente. Tarija gracias al impulso de los hidrocarburos es el departamento que más ha crecido. Durante el período 1988-2004 su PBI se incrementó en 191% mientras La Paz lo hizo al 49% y Santa Cruz al 160%. Este último departamento, como hemos visto, con una economía más diversificada.

### ***Más allá de Travassos***

Si bien Santa Cruz de la Sierra, desde la década de los veinte, estuvo, al presente, en el diseño argentino de las vías de integración física con los países vecinos, debemos reconocer que con posterioridad Travassos ejerció una influencia en el boceto de nuestra política exterior con Bolivia. Su presencia, aunque queramos ignorarla, se prolonga en el tiempo y siempre su obra: *Proyección Continental del Brasil* será un punto de partida necesario para analizar

la historia de la relación bilateral, en especial con la región cruceña. A sus propuestas siguieron otras que refuerzan la posición asumida de privilegiar a Bolivia.

En la década del cuarenta el General Manuel Savio imaginó a la futura acería de Fabricaciones Militares localizada en San Nicolás, sobre el Río Paraná, y abastecida por el mineral de hierro del Mutún. Más de 20 años después, el General Juan Gugliamelli, dimensionó la importancia de este yacimiento, al señalar que representaba “el punto neurálgico del Continente”, pues su explotación destinada a abastecer los hornos, de la entonces SOMISA, permitiría estabilizar esa zona boliviana.

Por estas razones los intereses argentinos incorporaron en el tablero cruceño, al yacimiento de hierro del Mutún, próximo al Río Paraguay, y posteriormente los ricos depósitos de gas, localizados fundamentalmente en Tarija. Estas elecciones gravitaron aun más en la valoración del oriente boliviano y en el diseño, durante años, de nuestra política exterior con Bolivia.

Dentro de ese esquema, principalmente durante la década de los sesenta nuestra Cancillería alentó la construcción de Puerto Bush, sobre el Río Paraguay, como así también otras obras conexas. Esa estación fluvial sería la salida del mineral a través de los ríos Paraguay y Paraná. (En particular ver mensajes del Presidente de la República al Parlamento: años 1965 y 1966).

Objetivos que no pudieron alcanzarse debido a que la explotación del Mutún fue postergada, con lo que el tema fue retirado de la agenda. Al iniciar el siglo XXI con la mayor demanda de hierro y acero por parte de China y la India, el Mutún pasó nuevamente a ser considerado. En julio de 2007 el Gobierno boliviano adjudicó su explotación –ad referéndum del Congreso- a una firma de la India<sup>\*\*\*</sup>. De prosperar el acuerdo, estaría en capacidad de incorporarse nuevamente a la agenda argentina-boliviana.

El transporte del mineral, como queda dicho, se llevaría a cabo por los ríos Paraguay-Paraná, actual salida de la soja boliviana hasta Nueva Palmira, ROU, con

---

<sup>\*\*\*</sup> El Gobierno boliviano adjudicó a la empresa de la India Jindal Steel & Power Limited en una primera instancia -faltan cumplir otros pasos para que sea definitiva- la explotación de dicho yacimiento. El plazo es de 40 años. El yacimiento cuenta con una riqueza estimada en 40 mil millones de toneladas de hierro y 10 mil millones de toneladas de manganeso. La inversión sería del orden de los 2300 millones de dólares, más otras colaterales. La producción atendería el mercado externo, posiblemente asiático, y además contaría con una siderurgia destinada a abastecer en principio el mercado interno.

lo que se reforzaría la alternativa prevista, pero no querida por Travassos, de la atracción de la Cuenca del Plata sobre el oriente boliviano. El destino de la carga podría ser el puerto de San Nicolás para abastecer la acería, y el mismo u otro para transferencia con destino a terceros mercados. De concretarse este proyecto, revestiría significativa importancia para la Argentina, entre otras razones porque reforzaría la relación con Bolivia al incorporar diversos e importantes asuntos a la temática bilateral, que para su efectiva implementación necesitarían del accionar público y privado.