

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

MARCOS DA APROXIMAÇÃO ENERGÉTICA
ENTRE O BRASIL E A BOLÍVIA: 1930 – 1990

FLÁVIO JOSÉ RÉGIS PAULO NETO

BRASÍLIA

2007

FLÁVIO JOSÉ RÉGIS PAULO NETO

**MARCOS DA APROXIMAÇÃO ENERGÉTICA
ENTRE O BRASIL E A BOLÍVIA: 1930 – 1990**

**Dissertação apresentada para obtenção do grau de
Mestre em Relações Internacionais**

Orientadora: Profa. Dr^a. Norma Breda dos Santos

BRASÍLIA

2007

À memória do meu querido pai,
Josélio Paulo Neto, sempre
presente todos os dias.

AGRADECIMENTOS

A minha orientadora, Prof^a. Norma Breda, que pelo seu reconhecido zelo acadêmico muito me ajudou, com as suas precisas observações, a aprimorar este trabalho.

A minha mãe, Germana, cujo apoio e incentivo nos momentos mais difíceis foram fundamentais para que eu prosseguisse nesta caminhada.

A minha irmã, Cristina, pelo estímulo e exemplo de perseverança.

A meus amigos e parentes, pela compreensão da ausência durante tantos meses dedicados a este trabalho.

Aos professores e colegas da UnB, que contribuíram para meu amadurecimento intelectual.

RESUMO

O foco da dissertação **Marcos da Aproximação energética entre o Brasil e a Bolívia (1930-1990)** consiste na análise dos desdobramentos dos acordos de cooperação econômica tentados entre os dois países durante as décadas de 1930 e 1950 como etapas iniciais para a concretização do projeto conjunto de vinculação gasífera. Em essência, os parâmetros que delinearam a aproximação brasileiro-boliviana foram os Tratados de Vinculação Ferroviária entre Corumbá e Santa Cruz de la Sierra e de Aproveitamento do Petróleo Boliviano, ambos de 1938, bem como as posteriores Notas Reversais de 1958, conhecidas como Acordos de Roboré, as quais pavimentaram o caminho para o marco decisivo dos anos 1990: o gasoduto Bolívia – Brasil.

ABSTRACT

The central subject of the dissertation **Boundaries of the energy rapprochement between Brazil and Bolivia (1930-1990)** consists in the analysis of the economic cooperation agreements implemented between both countries during the 1930's and 1950's. Such agreements worked as initial steps to unroll the accomplishment of the mutual project of gas connection during the 1990's. Essentially, the lines which designed the Bolivian-Brazilian approximation were the agreements about Railroad Construction from Corumbá to Santa Cruz de la Sierra and the other one about Bolivian Petroleum Exploitation, both from 1938. Two decades later, the subsequent Roboré Agreements paved the way for the decisive landmark of the 1990's: the gas line between Bolivia and Brazil.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	8
CAPÍTULO I.....	17
As relações Brasil-Bolívia na primeira metade do século XX	17
1.1 A questão do Acre e a assinatura do Tratado de Petrópolis	17
1.2 A Guerra do Chaco e o posicionamento brasileiro no conflito	23
1.3 As empresas estrangeiras diante da perspectiva de exploração petrolífera na Bolívia	30
1.4 A Argentina e o Brasil diante da política pendular boliviana	34
Capítulo II.....	44
Dos Tratados de 1938 aos Acordos de Roboré	44
2.1 Os Tratados de 1938 entre o Brasil e a Bolívia	44
2.2 Os entraves e as repercussões dos Tratados nos dois países	47
2.3 A Bolívia propõe a revisão dos Tratados.....	52
2.4 O descontentamento boliviano e as reações do governo brasileiro	55
2.5 As Notas Reversais de 1958	67
2.6 A Discussão política no governo Kubitschek.....	71
2.7 A controvérsia no Brasil em torno dos Acordos de Roboré.....	76
Capítulo III	79
A reaproximação Brasil- Bolívia por meio do gás	79
3.1 O início dos entendimentos entre os dois governos	79
3.2 Os novos rumos das negociações entre o Brasil e a Bolívia	87
3.3 Os desafios para viabilizar o Gasbol	89
3.4 Os presidentes Itamar Franco e Paz Zamora concretizam a parceria Brasil/Bolívia	94
3.5 O cenário da política boliviana na década de 1990	97
3.6 O Gasbol se torna realidade.....	99
CONCLUSÃO.....	106
CRONOLOGIA DOS TRATADOS	113
ANEXOS	113
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	140
MAPAS	150

INTRODUÇÃO

Esta dissertação tem como objetivo analisar a evolução do processo de convergência energética entre o Brasil e a Bolívia ao longo do século XX. O trabalho concentra-se em três momentos percebidos como o desenrolar de etapas que culminaram na assinatura do acordo de construção, na década de 1990, do Gasoduto Bolívia-Brasil (Gasbol). Essas etapas seriam: i) a assinatura dos Tratados de 1938 relacionados à Vinculação Ferroviária entre Santa Cruz de la Sierra-Corumbá e à Saída e ao Aproveitamento do Petróleo Boliviano; ii) as posteriores Notas Reversais de 1958, conhecidas como Acordos de Roboré e iii) a concretização do acordo referente ao Gasbol, em 1993, no governo Itamar Franco.

A dissertação encontra-se, portanto, dividida em três capítulos. No primeiro deles abordam-se as relações Brasil-Bolívia ao longo das décadas iniciais do século XX, a partir da Questão do Acre, do posicionamento brasileiro durante a Guerra do Chaco, do interesse estrangeiro na prospecção de petróleo na Bolívia e das políticas empreendidas tanto pelo Brasil como pela Argentina para entabular a aproximação com o vizinho andino. No segundo capítulo, por sua vez, são analisados os desdobramentos e as reações de diferentes atores, no plano da política interna boliviana e brasileira, aos Tratados de 1938 e aos Acordos de Roboré. Por fim, o terceiro capítulo foca o desenrolar da viabilização da aproximação energética entre o Brasil e a Bolívia, anteriormente pretendida por meio do petróleo, mas efetivada, décadas mais tarde, por meio do gás natural.

Pretende-se rememorar que os entendimentos entre o Brasil e a Bolívia, nas décadas de 1930 e 1950, não foram acontecimentos estanques, mas, ao contrário, descortinaram o caminho para o marco emblemático da cooperação energética entre os dois países na década de 1990, ou seja, a viabilização do Gasbol. Cabe salientar que os eventos recentes sobre o tema, como a nacionalização dos hidrocarbonetos bolivianos decretada pelo presidente Evo Morales e que tanta polêmica suscitou no Brasil, não serão contemplados nesta dissertação.

Alguns autores bolivianos, como Enrique Mariaca, Raul Botelho Gonsalvez, Sergio Almaraz, Jorge Escobari Cusicanqui e Amado Canelas empreenderam relevantes

estudos sobre a visão de seu país em relação à exploração de seus recursos energéticos, embora, muitas vezes, as análises estivessem mescladas por tons nacionalistas. Assim, tornou-se indispensável o levantamento de fontes primárias em arquivos e bibliotecas, como o Arquivo Histórico do Itamaraty, no Rio de Janeiro, onde obtive acesso a documentos datados até o início dos anos 1950. Registro, também, a consulta a alguns documentos gentilmente cedidos pelo Professor Pio Penna Filho, da Universidade Federal do Mato Grosso.

Desde a colonização espanhola, a Bolívia tornou-se célebre pela sua abundância de riquezas minerais. Primeiramente, a prata constituiu o núcleo da economia até o final do século XIX, quando, após o esgotamento das minas, foi substituída pelo estanho. Os hidrocarbonetos, por sua vez, começariam a ter relativa importância econômica a partir da década de 1930, e o gás transformou-se no eixo econômico nacional a partir dos anos 1990. Desse modo, a economia boliviana sempre caracterizou-se por ser primário exportadora, com o setor mais dinâmico e importante dominado pela produção de poucos produtos minerais e agrícolas.

Ao longo de quase dois séculos de vida independente, a Bolívia experimentou diversos tipos de regimes políticos e uma marcante revolução social em 1952. Contudo, os sucessivos governos, ora democráticos, ora militares, ainda não lograram meios para a promoção do desenvolvimento econômico e a inclusão social da grande maioria da população. As precárias condições sociais do país e a disputa pelos recursos naturais são indissociáveis da questão indígena, especialmente a luta pelo reconhecimento da cultura dos povos originários, como os quéchuas, os aymarás e os guaranis, que compõem mais de 60% da população. A identidade étnica desses grupos revela-se pela forte presença dos idiomas aymará e quéchua na sociedade boliviana, falados respectivamente por 23% e 35% da população.

A diversidade da composição étnica boliviana reflete-se também no aspecto geográfico. O país encontra-se virtualmente dividido em duas regiões. Na porção mais elevada do território, tendo como centro El Alto e La Paz, se concentram as diferentes etnias indígenas, pobres, campesinas e com poucas perspectivas; na região plana, contígua ao Brasil, vive a minoria branca de descendência européia, sobretudo na Província de Santa Cruz, que representa 50% da economia do país e onde a produção de gás natural e de produtos agrícolas (soja) proporciona níveis de progresso que não se verificam no restante do país.

Se, por um lado, a geografia divide a Bolívia em duas regiões bem distintas, por outro, propicia ao país localização privilegiada no contexto geopolítico da América do Sul, no qual a Bolívia ocupa posição central por participar dos sistemas do Prata, dos Andes e da Amazônia. Assim, a conformação geográfica boliviana contribuiria para despertar o interesse brasileiro em aproximar-se politicamente do vizinho com o qual compartilha sua mais extensa área fronteira.

No limiar do século XX, as relações diplomáticas entre o Brasil e a Bolívia se revelariam tensas em decorrência do contencioso em torno da região que corresponde ao atual estado do Acre. Sucessivos confrontos entre seringueiros brasileiros e autoridades bolivianas resultaram na compra do território pelo Brasil, em 1903, mediante a assinatura do Tratado de Petrópolis negociado pelo barão do Rio Branco. Esse tratado, por sua vez, iria constituir um vínculo mais estreito entre os dois países, pois o Brasil comprometia-se a construir a ferrovia Madeira-Mamoré, que possibilitaria à Bolívia a saída para o mar pela Bacia Amazônica.

Cerca de três décadas após a superação da Questão do Acre, o Brasil retomaria, de forma mais efetiva, o interesse pela aproximação política com a Bolívia. No final dos anos 1920, ao eclodir a Guerra do Chaco entre a Bolívia e o Paraguai, o governo brasileiro adotaria, inicialmente, postura de equidistância em relação ao conflito, posição da qual se desvincularia gradativamente ao assumir, ao lado da Argentina, a condição de país mediador. Desse modo, o Brasil e a Argentina assentariam as bases para as negociações de acordos sobre o aproveitamento do petróleo boliviano e a vinculação ferroviária que possibilitaria o escoamento de sua produção.

A Guerra do Chaco (1932-1935) implicaria significativa reorientação da política externa boliviana, que passa a se caracterizar pela intensificação das relações com os vizinhos do Atlântico. Essa mudança de rumos derivava principalmente do fato de a disputa pelo Chaco ter revelado o potencial petrolífero do Oriente boliviano. A localização das principais jazidas indicava que o Brasil e a Argentina constituiriam os mercados naturais para o petróleo boliviano.

Em 25 de fevereiro de 1938 seriam firmados, pelos plenipotenciários do Brasil, Mário Pimentel Brandão, e da Bolívia, Alberto Ostria Gutierrez, os Tratados sobre Vinculação Ferroviária entre Santa Cruz de la Sierra e Corumbá e sobre a Saída e o Aproveitamento de Petróleo Boliviano. A construção da ferrovia Corumbá- Santa

Cruz, objeto do primeiro, deveria dar acesso às áreas potencialmente petrolíferas da Bolívia, previsto no segundo, que, por sua vez, representava uma compensação ao Brasil pelas obrigações assumidas no Tratado de Vinculação Ferroviária.

Os governos boliviano e brasileiro iniciaram, então, um programa de cooperação econômica expresso pelo possível aproveitamento do petróleo boliviano por empresas mistas dos dois países, as quais caberiam empreender as sondagens destinadas a determinar o valor industrial das jazidas petrolíferas situadas na zona subandina boliviana, compreendida pelos departamentos de Pando, Beni e Santa Cruz. Ademais, a Bolívia asseguraria o acesso ao rio Paraguai e ao porto de Santos, o que significaria a possibilidade de escoamento da produção mineral boliviana para o Atlântico por meio do território brasileiro.

Na década de 1930, o início do desenvolvimento da política de substituição de importações, pautada na industrialização nacional, despertava no governo Vargas o interesse de estreitar laços econômicos com países vizinhos potencialmente capazes de oferecer a matéria-prima energética indispensável para aprofundar e consolidar o novo modelo de desenvolvimento econômico. Naquele momento, as reservas de petróleo do Brasil eram insuficientes para a consecução do projeto de industrialização do país, e, ainda, havia a crescente dificuldade de importação do Oriente Médio. O governo vislumbra, então, a possibilidade de se conseguir o abastecimento energético nacional pela aproximação diplomática com a Bolívia.

No âmbito internacional, a Guerra do Chaco constituiu o ponto de inflexão da política petrolífera boliviana. Assistiu-se à nacionalização da empresa norte-americana Standard Oil, que atuava na Bolívia desde o início do século XX, e à implantação de um novo programa de política econômica no sentido de propiciar ao país um centro alternativo de integração e mobilização de recursos naturais por meio da atração de capitais do Brasil e da Argentina. Paralelamente seria criada, em 1936, a empresa estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB).

A iminente possibilidade de uma nova guerra mundial e o conseqüente corte no suprimento de combustível corroborava para que o interesse brasileiro pelo petróleo boliviano se redobrasse. O petróleo, responsável por crescente dispêndio de divisas, permanecia sob o monopólio das grandes empresas internacionais. Hans Morgenthau, por sua vez, não enxerga a política internacional, no século passado, separada do

petróleo e da dependência que os Estados industrializados passaram a ter em relação a essa matéria-prima. A lógica das relações internacionais, ao longo do século XX, seria a de que a escassez de determinados insumos fomenta crises e guerras de grande envergadura. Então, no sentido de evitá-las, os hidrocarbonetos passaram a merecer constantes movimentações diplomáticas, já que sua abundância ou ausência traduziria a escala do poder nacional.

Nesse sentido, o pensamento geopolítico de militares brasileiros, como Mário Travassos, Meira Matos e, posteriormente, Golbery Couto e Silva, teve significativa importância quanto à formulação da política nacional de segurança. A estratégia torna-se a ferramenta do planejamento de poder do Estado, sendo este poder a capacidade de fazer valer a vontade da unidade política mais bem preparada, em detrimento de seus pares que disputam os mesmos objetivos e desejam as mesmas vantagens escassas, portanto, sujeitos ao conflito.

No entender de Meira Matos e Couto e Silva, o Brasil deveria buscar a articulação político-territorial sobre o “*heartland* sul-americano”, noção que estava baseada nas idéias de Halford Makinder sobre a teoria do *Heartland*, ou seja, área central. Segundo Makinder quem dominasse essa área central possuiria grandes possibilidades de reger o poder regional ou até mesmo mundial. Assim, para assumir-se como potência regional, o Brasil deveria se propor a pensar estratégias sobre seus dois vizinhos situados no “*heartland* sul-americano”, que seriam a Bolívia e o Paraguai.

A Argentina, por sua vez, também desejava tomar parte nesse intrincado jogo geopolítico. Na ótica dos militares brasileiros, a meta argentina seria o controle da condução do petróleo do oriente boliviano como parte de um contexto mais amplo que visava à articulação econômica daquela região, para onde corriam os trilhos de um bem articulado sistema ferroviário. Na verdade, esses planos eram acompanhados com apreensão no Brasil desde o período do barão do Rio Branco à frente da chancelaria brasileira (1902-1912). Deriva, desse período, a percepção de que a Argentina, vista como “a senhora do Prata”, seria a principal competidora do Brasil pelo possível estabelecimento de uma certa hegemonia política na América do Sul.

O interesse brasileiro pela região oriental boliviana tornou-se, assim, questão de segurança nacional. Se, por um lado, a Bolívia necessitava do mercado brasileiro, além de uma saída para o Atlântico, por outro, o Brasil tinha interesse no petróleo

boliviano. Contudo, a despeito da vontade política inicial dos governos brasileiro e boliviano em dar prosseguimento aos Tratados firmados em 1938, a execução desses instrumentos sofreria vários entraves. Desenvolvia-se na Bolívia intensa campanha contrária aos tratados empreendida pela oposição boliviana. Tal campanha baseava-se em idéias de forte caráter nacionalista, que insistiam na tese de que os tratados com o Brasil representavam, na verdade, a entrega de riquezas bolivianas e correspondiam a desígnios expansionistas por parte do Brasil. Ademais, a crise de suprimento de matérias-primas, especialmente de aço, causada pela eclosão da Segunda Guerra Mundial, ocasionou atrasos na obra e a quase duplicação do custo de seu primeiro trecho.

No início da década de 1950, o Brasil ainda investia na construção da ferrovia, enquanto os estudos para a exploração do petróleo continuavam estagnados. Nesse cenário, em 1955, o presidente da Bolívia, Victor Paz Estenssoro, apresentaria ao Brasil proposta conhecida como Memorandum Estenssoro, na qual denunciava formalmente o Tratado de 1938. Alegava que a área destinada ao Brasil era oito vezes superior àquela reservada para a YPF, e que permanecera inexplorada por 17 anos. O Memorandum exigia, ainda, a liberação dessa área para que a Bolívia pudesse explorá-la da forma que melhor lhe conviesse, já que em virtude da queda do preço do estanho no mercado internacional, o país apresentava enorme déficit no seu balanço de pagamentos.

Diante do impasse que prosseguiria no breve Governo Café Filho e da necessidade de assegurar o abastecimento de combustível indispensável ao desenvolvimento industrial brasileiro pretendido pelo Programa de Metas, o presidente Kubitschek, ao assumir a presidência, retomaria os entendimentos com a Bolívia. Coube ao Conselho Nacional de Petróleo (CNP), à Petrobras e ao Itamaraty, em articulação com os militares, definir a posição brasileira. O Estado-Maior das Forças Armadas e o Conselho de Segurança Nacional entendiam que a renegociação dos acordos deveria considerar a segurança nacional e manter o status quo, ainda que isso significasse sacrifício financeiro por parte do Brasil. A idéia era estender ao território boliviano a influência brasileira como contraponto ao interesse argentino pelas regiões de Duran e Madrejores, nas quais havia ocorrido, naquele período, descobertas de petróleo.

Em 1958, os chanceleres Macedo Soares e Manuel Barraus Peláez firmariam, então, as Notas Reversais, conhecidas como Acordos de Roboré, que modificavam

substancialmente o Tratado sobre Saída e Aproveitamento do Petróleo Boliviano de 1938. Em essência, diluía-se o caráter nacionalista do Tratado e não seria mantida a perspectiva de cooperação econômica entre a Bolívia e o Brasil, cuja área destinada à exploração petrolífera seria reduzida e dividida em duas – “A” e “B” – uma reservada à YPFB e a outra a empresas privadas de capitais brasileiros.

Considerados lesivos à Petrobras e aos interesses do Brasil, os Acordos de Roboré geraram polêmica nos círculos nacionalistas e no Congresso brasileiro. As discussões acirraram-se a partir do momento em que se tornaram evidentes as divergências quanto aos critérios seletivos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) para a escolha das empresas privadas pretendentes à exploração do petróleo boliviano. A direção do BNDE era favorável à participação de capital estrangeiro na composição societária das empresas brasileiras interessadas no projeto. Contudo, a forte oposição aos Acordos de Roboré refletia, sobretudo, o descontentamento de setores do governo e do Congresso sobre a substituição da Petrobras por empresas privadas na eventual exploração de petróleo em território boliviano.

O debate era reflexo das dúvidas quanto à capacidade de o Brasil conseguir manter o almejado controle sobre as operações de maneira a assegurar que as empresas que viessem a explorar petróleo na Bolívia tivessem compromisso efetivo com o suprimento do mercado brasileiro em condições favoráveis ao país. Na verdade, a polêmica em torno dos Acordos de Roboré reeditava a divergência entre as correntes nacionalista e internacionalista que se haviam mobilizado, poucos anos antes, quando se discutia o monopólio de petróleo no Brasil. No entanto, durante o Governo João Goulart, os Acordos de Roboré já não despertavam grande interesse. O governo havia perdido o entusiasmo em relação ao petróleo boliviano, cujo preço se delineava mais caro do que o do petróleo do Oriente Médio. A experiência das empresas brasileiras na Bolívia não lograva êxito e o Brasil acreditava cada vez mais nas metas de auto-abastecimento.

Em síntese, partindo-se das considerações anteriores, os pressupostos para o desenvolvimento da dissertação, relativizando sua maior ou menor pertinência, foram os seguintes:

a) Haja vista que na década de 1930, o Brasil ainda não possuía uma política petrolífera definida, consistia interesse dos setores governamentais manter o petróleo boliviano como futura reserva para o país.

b) A aproximação político diplomática entre o Brasil e a Bolívia resultante do processo mediador em torno da Guerra do Chaco corroborou significativamente para a assinatura dos Tratados de 1938.

c) O desenvolvimento da política pendular boliviana em relação ao Brasil e à Argentina era reflexo do interesse simultâneo de ambos os países pelo acesso às possíveis reservas petrolíferas bolivianas. A Bolívia, por sua vez, pretendia assegurar sua saída para o Atlântico, resguardar seu território de possíveis pretensões paraguaias e viabilizar a exploração de seu potencial de hidrocarbonetos.

d) Na década de 1950, o petróleo boliviano tornara-se fundamental, na ótica do governo, para a implementação do Plano de Metas do presidente Kubitschek, o que proporcionaria intenso debate na esfera governamental entre os setores nacionalista e internacionalista que dividiam a cena política brasileira de então.

e) A abertura à exploração das jazidas petrolíferas bolivianas ao capital internacional distorceria a consecução dos acordos bilaterais entre o Brasil e a Bolívia quanto ao aproveitamento do subsolo boliviano, tal como previsto pelos tratados anteriores.

f) Se, por um lado, os Acordos de Roboré não lograram a esperada garantia de suprimento de petróleo ao Brasil, por outro, vislumbraram a nova perspectiva do gás natural, que viria a se tornar a possibilidade concreta de se empreender a desejada cooperação energética entre o Brasil e a Bolívia.

Renascia, então, por parte do governo brasileiro o projeto de aproveitamento dos recursos energéticos bolivianos, voltado agora para uma nova matriz energética, ou seja, o gás natural. De um lado, havia a recorrente e natural motivação política, traduzida na importância conferida pela vizinhança geográfica, aos vínculos com a Bolívia. De outro, o interesse pelo abastecimento nacional de um insumo do qual o Brasil não era auto-suficiente e que iria contribuir para a diversificação dos insumos energéticos brasileiros. Assim, desde que pela primeira vez se tratou do gás nas relações

Brasil-Bolívia, em 1958, transcorreram quase quarenta anos de negociações intermitentes.

Se, por um lado, estava evidente o caráter político que movia o interesse brasileiro em encetar a cooperação energética com a Bolívia, por outro, a natureza econômica do projeto era pautada por certo grau de incerteza. Desse modo, o entusiasmo pelo projeto oscilou continuamente, marcado por iniciativas inconstantes ao longo de mais de duas décadas. Quanto à Bolívia, a cooperação energética com o Brasil também se pautou por um ciclo de avanços e recuos. As hesitações bolivianas demonstravam, a despeito de circunstâncias relacionadas à conjuntura política conturbada por sucessivos golpes militares, a indecisão que recorrentemente afligia a sociedade boliviana sobre qual o melhor destino a dar aos recursos de petróleo e de gás do país. Receio compreensível quando se constata que na história boliviana as etapas anteriores de exploração de recursos naturais não surtiram efeitos consistentes no rumo do desenvolvimento e da inclusão social.

A importação de gás natural boliviano assumia, portanto, para o governo brasileiro o caráter de um projeto que tenderia a transcender o espectro de um acordo eminentemente comercial. Em virtude de sua característica de longo prazo e da sua natureza estratégica possibilitaria sedimentar vínculos ainda mais estreitos entre os dois países, renovando os rumos do relacionamento bilateral.

CAPÍTULO I

AS RELAÇÕES BRASIL-BOLÍVIA NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX

1.1 A questão do Acre e a assinatura do Tratado de Petrópolis

A história diplomática entre o Brasil e a Bolívia registra a solução de litígios fronteiriços que conformariam, substancialmente, o mapa territorial brasileiro, atribuindo-lhe sua completude do presente. Nesse contexto, a questão de limites envolvendo o território do atual Estado do Acre, no limiar do século XX, emerge como o marco norteador da fronteira oeste brasileira.

A origem do contencioso lindeiro na região acreana remonta à assinatura do Tratado de Ayacucho, firmado em 27 de março de 1867 entre o Império brasileiro e o governo boliviano. Naquela ocasião, em plena Guerra do Paraguai, o Brasil pretendia conquistar a simpatia do país andino, ao reconhecer o território acreano como boliviano. A diplomacia brasileira intencionava, ao agir dessa forma, evitar a provável adesão da Bolívia à causa paraguaia.¹

O advento da exploração da borracha no território do Acre, no entanto, substituiu o tom amistoso vigente entre o Brasil e a Bolívia, anunciando um período de confrontação mútua. Antes do potencial econômico da região começar a despertar interesse comercial, as fronteiras entre os dois países eram vagas e imprecisas, contribuindo para a ocupação gradual do território acreano por brasileiros, que por volta de 1880 já haviam estabelecido significativa produção de borracha na região.

A decisão boliviana de transferir a exploração e a administração da região do Acre para o *Anglo-Bolivian Syndicate*, companhia norte-americana que contava com a participação de capital britânico, acirra a disputa entre brasileiros e bolivianos pelo controle da área. Diante desse quadro, os brasileiros habitantes do Acre passam a bloquear o acesso de bolivianos à região, iniciando um conflito armado de maior monta,

¹ Segundo Robert Burr, finda a Guerra do Paraguai, os sistemas platino e da costa do Pacífico se integrariam para inaugurar a era da política de poder continental na América do Sul.

a chamada “Guerra do Acre”, que não culminou numa guerra de fato graças à habilidade diplomática dos dois governos. O Brasil buscou pressionar a Bolívia para garantir a proteção dos cidadãos brasileiros no Acre, temendo que a situação se agravasse ao ponto de exigir intervenção mais drástica do País. O governo boliviano, por sua vez, já se preparava para combater a rebelião dos seringueiros brasileiros.

A controvérsia em torno da questão do Acre revelava-se desafiadora devido à existência de numerosos elementos complicadores: a companhia norte-americana constituía um ator que não poderia ser ignorado pelo governo brasileiro nas negociações, ainda mais porque teria capacidade para mobilizar a eventual interferência dos governos de países de onde provinham os seus investidores, particularmente os Estados Unidos (EUA), a Grã-Bretanha e a França. Estavam envolvidos no conflito milhares de brasileiros que sensibilizavam a opinião pública, a imprensa e o Congresso Nacional em prol da sua causa, e por fim, havia um terceiro país com pretensões na área, o Peru.

O contrato entre a companhia norte-americana e o governo boliviano fora firmado em julho de 1902, sob os protestos do governo Campos Sales, que, em oposição, proibira a livre navegação no rio Amazonas em direção ao Acre. Apesar da insatisfação da Grã-Bretanha, da França, da Alemanha e dos EUA, a proibição segundo E. Bradford Burns representava “a arma mais forte do Brasil contra o sindicato porque, sem acesso ao Acre – e o Amazonas era o acesso natural – a concessão não teria valor algum” (Burns, 1966: 80).

O Barão do Rio Branco, ao assumir o Itamaraty poucos meses depois no governo Rodrigues Alves, demonstraria sua indignação com o acordo boliviano ao afirmar:

o contrato de arrendamento, com os poderes dados a essa companhia, é uma monstruosidade em Direito, importando em alienação de soberania feita em benefício de sociedade estrangeira sem capacidade internacional. É concessão para terras da África, indigna do nosso continente (*idem*).

Por causa do fechamento do Amazonas à navegação internacional, a companhia norte-americana não conseguia enviar seus agentes ao Acre, o que motivou o consórcio a desistir do contrato mediante o pagamento de indenização de 110 mil libras esterlinas pelo governo brasileiro. O Peru, país que também nutria interesse pela região, havia insistido para não ser posto à margem das negociações, mas o chanceler

brasileiro recusara a proposta peruana de entabular conversações trilaterais. Comprometera-se a buscar o entendimento com Lima após a celebração de um acordo com La Paz.

A antiga posição do governo brasileiro em relação ao Acre dificultava as negociações de Rio Branco. O chanceler anterior, Olinto de Magalhães, assentando-se em visão advinda do Império, considerava que

apesar da opinião errada e irrefletidamente sustentada por corporações científicas, na imprensa e até no Congresso Nacional, o território do Acre não é brasileiro. O Brasil considera-o território boliviano em virtude do tratado de 1867. Não pomos, portanto, em dúvida, a soberania boliviana (Viana Filho, 1959 : 129).

Posicionamento que Rio Branco contestaria:

Olinto continua a defender a absurda linha oblíqua do Madeira à nascente do Javari, em vez do paralelo 10. 20', e a dizer que o que fica ao sul da oblíqua é território boliviano ou peruano e não brasileiro (*idem*).

A ambigüidade derivava do Tratado de La Paz de Ayacucho de 1867. Esse tratado estabelecia a fronteira na região pelo paralelo 10.20', da confluência do Beni e Mamoré, a leste, até as nascentes do Javari, a oeste, e caso este tivesse suas nascentes no norte, aquela linha seguiria por uma reta obtida na mesma latitude, a buscar a nascente do mesmo rio (*idem*).

Durante longo período, no Império e começo da República, aceitou-se como boliviano o território do Acre e foi adotada como fronteira não a linha leste-oeste, mas a oblíqua traçada segundo o mapa da linha verde, elaborado pelo geógrafo e diplomata Duarte da Ponte Ribeiro, até as nascentes do Javari. No entanto, com o decorrer do tempo foi-se tornando inviável a execução do tratado nesses termos. O problema não consistia nas questões de natureza geográfica quanto às nascentes dos rios ou nos argumentos favoráveis à nulidade do Tratado de 1777, mas essencialmente no crescimento demográfico brasileiro na região. Esse era o fator determinante, materializado pelo *boom* da borracha e pela maior facilidade geográfica de acesso ao Acre a partir de rios e territórios do Brasil, a impulsionar as pretensões brasileiras em assegurar o território acreano.

Em torno de 60 mil brasileiros ocupavam a região, os quais constituíam, segundo o próprio governo boliviano, 99% da população do território, onde, na verdade,

os bolivianos se sentiam como forasteiros: “tão estrangeiros aqui como se perceberiam nas mais remotas colônias da Ásia. Tanto os homens como a natureza nos são completamente adversos” (Klein, 1967: 278). O que levaria o Barão a afirmar que não faria questão de território, mas sim dos brasileiros: “Já declarei que se desejamos adquirir o Acre mediante compensação é unicamente por ser brasileira a sua população” (*apud* Ricupero, 2002: 76).

Em meados de janeiro de 1903, a chancelaria brasileira comunicaria ao governo de La Paz que o Brasil passava a considerar o território como litigioso em função da mobilização de tropas bolivianas. No final daquele mês, as forças de Plácido de Castro já dominavam toda a região e chegava ao Rio de Janeiro a notícia de que o general Pando, presidente da Bolívia, dirigia-se ao Acre para reprimir a rebelião liderada por Castro. Rio Branco decide, então, agir com firmeza: após entendimento com o Presidente e os ministros da Guerra e da Marinha, ordena a ocupação militar do território: “O sr. Presidente Pando compreendeu que é possível negociar marchando com tropas para o norte. Nós negociaremos também movimentando forças para o sul”. Posteriormente, atenuaria a declaração:

o governo brasileiro não pretende romper as suas relações diplomáticas com o da Bolívia. Continua disposto a negociar um acordo honroso e satisfatório para as duas partes, e deseja muito sinceramente chegar a este resultado. (*apud* Lins, 1965: 73).

Após negociações, iniciadas em julho de 1903, o Brasil assinaria com a Bolívia, em novembro daquele ano, o Tratado de Petrópolis. Acordou-se então que o Brasil indenizaria a Bolívia com dois milhões de libras esterlinas em troca de um território que incorporaria não somente o Acre inferior (142.000 Km²), como também o Acre superior (48.000 Km²), rico em florestas e reservas de seringais. O Brasil comprometia-se a entregar, como permuta, área na fronteira do Mato Grosso, que equivalia a pouco mais de 3.000 Km², parte situada entre os rios Madeira e Abunã, parte possibilitando o acesso ao Alto Paraguai. Ademais, o governo brasileiro se encarregaria de construir a estrada de ferro Madeira-Mamoré, numa extensão de 400 km, para permitir uma saída da Bolívia para o oceano Atlântico, promessa feita pela primeira vez em 1867.

Apesar do êxito do Barão do Rio Branco na celebração do tratado com a Bolívia, ecoavam no País vozes discordantes. Rui Barbosa, Lauro Sodré, Joaquim Murinho, no Senado, Barbosa Lima, na Câmara, e setores da imprensa, especialmente o jornal *Correio da Manhã*, classificavam o tratado como “uma monstruosidade”. A crítica adviria do que consideravam como excessiva generosidade brasileira para com a Bolívia.

Aos seus opositores o Barão do Rio Branco responderia com a redação de um documento intitulado “Exposição de Motivos”, no qual faria a defesa do Tratado de Petrópolis. Texto considerado pelo biógrafo Álvaro Lins como o mais perfeito dentre os escritos pelo Barão na qualidade de ministro de Estado. Indagava, então, quais seriam as soluções possíveis para a questão se não fosse obtida a negociação direta. Nesse caso, a seu ver, restariam duas opções: o arbitramento ou a conquista (Lins, 1945: 97).

O arbitramento teria o inconveniente de retardar por quatro ou cinco anos a solução do litígio, como também, mesmo em caso de laudo favorável do juiz, não trazer decisão definitiva. Além do que, seria bastante provável que o árbitro considerasse a tradição de 35 anos, durante os quais o governo brasileiro, não somente considerou ser incontestavelmente da Bolívia esse território, mas chegou a praticar atos positivos de reconhecimento da soberania boliviana ao concordar com a fundação de uma alfândega em Porto Alonso, depois Porto Acre, e lá estabelecer um consulado brasileiro.

Prosseguiria o Barão:

[...] tratando-se de tão altos interesses do presente e do futuro desta nação, não ousaria aconselhar o arbitramento senão no caso de inteira impossibilidade de um acordo satisfatório, e fora do terreno do tratado de 1867 (*apud* Lins, 1945: 98).

Quanto à solução alternativa da conquista ressaltaria:

tal procedimento contrasta com a lealdade que o governo brasileiro sempre guardou no seu trato com as outras nações. Entraríamos em aventura perigosa, sem precedentes na nossa história diplomática (*idem*).

À crítica em torno da cessão da área brasileira entre os rios Madeira e Abunã, responderia ser ela habitada por bolivianos, e perguntava:

Se o título em nome do qual lhe (à Bolívia) pedimos a cessão das bacias do Acre e dos rios que ficam a oeste deste era o fato de serem esses territórios habitados e cultivados por concidadãos nossos, como poderíamos honestamente negar à Bolívia extensão muito menor, habitada e utilizada por seus nacionais? (*idem*).

Em fevereiro de 1904 era ratificado o Tratado de Petrópolis e, apesar da polêmica que suscitara, manifestações populares tributavam a Rio Branco várias homenagens. Numa delas, nos salões do Itamaraty, estava Olavo Bilac, que entusiasticamente saudou o chanceler: “Paranhos do Rio Branco! Abençoado seja o teu cérebro, porque a tua inteligência restituiu ao Brasil os brasileiros que estavam sem pátria!” (*apud* Ricupero, 2002: 80). Ademais, ficava assegurado ao Brasil extensa área no vale amazônico rica na produção de borracha, que corresponde praticamente ao território atual do estado do Acre.

A Bolívia, por sua vez, garantiu acesso ao rio Paraguai pela cessão do Brasil de território próximo à cidade brasileira de Corumbá, como também ao rio Amazonas pelo compromisso do País em construir a ferrovia Madeira-Mamoré. A futura ponte sobre o rio Mamoré ligaria essa ferrovia à cidade boliviana de Villa Bella. Além disso, o Brasil pagaria a Bolívia dois milhões de libras esterlinas.

Passados um quarto de século, a ponte até Villa Bella ainda não havia sido construída pelo governo brasileiro. Assim, novas negociações entabuladas pelo Tratado de Natal estabeleceram que o Brasil deveria aplicar o custo correspondente à construção da ponte sobre o rio Mamoré, cerca de um milhão de libras, numa ferrovia que ligaria Santa Cruz de la Sierra à Cochabamba na Bolívia. Mas no curso da década de trinta do século passado, esse acordo ainda não havia sido implementado pelo Brasil.

1.2 A Guerra do Chaco e o posicionamento brasileiro no conflito

A disputa territorial entre a Bolívia e o Paraguai que deu origem à Guerra do Chaco (1932-1935), pode ser percebida como o marco inicial para o estudo das relações brasileiro-bolivianas no século XX. Ao eclodir o conflito, as relações do Brasil com a Bolívia e o Paraguai experimentavam um período de retraimento. As trocas comerciais do Brasil com os dois vizinhos eram quase inexistentes, e também não havia praticamente investimentos brasileiros nos dois países. (Skidmore, 1967: 21). Não obstante, quando o conflito eclode, ao Brasil interessava preservar o entendimento com os dois países. Posicionar-se a favor de um dos rivais significaria prejudicar as relações com o outro e esse foi provavelmente o motivo mais relevante a explicar o comportamento equidistante da diplomacia brasileira face ao conflito do Chaco até 1935.

Desde a época colonial, a região do Chaco, situada entre os rios Paraguai e Pilcomayo, não tinha sua linha divisória estabelecida claramente. O governo boliviano reclamava direitos sobre o Chaco Central – zona limitada entre os rios Pilcomayo e Bermejo – e o Boreal, afirmando que o rio Paraguai representava a fronteira natural com o país vizinho. O governo paraguaio, por sua vez, insistia no seu direito sobre toda a região do Chaco.²

Com o término da Guerra do Pacífico (1879-83), conflito no qual a Bolívia sofreu a perda de sua zona costeira para o Chile, inúmeras missões diplomáticas buscaram o entendimento entre Assunção e La Paz, sem que se chegasse a bom termo. Dessa forma, as relações entre os dois países deterioravam-se, ao mesmo tempo em que ambos os lados edificavam guarnições de postos militares na área em litígio.

Em relação ao contexto sócio-econômico boliviano, o território do Chaco tinha pouca relevância, pois a baixa densidade populacional da Bolívia não permitia a ocupação daquele espaço territorial, deixando suas zonas fronteiriças insuficientemente povoadas. A população e a economia boliviana, naquele período, estavam concentradas no planalto central do país. O Paraguai, por sua vez, não tardou a povoar a região em

² À época colonial, a região do Chaco não despertara muito interesse entre os espanhóis. Contudo, após a perda da faixa litorânea boliviana para o Chile na Guerra do Pacífico (1879-1883), a Bolívia passaria a considerar a região como estratégica, já que o Chaco era banhado pelo Rio Paraguai, e este deságua no Atlântico, o que possibilitaria o escoamento das exportações de prata e estanho bolivianas. (Bieber, 2000: 212).

conflito, que fisicamente era um prolongamento de seu próprio território, dadas as características geográficas semelhantes. A região formava uma vasta planície que se elevava imperceptivelmente a partir da margem ocidental do rio Paraguai até o Altiplano boliviano. Beneficiado pelos investimentos anglo-argentinos, o Paraguai concedeu terras a imigrantes e iniciou um processo de formação de colônias agrícolas para ocupar a região e converter a linha de ocupação militar em fronteira definitiva (Garner,1963: 200).

Desde o final da Guerra da Tríplice Aliança (1860-1870), o Paraguai vinha rompendo seu isolamento quase secular, mostrando interesse pelos investimentos britânicos e da oligarquia portenha no país. Como a pecuária representava um dos pilares de sustentação da economia argentina, o Paraguai complementava-a, garantindo-lhe o abastecimento de tabaco, algodão e erva-mate. A burguesia argentina, voltada para as atividades agro-pecuárias e para o comércio de exportação, adquiriu grandes extensões territoriais na região do Chaco e às margens do rio Paraguai. Por volta de 1935, cerca de dezenove companhias estrangeiras, em sua maior parte argentinas e inglesas, eram proprietárias da metade do território total paraguaio, controlando, dessa forma, as indústrias, o sistema de transportes e a produção agrícola. Um dos maiores investidores argentinos no Paraguai, a família Casado, associada ao capital inglês, controlava, praticamente, a economia paraguaia .(Querejazu, 1981:257).

Ainda assim, as inversões argentinas no Paraguai por si só não justificariam sua parcialidade na guerra. Outros fatores devem ser considerados para compreender o posicionamento argentino. Importava também à Argentina, por exemplo, garantir o controle da navegação do Rio da Prata, impossibilitando que a Bolívia obtivesse acesso ao rio Paraguai, que só poderia ser atingido pela região do Chaco (Klein,1967: 280). E ainda: não convinha aos ingleses e aos argentinos a penetração do capital norte-americano, via Bolívia, no Chaco, o que poderia colocar em risco seus investimentos na região.

O auxílio argentino, por meio de empréstimos, víveres, armas e munições, foi fundamental para o Paraguai conseguir obter sucesso na Guerra do Chaco. Historiadores dos dois países são unânimes em afirmar que o fator primordial a mover os dois beligerantes à guerra, que duraria três anos com o trágico saldo de 100 mil mortos, foi a perspectiva de explorar petróleo na área em disputa (Holland, 1967: 70).

Pouco antes da eclosão da guerra, a economia boliviana encontrava-se em situação de extrema gravidade. Atingida pela crise mundial de 1929, a Bolívia, cujo setor mais dinâmico concentrava-se na produção e exportação de estanho, experimentava drástica redução no ingresso de divisas. Nesse cenário, a Bolívia nutria a esperança de reverter sua precária situação econômica a partir da exploração do petróleo no oriente do país. O presidente Daniel Salamanca assim resumiu a questão:

A Bolívia tem na vertente oriental de suas montanhas grandes riquezas petrolíferas, com vários poços já perfurados que poderiam entrar em imediata produção. Necessita desses recursos e se vê obrigada a contemplá-las como riqueza estéril. A Bolívia não pode levar esse petróleo à Argentina, porque esse país, em vista de seus interesses, lhe fecha a passagem com fortes direitos protetores. O remédio natural e lógico seria construir um oleoduto no rio Paraguai. Mas ali está a República do Paraguai, detentora de territórios bolivianos, fechando-lhe também a saída. A Bolívia não pode se resignar a viver miseravelmente como país (*apud* Almaraz, 1967: 99).

O embate com o Paraguai passava, então, a ser considerado como inevitável para que a Bolívia atingisse o rio Paraguai, escoadouro internacional que a conduziria ao Atlântico. Além disso, a crise econômica interna, bem como o interesse das companhias petrolíferas estrangeiras pela região agravavam a situação (Philip, 1982: 121).

Os primeiros incidentes na região foram tratados de forma superficial pela Liga das Nações, evitando, pelo menos, a corrida armamentista imediata entre o Paraguai e a Bolívia. Gradativamente, o governo Salamanca iniciou uma ação de penetração e ocupação nas regiões desertas do Chaco a fim de assegurar sua incorporação ao território boliviano.

A resistência paraguaia, no entanto, foi muito superior ao esperado e a Bolívia, em grave crise econômica, teve que enfrentar um conflito que se prolongou por três anos. Ademais, a Bolívia deparou-se com outras questões graves. O território em disputa, com extensão superior a 200 mil Km², era muito distante do Altiplano – a distância é de 2 mil quilômetros – onde vivia a maioria de população boliviana. Além da carência de vias de comunicação, que interligasse o Altiplano ao oriente, o exíguo e pobre exército recorreu ao recrutamento coercitivo da população indígena, que não se sentiu motivada para a guerra, pois o que ocorria no Chaco não correspondia a sua realidade social (Fellman, 1981:153).

Em contraste, o Paraguai tinha seus centros vitais próximos ao território disputado e contava com um sistema ferroviário cujos pontos finais encontravam-se a 200 Km do Chaco, o que tornava mais ágil o deslocamento e o abastecimento de suas tropas. Tinha ainda como vantagem a livre navegação no Rio Paraguai e, como elemento aglutinador da população em torno da guerra, a relativa homogeneidade étnica do país (Zook, 1962: 97).

Na primeira fase do conflito, entre 1928 e o início da década de 1930, o exército paraguaio alcançou as margens do rio Parapeti e as encostas da Cordilheira do Aguarague, região mais rica do Chaco, com possibilidades reais de conquistar o território em litígio com a Bolívia. Em Assunção, cogitou-se da possibilidade de anexação do departamento de Santa Cruz, enquanto os paraguaios permaneciam firmes no seu objetivo de impedir que a Bolívia atingisse o rio Paraguai, o que representaria forte ameaça a sua segurança interna (Querejazu Calvo, 1981: 451).

As primeiras iniciativas para solucionar o conflito entre os dois países haviam acontecido no final da década de 1920, quando os Estados Unidos e a Argentina tentaram encerrar a disputa sem, no entanto, obterem sucesso. Em 1933, com a guerra já iniciada, a Liga das Nações buscou participar ativamente nas negociações de paz, mas não logrou êxito, pois já se encontrava enfraquecida em função da não participação na entidade de atores internacionais relevantes, como os Estados Unidos. Para os EUA fomentar o processo de pacificação entre a Bolívia e o Paraguai traduziria a liderança pan-americana do país, ao mesmo tempo, demonstraria a fragilidade da Liga das Nações no continente. A Argentina, por sua vez, pleiteava alcançar o status de porta-voz dos interesses do mundo ibero-americano ao questionar a liderança dos Estados Unidos. Além do que, o país tinha fortes interesses no Paraguai (Bieber, 2000: 215).

Segundo Thomas Skidmore, o distanciamento brasileiro nas tratativas de paz durante os primeiros anos do conflito devia-se a fatores externos e internos, como os impactos negativos da Depressão de 1929, da Revolução de 1930 e da Revolução Constitucionalista de 1932, em São Paulo. O período delicado que atravessava o País corroborava para limitar a ação diplomática brasileira com relação à Guerra. No entanto, a determinação de levar adiante o processo de substituição de importações, despertou no governo Vargas o desejo de fortalecer os laços econômicos com os países vizinhos. O governo brasileiro, não estava alheio, portanto, às possibilidades de exploração de petróleo na área de conflito.

Somente a partir de 1935, o governo Vargas passa a desfrutar de certa estabilidade e começa a demonstrar insatisfação com o papel secundário que o Brasil vinha desempenhando nas conversações sobre a paz no Chaco. Em 1935, o ministro das Relações Exteriores, José Carlos Macedo Soares, convida os embaixadores da Bolívia e do Paraguai no Rio de Janeiro para iniciarem entendimentos de paz sob os auspícios do presidente Vargas. O intuito era o de empreender consultas prévias à futura conferência de paz que seria realizada em Buenos Aires. Embora, a iniciativa não tenha tido sucesso, a ação promoveu protestos por parte do ministro das Relações Exteriores da Argentina, Carlos Saavedra Lamas, que afirmaria ao colega brasileiro: “*El asiento de las conversaciones diplomáticas sobre la paz del Chaco es la cancillería argentina y no otro*” (idem:218).

A despeito da insatisfação Argentina, a delegação boliviana mostrou-se grata às iniciativas empreendidas por Macedo Soares para conversar separadamente com os chanceleres da Bolívia e do Paraguai na perspectiva de obter um entendimento basilar para a conferência. A delegação afirmaria: “*la intervención brasilera inspira a nosotros más confianza que la argentina*” (idem: 221). Esse sentimento boliviano era reflexo do apoio pouco velado da Argentina ao Paraguai.

A desvantagem da Bolívia na Guerra impulsionou o golpe militar no país, liderado pelo major Germán Busch. O presidente Salamanca foi destituído e o vice-presidente, Tejada Borzano, assumiu o governo. O Fortalecimento do exército seria atingido, com o acréscimo de 25 mil combatentes, pois a Bolívia não dispunha de recursos financeiros para adquirir armamentos bélicos mais modernos. O que dá resultado, pois o exército paraguaio passa a sofrer sucessivos reveses, sendo frustrada sua intenção de cessar a guerra com a conquista de Villamontes (sul da Bolívia), o que possibilitaria negociar a paz nas condições que melhor lhe aproovessem (Finot, 1954:73).

Apesar da liderança Argentina na condução da Conferência de Paz em Buenos Aires, realizada em julho de 1935, os debates tiveram intensa participação do presidente Vargas e do chanceler Macedo Soares. A presença das autoridades brasileiras na Conferência refletia a decisão do governo de buscar mais espaço político para o Brasil nas tratativas de paz em curso. Nela um armistício é assinado, prevendo o completo cessar fogo e a desmobilização dos exércitos no prazo de três meses , o que ocorria num momento em que a Bolívia se encontrava militarmente superior ao

Paraguai. O exército boliviano recuperara-se e combatia em seu próprio terreno, estranho aos paraguaios, nas encostas dos Andes. Ao final das hostilidades bélicas, embora o Paraguai estivesse militar e economicamente esgotado, o país ainda detinha a posse de quase todo o território disputado.

A assinatura e a ratificação do protocolo de cessar-fogo numa situação desfavorável fizeram com que a Bolívia percebesse a importância de formular uma política exterior bem articulada com a Argentina e o Brasil. Os objetivos já não eram mais receber o apoio para as negociações de paz, mas conseguir suporte para os planos de desenvolvimento no leste do país. Nesse sentido, em novembro de 1935, a chancelaria boliviana anuncia a visita do seu ministro das Relações Exteriores, Tomás Manuel Elio, ao Rio de Janeiro. A intenção seria de não apenas contrariar os esforços paraguaios de aproximação com o Itamaraty, mas também preparar o caminho para um vigoroso entendimento com o Brasil.

A ocasião se apresentava, então, para que a diplomacia brasileira demonstrasse seus interesses pelo oeste boliviano. Macedo Soares sugeriu ao embaixador da Bolívia no Rio de Janeiro que discutissem sobre a concessão à Bolívia de um porto livre sobre o Atlântico, bem como sobre um projeto ferroviário conjunto para ligar a cidade de Santa Cruz de la Sierra à fronteira brasileira em Corumbá. A idéia seria empregar a soma devida pelo Brasil à Bolívia, um milhão de libras esterlinas conforme estabelecera o Tratado de Petrópolis de 1903, na construção da ferrovia ou de um oleoduto que permitisse a exportação de petróleo boliviano para o Brasil. Macedo Soares, entretanto, insistiu em duas condições para materializar a oferta: o percurso da obra de infra-estrutura deveria considerar a localização das reservas petrolíferas e a **Bolívia forneceria detalhes precisos sobre as suas reservas de hidrocarbonetos** não somente no departamento de Santa Cruz, mas também nos de Sucre e Tarija.

Ao mesmo tempo em que Macedo Soares movimentava-se para fazer avançar os interesses brasileiros, o governo argentino intensificava as discussões com a Bolívia a respeito de projetos petrolíferos, visando a entabular um acordo binacional para o fornecimento de petróleo boliviano ao mercado argentino. Essa aproximação entre os dois países faria com que o Itamaraty começasse a potencializar esforços no sentido de evitar que a região oriental boliviana se convertesse numa zona de influência Argentina.

Finalmente em julho de 1938, foi firmado, na cidade de Buenos Aires, o Tratado de Paz, Amizade e Limites entre o Paraguai e a Bolívia. Ao primeiro, coube quase todo o Chaco, enquanto que a Bolívia receberia um porto livre, assegurando o seu acesso ao rio Paraguai por meio de seu afluente, o rio Otuquis. A fronteira entre ambos os países ficou estabelecida a uma distância de segurança da rodovia boliviana Villa Montes-Boyube e do importante centro petrolífero boliviano de Camiri.

Denominada de “*Bolívia tierra de contactos*”, a nova política externa boliviana tinha como pressuposto básico o estreitamento dos contatos práticos tanto com a Argentina como com o Brasil. Embora Finot e Ostria Gutiérrez comungassem das linhas gerais dessa estratégia, divergiam num aspecto significativo. Finot acreditava que a utilização do petróleo como elemento de barganha deveria prestar-se, sobretudo, ao acercamento da Argentina, país que a seu ver, era indispensável para o êxito da política. Ostria Gutierrez, por sua vez, receava que essa opção causasse a subordinação da Bolívia ao governo de Buenos Aires, como teria ocorrido com o Paraguai. Ressaltava, então, a importância de negociações paralelas com o Brasil como forma de contrabalançar a influência argentina (Gutiérrez, 1946: 185-6).

1.3 As empresas estrangeiras diante da perspectiva de exploração petrolífera na Bolívia

Conhecida também como “Guerra do Petróleo”, a disputa entre Bolívia e Paraguai pela região do Chaco Boreal tem sido interpretada por alguns autores, dentre eles Julio Chiavenato, Amado Canelas e Enrique Bilbao, como uma guerra imperialista movida pela competição entre capitais ingleses e norte-americanos, representados por monopólios petrolíferos rivais: a *Royal Dutch Shell*, e a *Standard Oil Company*.

A *Royal Dutch Shell*, instalada na Argentina, tencionava apoderar-se de uma região hipoteticamente rica em petróleo, espraiando, assim, suas possessões. Subsidiária da *Shell*, a *Union Oil Company*, de capital europeu, havia adquirido concessões no Chaco paraguaio, mas suas perspectivas petrolíferas situavam-se além da fronteira em litígio.

Por sua vez, a *Standard Oil Company*, de New Jersey, atuava na Bolívia desde os anos 1920 e pretendia assegurar o transporte petrolífero pelo rio Paraguai. Sua atuação destacava-se pelo caráter das relações que mantivera com governos bolivianos, de quem havia sido parceira até a nacionalização da empresa, em 1937. De toda forma, a maneira pela qual a *Standard Oil* conduzira seus negócios em outros países, entabulando arranjos econômicos duvidosos, provocou a suspeição de políticos nacionalistas, os quais temiam que ocorressem na Bolívia problemas similares aos que já eram conhecidos. A *Standard Oil* enfrentava ações impetradas pelo governo norte-americano e havia acarretado sérios problemas ao governo mexicano (Vila Bacarreza, 1988: 140).

No início do século XX, o governo do presidente Ismael Montes estabeleceria, em 12 de dezembro de 1916, que a propriedade das jazidas de petróleo do país permaneceria estatal. As agruras econômicas provenientes da Primeira Guerra Mundial, entretanto, pressionaram o governo seguinte, de Gutierrez Guerra (1917-1920), a rever a questão. Revogou-se a legislação anterior, e o governo boliviano pôde outorgar novas concessões, estabelecendo o primeiro contrato com a *Richmond Levering Incorporated Company*. Apenas um ano após a subscrição do contrato, a empresa transferiu para a *Standard Oil* os direitos que o Estado boliviano lhe havia

concedido, contrariando a cláusula contratual que proibia transferências sem a prévia anuência governamental.

A *Standard Oil* tornou-se, então, no início da década de 1920, a única grande companhia petrolífera operante na Bolívia. A empresa tinha sob seu controle extensões territoriais que correspondiam a 7 milhões de hectares. Diante desse quadro, a pressão dos nacionalistas bolivianos fez com que o governo buscasse meios para legislar em defesa das jazidas nacionais. Assim, frente ao liberalismo reinante na época, a Lei Orgânica do Petróleo de 20 de junho de 1921, promulgada no governo de Bautista Saavedra (1920-1925), significou importante mecanismo em defesa das riquezas minerais do país.

Todavia, o amparo legal não era suficiente para inibir abusos. O senador Abel Iturralde, conhecido como o “Sentinela do Petróleo”, denunciou com firmeza a corrupção sob a qual se realizaram as negociações entre a *Standard Oil* e o governo, ao longo de mais de uma década. A companhia burlava os acordos empreendidos com o Estado boliviano por meio de procedimentos ilícitos, tais como, corrupção de funcionários, coação econômica e pressões políticas (Almaraz, 1967: 112).

A intenção do governo boliviano de Gutierrez Guerra (1917-1920) ao revogar a lei promulgada pelo presidente Ismael Montes e outorgar, novamente, concessões petrolíferas às grandes companhias estrangeiras, era, sobretudo, beneficiar o país com a utilização de derivados oriundos de suas jazidas. O setor mineiro, localizado no Altiplano, empregava combustível importado. Ademais, o país necessitava solucionar seu problema energético, ou seja, reduzir a importação de derivados de petróleo e, ao mesmo tempo, proporcionar à atividade mineira, combustível abundante a preços competitivos.

A partir da década de 1920, crescia o interesse dos consórcios internacionais na exploração de petróleo na região subandina. Ao mesmo tempo, os efeitos da crise mundial, que ocasionaram baixa apreciável nos preços do estanho, principal produto na pauta de exportações boliviana, corroíam a economia do país. Nesse cenário, o governo boliviano imaginou reduzir as perdas relacionadas ao metal com o ingresso do petróleo entre as *commodities* de exportação.

Por volta de 1922, a *Standard Oil* havia iniciado suas atividades por quase toda a região oriental boliviana: Bermejo, Cambeiti, Saipurú, Guariri, Santa Cruz,

Camiri, Chuquisaca. Os resultados foram satisfatórios na maior parte de suas perfurações, mas, durante vários anos, a empresa negou-se a admitir que estivesse efetivamente produzindo nessas áreas, burlando, dessa maneira, o pagamento de suas obrigações ao Estado. Em 1925, a empresa construiu, clandestinamente, um oleoduto que cruzava as margens do rio Bermejo (fronteira entre a Argentina e a Bolívia), pelo qual contrabandeava petróleo boliviano para sua filial em Águas Claras.

Na Bolívia, entretanto, o assunto somente tornou-se público dez anos depois, mediante denúncia de deputados argentinos. Durante todo esse período a *Standard Oil* enviou petróleo boliviano ilegalmente à Argentina, embora o negasse. Usualmente, os técnicos da companhia exageravam quanto às dificuldades e possibilidades de exploração, apresentando costumeiramente informes falsos para obtenção de benesses governamentais (Bacarreza, 1988 : 131).

Quando a Guerra do Chaco acontece, difundiu-se a idéia de que a *Standard Oil* a havia provocado por meio da influência que exercia sobre o governo boliviano. Além das dificuldades inerentes à exploração de jazidas, os mercados exteriores eram pouco viáveis economicamente pela impossibilidade de transportar equipamentos. A mediterraneidade boliviana traria, assim, sérios problemas para a empresa. O trajeto mais acessível compreendia a passagem pelo território argentino até atingir os portos do Atlântico. Esse caminho, contudo, encontrava-se bloqueado, já que o governo argentino recusara-se a conceder autorização para que a empresa construísse e operasse um oleoduto em seu território. A única alternativa para viabilizar a exportação petrolífera do oriente boliviano resumia-se ao território em litígio com a República do Paraguai (Zook, 1962: 123).

No entanto, ainda que, de fato, os interesses da *Standard Oil* coincidissem com os do governo boliviano no tocante ao escoamento de sua produção petrolífera via o rio Paraguai, não há evidências concretas que indiquem a participação direta da empresa na eclosão do conflito, no sentido de induzir o Estado boliviano à guerra, como alguns autores sugerem (Baldivieso, 1986: 596). Há que se lembrar, nesse sentido, que a companhia declarou-se neutra em relação à guerra, permanecendo à vontade para negociar a venda de gasolina para os exércitos boliviano e paraguaio ao preço que melhor lhe aprouvesse e, gradativamente, seu relacionamento com o governo da Bolívia deteriora-se. Diante da solicitação da cúpula militar do país para que a empresa produzisse combustível para a aviação, a companhia nega-se a atender o pedido

alegando que a sua elaboração era tecnicamente inviável. Com isso, acontece a intervenção do Ministério da Guerra, que se apropria das instalações da *Standard Oil* de Camiri para produzir o combustível.(Bacarreza, 1988: 162).

As atitudes consideradas prejudiciais à Bolívia, associadas às defraudações da *Standard Oil* fizeram com que, finalmente, o governo boliviano a acionasse judicialmente. Em 1937, seria declarada a caducidade das concessões da empresa na Bolívia, mediante resolução da Corte Suprema boliviana, por motivo de defraudação dos interesses fiscais (*idem*: 173).

Com a resolução do conflito no Chaco, a Bolívia funda uma empresa estatal para administrar a exploração e o refino de petróleo e, assim, impulsionar a recuperação econômica do país. Surge, assim, a *Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos* (YPFB). As companhias petrolíferas americanas foram nacionalizadas e impedidas de atuar no mercado boliviano, dentre elas a *Standard Oil*. .

1.4 A Argentina e o Brasil diante da política pendular boliviana

Desde os entendimentos preliminares da Conferência de Paz no Chaco, em Buenos Aires, em 1935, o Brasil e a Argentina já demonstravam interesse em firmar acordos com a Bolívia para a possível exploração petrolífera no país. Em conversações reservadas, os governos dos dois países articularam as bases para as negociações de futuros acordos sobre o aproveitamento do petróleo boliviano e sobre a vinculação ferroviária que possibilitaria o escoamento da produção mineral boliviana. Previa-se que a Bolívia se tornaria mercado consumidor para a crescente produção industrial brasileira e argentina (Bieber, 2000: 218).

As dificuldades financeiras da Bolívia em explorar com recursos próprios suas reservas de petróleo e a política do governo boliviano para atrair recursos oriundos da América Latina, mesmo importantes, não são fatores suficientes para explicar as razões pelas quais o governo boliviano buscava entabular acordos bilaterais com o Brasil e a Argentina.

Tudo indica que a estratégia de La Paz naquele momento consistia na manipulação da instável balança de poder entre o Brasil e a Argentina pela hegemonia no contexto regional. Os dois países, além de potenciais consumidores das reservas de petróleo situadas no Oriente boliviano, desempenharam papel preponderante nas negociações relativas à definição de fronteira da Bolívia com o Paraguai. Desse modo, tanto o Brasil como a Argentina eram percebidos pela política externa boliviana, a partir da gestão do chanceler Tomás Elio, como essenciais para a manutenção da integridade territorial do país, ainda intimidada pela presença de tropas paraguaias próximas à região de Santa Cruz de la Sierra.

Em 1938, por exemplo, pouco antes da assinatura do “Tratado de Paz, Amizade e Limites entre a Bolívia e o Paraguai” surgia como perigo iminente a anexação pelo Paraguai da zona petrolífera boliviana e do Departamento de Santa Cruz, apoiado nos argentinos. A Argentina, por sua vez, cogitava alcançar o Oriente boliviano, pois além do petróleo, situavam-se nessa região as reservas de ferro de El Mutún, estratégicas para a arrancada industrial argentina. Além do que, a imensa área conquistada pelo Paraguai durante a guerra não possuía petróleo (Baldivieso, 1986:23).

Por ocasião da Conferência de Paz vários entraves em relação à região do Chaco paralisaram as negociações. A Bolívia exigia sua soberania sobre o rio Paraguai até a Baía Negra, enquanto que a Argentina pretendia garantir a fronteira até o limite máximo do Chaco Boreal. No curso das negociações, o Itamaraty aderiu à posição boliviana, tornando-se, então, o primeiro país a reconhecer a mediterraneidade do vizinho andino como problema continental. (Guerra de Paula, 1984: 71). A adesão brasileira à causa boliviana seria enfática. O embaixador Rodrigues Alves, da Comissão Brasileira do Chaco, chegou a declarar que se o Departamento de Santa Cruz fosse eventualmente anexado ao Paraguai, o Brasil seria forçado a agir com firmeza. Na verdade, essas declarações dirigiam-se à Argentina: o Brasil não permitiria mais conquistas sobre o território boliviano. Ao apoiar a Bolívia em sua pretensão de obter um porto livre no rio Paraguai, garantindo a presença boliviana naquela região, o Brasil asseguraria uma política que lhe beneficiaria no Prata.

Ao Brasil interessava assegurar o acesso às reservas de petróleo da Bolívia, bloqueando ao mesmo tempo, a expansão argentina em direção ao norte, devido à proximidade da fronteira brasileiro-boliviana. Desse modo, impediria que, simultaneamente, a Argentina tomasse sua dianteira nessa estratégia. A Argentina vislumbrava não apenas o acesso às matérias primas existentes na Bolívia, tais como petróleo, ferro e borracha, mas os meios de assegurar o futuro mercado oriental boliviano, o que possibilitaria ao país exercer seu papel hegemônico no Prata (Baldivieso, 1986:105).

Durante as reuniões da Conferência de Paz do Chaco, os representantes bolivianos perceberam a possibilidade de impedir o avanço dos interesses argentinos na região, ao favorecer as iniciativas brasileiras, incentivando, desse modo, a disputa entre o Brasil e a Argentina. Na ótica do presidente da Comissão Boliviana de Estudos de Questões Econômicas, Juan Munóz Reyes, a Bolívia, ao inclinar-se para qualquer um dos lados, tornaria inevitável a aliança do outro com o Paraguai.

Desse modo, o governo de La Paz compreendeu que a gravitação viria com a divisão geográfica da zona de influência: ao Brasil ficaria reservada a área ao norte do Rio Grande e à Argentina aquela situada ao sul (Canelas, 1963: 59).

A política pendular do governo militar da Bolívia, após a Guerra do Chaco, visava atrair tanto os interesses brasileiros como os argentinos, mediante a visão de que ambos disputavam a hegemonia no continente. Garantia-se a integridade territorial

boliviana por meio de um pacto de segurança. Nesse contexto, o petróleo serviria à Bolívia como instrumento para viabilizar o ingresso de recursos tanto do Brasil como da Argentina, durante os anos de realização da Conferência de Paz do Chaco.

A incapacidade de direcionar a seu favor o jogo pendular que a diplomacia boliviana empreendia entre a Argentina e o Brasil desde o início da segunda metade dos anos 30 revelou-se determinante para que o Itamaraty buscasse firmar um tratado ferroviário e um tratado sobre a exploração do petróleo com a Bolívia antes que a Argentina tomasse a mesma iniciativa.

Tão logo o chanceler Macedo Soares, que chefiou o Itamaraty pela primeira vez entre julho de 1934 e janeiro de 1937, demonstrou preocupação com relação aos possíveis avanços argentinos, uma Comissão Mista Brasil-Bolívia reunia-se para tratar da cooperação entre os dois países. Caberia a essa Comissão elaborar, entre junho e dezembro de 1937, os esboços do “Tratado sobre Vinculação Ferroviária entre Corumbá e Santa Cruz de la Sierra” e do “Tratado sobre Saída e Aproveitamento do Petróleo Boliviano”. Esses tratados foram assinados no Rio de Janeiro, em 25 de fevereiro do ano seguinte, pelo embaixador da Bolívia no Rio de Janeiro, Ostria Gutiérrez, e pelo Ministro das Relações Exteriores do Brasil, Mário de Pimentel Brandão. O “Tratado de Paz no Chaco” não havia sido ainda firmado e o Brasil, então, declarava naquela ocasião que ao assinar os dois tratados comprometia-se em respeitar a integridade territorial boliviana. Ou seja, o governo brasileiro somente acataria um acordo livremente endossado pelo governo de La Paz. (Bieber, 2000:230).

No entanto, as relações entre o Rio de Janeiro e La Paz estremeceram-se quando a Bolívia firmou um tratado com a Argentina, em 10 de fevereiro 1941. Com isso, o governo brasileiro suspendeu os fundos requeridos pela Comissão Mista de Estudo do Petróleo. Ao assinar o tratado com o governo boliviano, a Argentina concretizava sua meta, traçada ainda durante as tratativas de paz no Chaco, de vincular-se economicamente ao Oriente boliviano (Puig, 1975: 67).

O tratado de 1941, firmado durante a presidência de Henrique Penãranda, na Bolívia, e de Roberto Ortiz [na Argentina](#), por meio dos Chanceleres Alberto Ostria Gutierrez e Guilherme Rothe, contemplava os seguintes objetivos imediatos: a construção da ferrovia Yacuiba-Santa Cruz de la Sierra-Sucre, a construção de um oleoduto entre Orán e as reservas petrolíferas bolivianas de Bermejo, e a dinamização,

bem como a exploração dessas reservas para além dos limites de Sanandita, em plena zona de influência da via férrea projetada, no Oriente boliviano. A ferrovia partiria de Yacuiba, situada em zona de fronteira, estendendo-se até Santa Cruz, onde se prolongaria até Sucre. Caberia à Argentina financiar o empreendimento mediante o empréstimo de 2 milhões de pesos ao governo boliviano, que poderia pagá-lo com petróleo ou em espécie. O projeto previa, ainda, perfurações e a exploração de poços petrolíferos em Sanandites (*idem*: 73).

A Bolívia, entretanto, garantiria à Argentina a exploração do petróleo produzido nas áreas pelas quais atravessasse a ferrovia Yacuiba- Santa Cruz e o oleoduto Bermejo-Orán. Na verdade, o que os argentinos pretendiam era atingir o Oriente boliviano, onde fatalmente se chocariam com os interesses brasileiros. Nessa região, além de petróleo, estavam situadas as jazidas de ferro de El Mutún, particularmente visadas pela Argentina, ciosa por garantir o abastecimento de matérias primas para o seu processo de industrialização.

A despeito do grande interesse da Argentina em fomentar a cooperação com os bolivianos, o governo daquele país não dispunha dos recursos necessários para investimentos vultuosos na exploração petrolífera. Optou, então, por um financiamento moderado, sem maiores riscos, cujo pagamento o governo boliviano honraria com petróleo. Dessa forma, o norte da Argentina seria abastecido com combustível proveniente do Oriente boliviano a preços inferiores àqueles praticados pelos países do Oriente Médio, livrando a Argentina das incertezas relacionadas a esse mercado em virtual caso de conflito na região (Moreno, 1961: 232).

Nesse sentido, o projeto argentino era impulsionado tanto pelo seu caráter geopolítico como pela sua importância econômica. A ferrovia Yacuiba-Santa Cruz seria vantajosa para a Argentina, pois atuaria como um prolongamento das demais ferrovias “*que no pueden quedar en la frontera y necesitan tenderse em el interior del país vecino dotado de productos naturales valiosos*” (Almaraz, 1967: 110). Permitiria, ainda, que a Argentina abastecesse o mercado boliviano com produtos oriundos do Pacífico e Atlântico.

Em relação à Bolívia, os Acordos de 1941 com a Argentina representavam a continuidade da linha de política externa traçada, desde meados de 1936, pelos chanceleres Enrique Finot e Alberto Ostría Gutiérrez, conhecida como “Bolívia tierra de

contactos”. Política que tinha como objetivo salientar a importância estratégica boliviana para o contexto sul-americano, especialmente para países como a Argentina e o Brasil. Nesse jogo geopolítico, a Bolívia naturalmente esperava usufruir de dividendos econômicos. Na opinião do chanceler boliviano Anze Matienzo, o acordo com a Argentina possibilitaria maior equilíbrio nas relações comerciais entre os dois países, já que a Bolívia incorria em constantes déficits, dada a crescente importação de produtos argentinos.(Cusicanqui, 1982: 338). Nesse caso, o convênio permitiria exportar petróleo bruto de Bermejo para importá-lo já refinado. Ademais, facilitaria a intensificação da produção petrolífera em Sanandita, o que possibilitaria à Bolívia alocar seu petróleo no mercado argentino e exportar pela via do Atlântico (*idem*: 340).

Era extremamente estratégico para a Bolívia ter alternativas para conectar-se ao oceano Atlântico – o país ressentia-se da perda de sua faixa costeira para o Chile na Guerra do Pacífico (1879-1884) – não apenas pelas vantagens de natureza econômica, mas como meio de resgatar o brio nacional. Décadas mais tarde, durante a Guerra do Chaco, não apenas a disputa pelo possível potencial petrolífero da região ocasionaria o conflito, mas também o interesse boliviano em ter acesso ao rio Paraguai, o qual permite a navegação de embarcações de grande calado. Elos fluviais e ferroviários eram, portanto, cruciais para um país mediterrâneo como a Bolívia. Dessa forma, o governo boliviano vislumbrava também utilizar a ferrovia para intensificar o traslado de cargas, principalmente o transporte de madeiras, produtos tropicais e petróleo até a Argentina. De acordo com o jornal *El Diálogo*, a ferrovia seria fundamental para garantir o povoamento das regiões desertas, pois despertaria o interesse para novos assentamentos rurais, uma vez que o escoamento da produção estaria assegurado (Almaraz, 1967: 121).

Ao buscar um equilíbrio das forças político-econômicas entre o Brasil e a Argentina, a diplomacia boliviana originou entraves à continuidade dos projetos estabelecidos com o Brasil em 1938. Parte do traçado da ferrovia prevista pelo tratado de 1941 adentrava na região reservada anteriormente ao Brasil. Santa Cruz de la Sierra era, portanto, o destino das duas linhas, a brasileira e a argentina. Ficava patente que, na convergência final de ambas, a região reservada à exploração por companhias brasileiro-bolivianas seria permeada pela concessão argentina, numa clara sobreposição de competências na mesma área.³

³ Ver Ata da Décima Oitava Sessão do Conselho de Segurança Nacional realizada em 04 de março de 1955.

O governo brasileiro imediatamente demonstrou sua insatisfação por meio de nota do Ministro das Relações Exteriores, Oswaldo Aranha, na qual esclarecia que a cláusula VIII do Tratado Ferroviário Boliviano-Argentino, de 10/02/41, era incompatível com o que havia sido acordado entre o Brasil e a Bolívia, conforme o artigo VI do Tratado sobre Saída e Aproveitamento do Petróleo Boliviano, de 25/02/38.⁴

Mesmo diante desse impasse, os trabalhos de construção da ferrovia Corumbá-Santa Cruz prosseguiram, enquanto que as inversões de capital nos projetos da Comissão de Estudos do Petróleo foram logo suspensas. Em seu artigo IV, o Tratado de Vinculação Ferroviária de 1938 entre o Brasil e a Bolívia expressava que a garantia do adiantamento realizado pelo governo brasileiro para a construção da ferrovia Corumbá- Santa Cruz seria o produto da exploração das zonas petrolíferas nas quais a ferrovia chegasse ou atravessasse.

A controvérsia se torna mais evidente quando se observa o que estabelece o tratado celebrado entre os bolivianos e os argentinos. Seu Artigo VIII determinava que a garantia das somas que o governo argentino adiantaria à Bolívia seria o produto da venda do petróleo cru das zonas petrolíferas que cruzassem ou chegassem à via férrea Yacuiba-Santa Cruz- Sucre e ao oleoduto Bermejo-Orán⁵.

Em 27 de agosto de 1941, o representante do Itamaraty, ministro Lafayette de Carvalho e Silva, enviaria nota à chancelaria boliviana salientando que a exploração de petróleo na zona que se estendia do Rio Parapeti para o norte estaria, necessariamente, sob incumbência de sociedades mistas brasileiro-bolivianas. Questionava, ainda, se o petróleo produzido nessa zona não poderia ter outro destino senão o indicado no Artigo VI do Tratado, e se empresas brasileiro-bolivianas teriam o privilégio da construção e exploração de oleodutos como previa o Artigo VII. Por fim, afirmava que o governo brasileiro não teria como conciliar tais atribuições com o novo compromisso assumido pelo governo boliviano, que constava no Artigo VII do Tratado de Ligação Ferroviária Argentino-Boliviano.⁶

⁴ Legação do Brasil em La Paz. Despacho Reservado SERE 9 ago. 1941. RJ. Arquivo Histórico do Itamaraty.

⁵ Memorandum da Divisão Política do Itamaraty ao Secretário Geral do Ministério das Relações Exteriores, datado de 08 de fevereiro de 1955.

⁶ Legação do Brasil em La Paz. Despacho Reservado SERE 27 ago. 1941. RJ. Arquivo Histórico do Itamaraty.

A chancelaria boliviana, ao responder, afirma que o direito brasileiro era mais antigo e, portanto, prevaleceria. Acrescenta, ainda, que antes de firmar os convênios com a Argentina para construir a ferrovia, a Bolívia preliminarmente observaria os compromissos assumidos com o Brasil. Ademais, esclarecia que a inclusão do Artigo VIII no convênio em questão se referia somente ao produto da venda de petróleo cru e óleo combustível da área compreendida entre Yacuiba e Vila Montes. Dessa maneira apenas o trecho ferroviário correspondente a esse setor seria construído de imediato (Cusicanqui, 1982: 347).

A falta de entendimento entre as duas chancelarias não se dissiparia. Em junho de 1945, Bolívia e Argentina ampliariam, por meio de notas reversais, o Tratado de 1941, sem que fosse feito qualquer esclarecimento à reserva brasileira. O Itamaraty voltaria a protestar e a manifestar a incompatibilidade entre o que estabeleciam as notas reversais, assinadas pelos governos do Brasil e da Bolívia, quanto à concessão de novos créditos para iniciar perfurações previstas pela Comissão Mista de Estudos de Petróleo, e a presente política de aproximação entre Bolívia e Argentina. Exigia, portanto, que o governo de La Paz elucidasse a questão sem pairar margem para dúvidas.

Frente à omissão da Bolívia, em maio de 1950, obteve a chancelaria brasileira, via sua embaixada em Buenos Aires, os esclarecimentos necessários quanto às reservas brasileiras asseguradas pelo Tratado de 1938, contudo, sem a aquiescência posterior da Bolívia. Estabeleceu-se, então, que ao norte do rio Parapeti a exploração da área seria brasileira, enquanto que a porção Sul caberia à Argentina. De acordo com J. Escobari Cusicanqui, o imbróglio da garantia oferecida à Argentina e a questão da demarcação da zona petrolífera serviriam ao Brasil como pretexto para justificar o não provisionamento dos fundos requeridos pela Comissão Mista (*idem*: 364).

À medida que os trabalhos de construção da ferrovia Corumbá-Santa Cruz de la Sierra avançavam, recrudesciam na Bolívia críticas que atribuíam ao Brasil a adoção de uma política de caráter nitidamente imperialista. Os descontentes denunciavam que a conseqüência da obra, ao interligar os dois países por meio da ferrovia, seria a Bolívia tornar-se zona de influência brasileira, comprometendo irremediavelmente sua soberania nacional. As autoridades brasileiras responsáveis pela construção da ferrovia eram acusadas de violar os direitos de soberania boliviana. Em editorial, o jornal boliviano *El Diáριο*, da cidade boliviana de Oruro, solicitou ao governo federal que agisse com maior prudência na defesa dos interesses nacionais,

atribuindo à construção da estrada de ferro a responsabilidade pela demolição das vias vicinais que beneficiavam pequenos povoados, deixando-os incomunicáveis. Responsabilizava não apenas o Brasil, mas também a conivência das autoridades locais bolivianas que não se ocupavam do caso.⁷

As críticas direcionadas ao Brasil culminaram, em 1942, na campanha desencadeada por setores militares para a criação, pela Câmara dos Deputados, de uma Comissão Parlamentar com o objetivo de inspecionar as obras do primeiro trecho construído da ferrovia, bem como averiguar a autenticidade das denúncias que circulavam nos meios políticos e na imprensa sobre a “penetração” brasileira na região. (Mascarenhas, 1959: 45).

Concluídos os trabalhos da Comissão investigadora, a Bolívia passou a demandar do Brasil a aplicação de leis trabalhistas em benefício dos operários bolivianos. Dentre as medidas tomadas destacavam-se a fixação de tetos salariais, a proibição de remuneração mediante vales e a exigência de serviços sanitários e habitacionais. O governo boliviano chegou a discutir com o Brasil a possibilidade de controlar a entrada de trabalhadores negros provenientes do Mato Grosso, que segundo aquele país ameaçava a unidade cultural e racial boliviana.

Outro motivo de preocupação dos bolivianos envolvia a questão da migração de trabalhadores rurais que, atraídos por melhor remuneração nos trabalhos de construção da ferrovia, deixavam os campos de cultivo, contribuindo para a alta nos preços dos produtos agrícolas. Estimativas apontavam para a presença, em 1943, de 5 mil bolivianos na margem brasileira do rio Paraguai a serviço da construção da ferrovia.⁸

O ponto crucial, entretanto, segundo críticas registradas pela Comissão Parlamentar, referia-se à questão da debilidade produtiva da região pela qual atravessaria a ferrovia. Desarticulada do centro do país, carente de núcleos populacionais relevantes e de atividade comercial praticamente insignificante, a região permanecia exposta à influência brasileira, tornando frágil sua própria integridade territorial. Enquanto que Roboré contava com apenas 2,5 mil habitantes, Corumbá, com 18 mil, possuía mercado interno e externo relativamente dinâmicos, já que funcionava como o elo de integração entre toda a região mato-grossense e o restante do país. A

⁷ El Diálogo. La Paz, 26 junho, 1942. RJ. Arquivo Histórico do Itamaraty.

⁸ La Razón. La Paz, 10 jan. 1943. RJ. Arquivo Histórico do Itamaraty.

cidade brasileira não apenas impulsionava o comércio abastecedor da região, como também articulava a vinculação daquela área com os países platinos, via rio Paraguai. De fato, atestava o relato da Comissão Parlamentar que a influência brasileira na região era bastante nítida, sobretudo, a partir de San José de Chiquitos: "tem-se a impressão de se haver deixado as terras bolivianas no que se relaciona ao idioma, aos costumes e à alimentação".⁹

Na verdade, ocorrera exatamente o que o governo de La Paz tentara evitar, ou seja, que a cidade brasileira de Corumbá se tornasse um pólo de atração entre todo o Oriente boliviano, o Mato Grosso e o Paraguai. Segundo denúncias feitas na Bolívia, o Brasil praticava políticas expansionistas "rumo ao Oeste", aproveitando-se da debilidade do Oriente boliviano. Assim, submetia toda essa região ao dinamismo da cidade fronteiriça de Corumbá, situada no curso superior do Rio Paraguai. Absorvia amplas fatias do comércio fluvial de Buenos Aires, Montevideu e Assunção, desfazendo a possibilidade de converter uma das cidades bolivianas, à margem do Paraguai, em entreposto de relevância para o comércio local, como pretendiam os bolivianos.

Diante dessa constatação, a Bolívia empenhou-se em fortalecer a posição de Puerto Suarez, cidade mais populosa do Oriente boliviano. De acordo com a Comissão investigadora dos trabalhos da ferrovia, a Comissão Mista brasileiro-boliviana estaria seguindo deliberadamente a política brasileira de converter Corumbá em metrópole do Oriente boliviano, evitando, desse modo, o florescimento de centros populacionais de maior envergadura nessa porção do território boliviano.¹⁰ Não apenas o traçado da ferrovia passou a ser questionado como também a retidão dos membros bolivianos da Comissão Mista, que concordaram com tal projeto, uma vez que, ao passar a 3 km ao longo de Puerto Suarez, a ferrovia dificultava a colocação de sua produção no mercado regional. Exigiu-se, então, que a Comissão Mista aprovasse de imediato a construção de um ramal complementar da ferrovia até Puerto Suarez.¹¹

Em reação à proposta da Comissão Parlamentar boliviana de construir-se o ramal complementar da ferrovia, o governo brasileiro argumentou que a proposta tinha natureza estritamente política e lançava suspeição sobre os trabalhos da Comissão Parlamentar que estaria atendendo interesses argentinos, particularmente ciosos por

⁹ *El Diálogo*. La Paz, 26 jun. 1942. RJ. Arquivo Histórico do Itamaraty.

¹⁰ *La Razón*. La Paz, 10 jan. 1943. RJ. Arquivo Histórico do Itamaraty.

¹¹ *Idem*.

dificultar a continuidade da obra. Alegou, por fim, que a construção do ramal complementar era de difícil execução.¹²

Diante desse quadro, a fim de reverter a situação de dependência em relação à cidade de Corumbá, o governo boliviano passou a empreender estudos para viabilizar a drenagem do canal de Tamengo, com a finalidade de garantir o acesso de embarcações ao rio Paraguai (Conduru, 2001: 48). Em relação à questão, a embaixada brasileira em La Paz advertiu o Itamaraty sobre a imperiosa necessidade de se fazer cumprir o Artigo VIII do Tratado Ferroviário com aquele país, que previa a construção do porto de Corumbá. Considerando-se que o projeto já havia sido aprovado e figurava nos orçamentos a verba para sua realização, a obra, na ótica da diplomacia brasileira, seria fundamental para satisfazer as expectativas de escoamento comercial da Bolívia. Na verdade, o objetivo real era impedir que a drenagem do canal de Tamengo se concretizasse.

A execução desse projeto boliviano desviaria de Corumbá para o canal de Tamengo todo o volume do comércio do Oriente boliviano de que aquela cidade brasileira é o entreposto natural (*idem*: 53).¹³

¹²Legação do Brasil em La Paz. 9 mar.1943. RJ. Arquivo Histórico do Itamaraty.

¹³ Legação do Brasil em La Paz.Ofício Reservado n.30, 26 jul.1939. RJ. Arquivo Histórico do Itamaraty.

CAPÍTULO II

DOS TRATADOS DE 1938 AOS ACORDOS DE ROBORÉ

2.1 Os Tratados de 1938 entre o Brasil e a Bolívia

O Tratado sobre Vinculação Ferroviária, assinado em 25 de fevereiro de 1938, pretendia interligar a cidade brasileira de Corumbá à de Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, com possível prolongamento até Cochabamba. Na verdade, visava a concretizar uma rota interoceânica – Atlântico e Pacífico – que, ao cruzar o território boliviano, daria ao país o acesso ao rio Paraguai e ao porto de Santos. Ademais, facilitaria o intercâmbio comercial entre o Brasil e a Bolívia, asseguraria a cooperação econômica e técnica brasileira para a construção da ferrovia, além de garantir o pagamento de cerca de um milhão de libras esterlinas do Brasil à Bolívia, previsto pelo Tratado de 1928. O governo boliviano, por sua vez, teria a opção de pagar os adiantamentos efetuados pelo Brasil em dinheiro ou em petróleo.

O Tratado sobre Saída e Aproveitamento do Petróleo Boliviano, complementar ao Tratado Ferroviário, estabelecia que os dois países deveriam pesquisar conjuntamente o potencial petrolífero da região, que depois deveria ser processado industrialmente por sociedades mistas brasileiro-bolivianas especialmente constituídas para esse fim. A cláusula mais importante do Tratado era a que concedia a essas sociedades mistas o monopólio virtual do abastecimento de petróleo no Brasil, já que obrigava o governo brasileiro a importar das lavras bolivianas o óleo cru que necessitasse, desde que o preço deste fosse o mesmo que o de outras procedências.

Naquele momento, o mercado brasileiro era suprido, em larga medida, pelos consórcios internacionais, que, naturalmente, viam com desconfiança o Tratado sobre Saída e Aproveitamento do Petróleo Boliviano. Além disso, alguns grupos econômicos brasileiros opunham-se ao Tratado, pois entendiam que, caso se descobrisse petróleo no Recôncavo baiano, a Bolívia já teria garantido parcela significativa do mercado brasileiro (Cohn, 1968: 87). A Bolívia, por sua vez, atada a sua mediterraneidade, falta de mercados consumidores e sem poder escoar sua produção pelo rio da Prata, podia contar com a venda de petróleo ao Brasil, que naquela época já importava 25.000 barris diários de derivados de petróleo. Suprida a demanda boliviana e brasileira, o petróleo

restante poderia ser exportado para outros mercados por meio do território brasileiro ou por outra via, mas a preferência deveria ser dada à via Santa Cruz-Corumbá. O elevado investimento feito pela *Standard Oil* na região fazia crer que o potencial petrolífero da área fosse confirmado (Mariaca, 1966: 106).

À Comissão Mista, que seria criada para orientar a exploração de petróleo, caberia gerenciar o financiamento de 1,5 milhão de dólares, montante a ser dividido entre os dois países. O Brasil, entretanto, adiantaria a parte correspondente à Bolívia. Em seu Artigo VI, o Tratado estabeleceria que a exploração do petróleo da zona subandina mencionada seria feita por intermédio de sociedades mistas boliviano-brasileiras, organizadas de acordo com as leis vigentes em cada país.

Assim, à medida que as negociações sobre o armistício no Chaco se tornavam difíceis na Conferência de Paz em Buenos Aires, os acordos realizados pelo governo boliviano com o Brasil garantiam-lhe também dividendos políticos, uma vez que a diplomacia boliviana tratava de suscitar o interesse do Brasil ao envolver a região em litígio. Tratava-se de impedir que o Paraguai se apoderasse da zona petrolífera subandina, bem como de bloquear o possível apoio paraguaio ao movimento segregacionista de Santa Cruz de la Sierra. De fato, ter o governo brasileiro ao seu lado era importante para que a Bolívia garantisse sua integridade territorial (Ostria, 1953: 79).

Os tratados de 1938 passaram por uma série de interpretações, emendas e ampliações. Segundos seus defensores, a aproximação boliviano-brasileira garantiu à Bolívia várias vantagens econômicas. O tratado ferroviário assegurava a saída da Bolívia ao Atlântico, mediante a interligação de Santa Cruz de la Sierra ao porto de Santos e ao rio Paraguai. Na década anterior, em 1928, o Tratado de Natal previa que a conexão entre a fronteira brasileiro-boliviana se daria mediante a construção de uma rodovia. Substituir essa articulação por uma ferrovia, tornou-se economicamente mais atraente para o governo boliviano (Whately, 1958: 43). O Tratado de Natal também contemplava o pagamento pelo Brasil de um milhão de libras esterlinas à Bolívia, referindo-se à indenização pela permuta do Acre, ainda não pagos porque o Brasil alegava dificuldades financeiras. O Tratado garantiria, então, os recursos para a construção da ferrovia entre a Bolívia e o Brasil, e que o governo brasileiro finalmente saldasse a antiga dívida com a Bolívia (*idem*: 45).

Há que se considerar ainda que a vantagem mais imediata da linha férrea Corumbá-Santa Cruz seria a integração da região oriental boliviana ao restante do país. Os departamentos de Pando, Beni e Santa Cruz constituíam imensa área desguarnecida e desvinculada do Altiplano boliviano. A integração dessa região, de grande potencial para a agricultura, a pecuária, a exploração de madeira e a indústria de derivados, poderia contribuir para romper o isolamento do sistema econômico centralizado no Altiplano, voltado para a mineração, mediante sua vinculação com o Brasil e a Argentina.

E, finalmente, de forma mais ampla, a ferrovia Corumbá-Santa Cruz propiciaria o surgimento de pequenos núcleos populacionais, possibilitando que comunidades agrícolas se estabelecessem em Puerto Suarez, Santa Ana, Roboré, San José de Chiquitos, Santiago e Santa Cruz.

Assim, o governo boliviano acreditava que por intermédio do convênio referente ao aproveitamento do petróleo dessa região pelo Brasil, o país conseguiria obter vários benefícios. Ademais, considerava que as jazidas petrolíferas nacionais permaneceriam inexploradas caso não houvesse o consórcio com o capital externo.

Quanto ao tratado concorria favoravelmente ao Brasil o fator geográfico. Dada a proximidade da localização das jazidas bolivianas com a fronteira brasileira, as autoridades daquele país percebiam o Brasil como o mercado mais viável para o consumo do petróleo subandino (Abecia Baldivieso, 1986: 126). Tratava-se também de salvaguardar os campos petrolíferos dos interesses argentino-paraguaios. Nesse sentido, o tratado assegurava a cooperação técnica e econômica brasileira para a execução de estudos, sondagens e futuras explorações.

2.2 Os entraves e as repercussões dos Tratados nos dois países

Enquanto o governo de La Paz manifestava seu otimismo em relação aos acordos com o Brasil, a opinião pública boliviana mostrava-se de certa forma dividida. A aprovação pela Convenção Nacional por larga margem – 88 votos contra apenas 11 – dos “Tratados de Vinculação Ferroviária e Aproveitamento do Petróleo Boliviano pelo Brasil” não evitou as críticas da oposição, liderada pelo Ministro das Minas e Petróleo Dionísio Foyanini e pelo Ministro da Justiça Elias Belmonte, integrantes do governo German Busch (Jorge, 1982: 94). Na verdade, Foyanini havia participado da Comissão Mista Brasileiro-Boliviana, que se reunira em virtude das negociações dos Tratados e havia concordado com suas conclusões. No entanto, após viajar à Argentina a convite das autoridades locais, Foyanini passou a fazer campanha contra os tratados com o Brasil e a empenhar-se em bloquear sua aprovação pelo congresso boliviano, ao mesmo tempo em que buscava aproximar a Bolívia da Argentina (Ostria, 1953: 82).

Segundo seus opositores, os tratados de 1938 com o Brasil correspondiam aos planos de Getúlio Vargas para levar adiante a “Marcha para o Oeste e não correspondiam aos interesses nacionais bolivianos”. De acordo com a oposição, a estratégia do Brasil para penetrar em território da Bolívia se materializaria por meio da construção de ferrovias, inicialmente com a Madeira-Mamoré, prevista pelo Tratado de Petrópolis de 1903, e, naquele momento, pela linha Corumbá-Santa Cruz de la Sierra. (Gosalvez, 1960: 98). Alegavam que, com a perda do Acre para o Brasil, tornara-se evidente a tendência expansionista brasileira. Segundo Alípio Valencia Vega, autor do livro *Geopolítica en Bolívia*, a questão poderia ser vista da seguinte forma:

A revolução do Acre, realizada pelo espanhol Luis Galvez e pelo paulista Plácido de Castro, foi determinada tanto pela simples ambição territorial quanto pelo desejo de incorporação à economia brasileira dos grandes lucros da borracha, tão abundantes e de tão boa qualidade no território boliviano do Acre, abandonado como as demais fronteiras deste país. Mesmo assim não terminaram os desejos geopolíticos do Brasil (*apud* Cusicanqui Escobari, 1982: 107).

O Brasil, particularmente a partir da década de 1930, passara a ser percebido como potência emergente na América Latina e começaria a preocupar parte da comunidade política boliviana. Sua percepção estava baseada numa supervalorização da posição estratégico-geográfica da Bolívia, que se tornara objeto da cobiça brasileira. A

centralidade geográfica da Bolívia no continente e os seus recursos naturais (ferro, petróleo, estanho e borracha) despertavam a ambição do governo brasileiro necessitado de recursos para impulsionar o processo de industrialização no Brasil (Gosalvez, 1960: 102).

Nesse sentido, a ferrovia Corumbá-Santa Cruz faria parte de um projeto mais amplo: a continuação da linha ferroviária, cruzando o território boliviano, até o porto de Arica no Pacífico. O eixo Santos-Arica, de acordo com Alípio Vega, não se limitava a uma via de comunicação intercontinental em benefício dos países pelos quais passasse o sistema. Na sua visão esse projeto ocasionaria:

[a] penetração da influência brasileira nos países pelos quais atravessasse a ferrovia, pois não seria difícil que ela se convertesse em uma verdadeira incorporação desses setores estrangeiros à essa via de comunicação (*idem*).

No que se refere ao “Tratado de Saída e Aproveitamento do Petróleo Boliviano”, as críticas concentraram-se na questão da extensão da área de exploração petrolífera. A área concedida era vastíssima e o Artigo 1º do Tratado não a delimitava claramente:

Artigo 1º: Os governos do Brasil e da Bolívia concordam em efetuar os estudos topográficos e geológicos e em realizar as sondagens necessárias, destinadas a determinar o verdadeiro valor industrial das jazidas petrolíferas da zona subandina boliviana, que se estende do Rio Parapeti para o Norte.

Traçara-se um paralelo desde o Rio Parapeti, cujo limite ao Norte era o Rio Ichilo, enquanto que os limites orientais e ocidentais permaneciam indefinidos. Algumas das imprecisões do Tratado foram corrigidas mediante as Notas Reversais de 9 de julho de 1938 e de 17 de janeiro de 1952. Um Protocolo, de novembro de 1938, determinava que a zona de estudo e de exploração petrolífera estendia-se do Rio Parapeti até o Ichilo, enquanto seus limites geográficos laterais seriam estabelecidos quando se fizesse a regulamentação à qual se submeteria o funcionamento da Comissão Mista Brasileira-Boliviana.¹⁴

¹⁴ Cf. Nota Reversal assinada pelos governos do Brasil e da Bolívia em 17 de janeiro de 1952.

A regulamentação precisa da área, contudo, somente foi fixada cinco anos mais tarde, por meio das Notas Reversais de janeiro de 1952. A superfície da área foi estabelecida em 3.521.329/hectares. Todavia, permanecia ainda obscura, no Tratado de 1938, a delimitação dos poços de petróleo que poderiam ser explorados pelas sociedades mistas. Determinou-se, então, mediante as Reversais de julho do mesmo ano, que apenas os poços que contaram com estudos topográficos, geológicos e sondagens empreendidas com o concurso técnico-econômico brasileiro poderiam ser explorados pelas sociedades mistas. Os demais permaneciam resguardados à diretriz do governo boliviano (Olympio, 1959: 89).

O ministro das Minas e Petróleo da Bolívia, Dionísio Foyanini, em memorando ao embaixador do país no Rio de Janeiro, Alberto Ostria Gutierrez, solicitou a modificação do artigo VI do Tratado sobre petróleo no que se referia às sociedades mistas brasileiro-bolivianas. Segundo o artigo mencionado, às sociedades deveriam ser “organizadas em concordância com as leis vigentes em cada país” (Cusicanqui Escobari, 1982: 156).

De acordo com o Ministro Foyanini, as sociedades que atuavam na Bolívia poderiam ser ameaçadas por futuras interpretações equivocadas, no sentido de que passariam a ser regidas por leis brasileiras naqueles pontos em que a legislação vigente na Bolívia não fosse explícita. Estabeleceu-se, então, que as sociedades estariam sujeitas às leis bolivianas em todas as suas atividades dentro do território da Bolívia. As Reversais de 1938, por sua vez, conceberam o princípio de participação correspondente ao Estado, não permanecendo as sociedades bolivianas em condição inferior a outras sociedades não oficiais na exploração petrolífera. Desse modo, o Estado arrecadaria 28 por cento da produção, conforme estabelecia a Lei Orgânica de Petróleo (Olympio, 1959: 68).

Mais de dez anos mais tarde, na década de 1950, o Brasil e a Bolívia viviam momentos bem distintos com relação a suas políticas em torno do petróleo. Enquanto na Bolívia a indústria petrolífera era desnacionalizada por meio da abertura do país ao capital privado estrangeiro, que resultou na decadência da *Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos*, era criada no Brasil, em 1953, durante o segundo governo Vargas, a legislação que instituiu o monopólio estatal do petróleo, vigente até o mandato do presidente Fernando Henrique Cardoso.

O projeto nacionalista de Getúlio Vargas, em que estava incluído o desenvolvimento da indústria petrolífera, materializou-se no âmbito interno com a

criação da Petrobras. A Lei 2004, de 3 de outubro, instituiu o monopólio da União em relação à pesquisa, lavra, refino (respeitadas as concessões já outorgadas) e o transporte marítimo. Essas atividades seriam exercidas por uma sociedade de economia mista, a Petróleo Brasileiro S/A (Petrobras).

A lei 2004 estabeleceu ainda que competia ao Conselho Nacional de Petróleo (CNP), criado anteriormente em 1938, dirigir, orientar e fiscalizar a política nacional do petróleo a ser executada pela Petrobras. O CNP tinha ainda como função regulamentar a produção, importação, refino, transporte, distribuição e comercialização do petróleo e seus derivados, reservando ainda sua indústria a brasileiros natos. Cabia-lhe, portanto, a tarefa de implementar e consolidar a nova política nacional de petróleo.

Nesse período de criação da Petrobras, a participação dos militares na formulação da política nacionalista do petróleo foi decisiva. Por meio de um ciclo de conferências realizado no Clube Militar, no Rio de Janeiro, o debate sobre a nacionalização do petróleo extrapolou a arena governamental, conquistando intensa participação na opinião pública (Mattos, 1975: 154).

No plano externo, o governo brasileiro reativou as negociações sobre a exploração do petróleo boliviano com o intuito de assegurar ao país uma fonte de abastecimento confiável na América do Sul. Quando os Tratados de 1938 foram assinados, os governos brasileiro e boliviano não levaram em conta, pelo menos suficientemente, o fato de que o empreendimento petrolífero exigia grandes inversões de capital e que os dois países não dispunham desses recursos. No início da década de 1950, o Brasil continuava investindo na construção da ferrovia Corumbá-Santa Cruz de la Sierra, enquanto que os estudos referentes ao aproveitamento do petróleo pela Comissão Mista permaneciam praticamente paralisados, não obstante às pressões do governo boliviano para avançá-los (Quintanilla, 1977, 92).

Em 1953, o Brasil tencionava, então, obter da Bolívia a assinatura das Notas Reversais de 1952. Mediante instrumentos adicionais e interpretativos ao Tratado de 1938, Brasil e Bolívia pretendiam dar maior eficiência ao tratado. Com esse fim, estabeleceu-se a participação do Estado boliviano nas atividades petrolíferas a serem exploradas pelas futuras sociedades mistas. A área reservada à exploração por meio de sociedades brasileiro-bolivianas foi demarcada com exatidão e fixou-se o prazo de 55 anos para o seu funcionamento. Foi também determinada a moeda de reembolso dos

adiantamentos brasileiros a serem efetuados ao governo boliviano e, por fim, Notas Reversais esclareceram uma série de dúvidas pendentes desde 1938.

Estimado o montante dos investimentos necessários à implementação do acordo sobre petróleo, estabeleceu-se pela Nota Reversal de agosto de 1953, que tanto o Brasil como a Bolívia deveriam contribuir com mais de dois milhões de dólares cada. Ficou acordado também que caberia ao Brasil adiantar a cota correspondente à Bolívia. Esses entendimentos resultaram da visita oficial do Ministro da Justiça de Vargas a La Paz, conhecida por “Missão Negrão de Lima”. Diante da obtenção dos instrumentos diplomáticos necessários à viabilização do Acordo, o governo brasileiro almejava alcançar a etapa seguinte: o início das perfurações (Mascarenhas, 1959: 35).

O crédito em moeda nacional, correspondente aos quatro milhões de dólares requeridos pela Comissão Mista de Petróleo mediante as Notas Reversais de 1953, foi somente liberado pelo Congresso após um ano de atraso. Em virtude disso, os trabalhos da Comissão Mista Brasil – Bolívia permaneceram paralisados durante esse período por falta de verbas.

Após a morte de Getúlio Vargas, em agosto de 1954, assumiu a Presidência no Brasil João Café Filho, cujas diretrizes básicas iam de encontro ao monopólio estatal do petróleo, o que acarretou nova interrupção nas negociações. De toda forma, o então Ministro da Fazenda, Eugênio Gudin, alegou a indisponibilidade cambial do Tesouro Nacional para a reversão em dólares do crédito aprovado pelo Congresso no governo anterior. Nesse sentido, afirmava não ter o Brasil condição de cumprir o Acordo com a Bolívia.¹⁵

Como alternativa, Raul Fernandes, Ministro das Relações Exteriores, propôs ao governo boliviano que a Comissão Mista de Petróleo realizasse um contrato de locação de serviços com firmas americanas especializadas, desde que os riscos fossem por elas assumidas. De acordo com Fernandes, os custos previstos para as sondagens importavam em “muito dinheiro” e envolviam acentuado volume de capital de risco, acrescentando que “nem sempre o furo produz petróleo, há muito furo seco”. Desse modo, os prejuízos caberiam ao Brasil e a Bolívia, até que fossem ressarcidos no futuro, por empresários do setor (Olympo, 1959: 117). Essa proposta, entretanto, foi rapidamente rejeitada pelo governo boliviano, que justificou que não necessitava da

¹⁵ Cf. Ata da Décima Oitava Sessão do Conselho de Segurança Nacional, datada de 04 de março de 1955.

ingerência do Brasil para firmar contratos com as grandes companhias petrolíferas, uma vez que tinha experiência nessas transações.

2.3 A Bolívia propõe a revisão dos Tratados

Em janeiro de 1955, durante a inauguração do último trecho da Ferrovia Corumbá- Santa Cruz de la Sierra que ligava o Brasil à Bolívia – 650 quilômetros, dos quais 642 situavam-se em território boliviano-, o presidente Paz Estenssoro manteve encontro reservado com o presidente Café Filho, em Santa Cruz de la Sierra. O encontro resultou em um memorando que propunha soluções para as questões pendentes que, na ótica do governo boliviano, poderiam gerar atritos e desentendimentos entre os dois países.

Em suas memórias, o presidente Café Filho faz curiosa observação ao comentar sua surpresa ao chegar em Santa Cruz e deparar-se com manifestantes gritando “o petróleo é nosso”, não contra os EUA, e sim contra o Brasil. Na ocasião Paz Estenssoro teria comentado com o presidente brasileiro que aquela atitude refletia a insatisfação de parcela dos bolivianos diante da inércia do Brasil em efetivar os termos do tratado de 1938. Diria também que os bolivianos, ao compararem seu país com o Brasil, enxergavam seus vizinhos como ricos e prósperos, e que, para eles, os brasileiros negligenciavam a Bolívia e comprometiam seu desenvolvimento ao deter direitos de exploração sobre áreas minerais que permaneciam esquecidas e inexploradas. (Café Filho, 1966: 79).

A proposição boliviana, de 5 de fevereiro de 1955, conhecida como “Memorandum Estenssoro”, intencionava “situar as relações com o Brasil num plano de realidades”, pois, de acordo com o documento, o acordo de 1938 havia sido concebido com inquestionável desconhecimento das características da indústria petrolífera por parte de seus negociadores, os mesmos que promoveram a construção da ferrovia mediante o conceito errôneo de que ela poderia viabilizar o transporte de petróleo de forma econômica. (idem: 85).¹⁶

¹⁶ Neste mesmo ano, o Congresso boliviano aprovou o Código de Petróleo da Bolívia que ficou conhecido como código Davenport, em referência ao nome da firma americana que prestou consultoria para a elaboração da legislação. O novo código permitia o aceso de empresas estrangeiras privadas às reservas bolivianas, acabando com o monopólio da petrolífera estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) em vigor desde 1937. (Garcia, 2003: 106).

O “Memorandum Estenssoro” denunciava formalmente o Tratado de 1938 por inadimplência dos compromissos assumidos e pela decorrência de seu prazo. Citava que a área resguardada ao Brasil era oito vezes superior àquela reservada à YPFB e que por 17 anos foi mantida inexplorada causando grandes prejuízos para a Bolívia. Desse modo, em concordância com o Código de Petróleo da Bolívia, o Brasil teria de restituir ao país 2 milhões de dólares. Propunha, então, a modificação nos assuntos referentes a fronteiras, ferrovia e petróleo. Quanto ao trato de vinculação ferroviária, o governo boliviano sugeriu que a dívida proveniente das antecipações feitas pelo Brasil fosse amortizada a partir da conclusão da ponte sobre o Rio Grande.

No entender do presidente Paz Estenssoro, o “Tratado sobre Petróleo” não mais espelhava a realidade dos dois países. As Notas Complementares de 1952 e 1953, visando a impulsionar a concretização dos acordos de 1938, haviam se tornado inoperantes e trazido sérios prejuízos não só para a Bolívia como também para o Brasil, que necessitou adquirir carburantes no mercado internacional.¹⁷

Ademais, a Bolívia enfrentava considerável déficit em sua balança de pagamentos devido à baixa cotação do estanho em moeda estrangeira. Diante disso, o país não poderia se acomodar mantendo extensa área petrolífera sem utilização por tão largo período. Os quatro milhões de dólares previstos anteriormente para desenvolver a exploração petrolífera eram agora insuficientes até mesmo para dar início ao programa. Paz Estenssoro solicitava do Brasil um posicionamento sobre a questão. A produção de petróleo, numa área de três milhões de hectares, estimavam os bolivianos, necessitaria investimentos de no mínimo 30 milhões de dólares. Consideravam justa a liberação da área para que fosse explorada como melhor lhes conviesse, já que não mais acreditavam que o Brasil tivesse condições financeiras para arcar com as despesas do projeto.

Em linhas gerais, eram as seguintes as propostas mencionadas no “Memorandum Estenssoro” sobre a exploração do petróleo:

- a eliminação do conceito de garantia geográfica pelo Brasil, critério que considerava “errôneo”. Em contrapartida, a dívida boliviana para com o Brasil seria garantida com o produto da exploração do petróleo boliviano em qualquer zona do país.

¹⁷ Cf. Síntese da proposta feita pelo Presidente boliviano Paz Estenssoro ao Presidente Café Filho em 05 de janeiro de 1955.

- a área reservada em 1938 à exploração do petróleo por sociedades mistas ficaria aberta à participação de capitais de qualquer proveniência. E os impostos, arrecadados pelo governo das companhias estrangeiras, seriam usados para o pagamento da dívida com o Brasil.

- o início imediato das perfurações pela YPFB nas áreas reservadas às sociedades mistas, próximas a Santa Cruz, bem como a instalação de refinarias, cujo produto seria destinado ao abastecimento do Estado do Mato Grosso.

Diante das declarações dos ministros brasileiros da Fazenda e das Relações Exteriores, Eugênio Gudín e Raul Fernandes, sobre a falta de recursos do tesouro brasileiro, foi difundida, na Bolívia, a idéia de que o Brasil não dispunha dos meios financeiros para implementar os convênios assumidos. A solução, de acordo com o governo boliviano, consistia na liberação da área reservada à exploração brasileira ao capital privado de qualquer nacionalidade, uma vez que a Bolívia já havia renunciado ao regime de monopólio fiscal e retornado ao sistema de concessões.

A posição boliviana de permitir a exploração petrolífera por empresas estrangeiras colocava o Brasil numa posição delicada. Se, por um lado, o governo brasileiro não queria renunciar aos direitos assegurados pelo Tratado de 1938, por outro, a falta de ações para, de fato, implementar o acordado, não deixava o governo à vontade para reagir à decisão boliviana. Sabia-se que o Brasil não pudera cumprir o Tratado porque não dispunha de capital e de tecnologia próprios.

2.4 O descontentamento boliviano e as reações do governo brasileiro

A situação começaria a inquietar setores do Exército Brasileiro. O general Canrobert Pereira da Costa, Chefe do Estado Maior das Forças Armadas e outros militares influentes do Exército e da Marinha entendiam que o Brasil deveria ser mais enérgico ao defender os compromissos do Tratado de 1938. Preocupados em assegurar para o Brasil uma fonte continental de abastecimento de petróleo, insistiam sobre o cumprimento do Tratado em razão de questões de segurança nacional. Alegavam que, em caso de guerra, o Brasil não ficaria dependente do transporte marítimo para garantir o abastecimento de petróleo. O Conselho de Segurança Nacional, órgão criado pela Constituição de 1937 com o intuito de assessorar o presidente nas questões relativas à segurança, sugeria ao presidente Café Filho o reexame do Tratado no intuito de preservá-lo. Seguindo determinação presidencial, o Itamaraty retoma, então, conversações com o governo boliviano e tenta apaziguar quaisquer animosidades.¹⁸

Em virtude da situação exposta, o presidente Café Filho decidiu reunir seu ministério e o Conselho de Segurança Nacional, em quatro de março de 1955, para discutir o conteúdo da proposição boliviana e chegar a uma conclusão sobre a atitude a ser adotada: exigir o cumprimento do Tratado sobre Saída e Aproveitamento do Petróleo Boliviano de 1938 ou, na impossibilidade de arcar com os gastos implicados, acatar a revisão dos tratados. De acordo com a opinião do ministro da Fazenda, diante da incapacidade financeira do tesouro nacional em arcar com os investimentos previstos pelo Tratado de 1938, a solução lógica seria cobrar em petróleo o valor investido na construção da ferrovia, durante 50 anos, ao preço internacional CIF Corumbá. Desse modo, ao alegarem insuficiência de recursos, os ministros das Relações Exteriores e da Fazenda, Raul Fernandes e Eugênio Gudín, endossavam a idéia de que o Brasil deveria abrir mão do Tratado de 1938. Os membros da Secretaria do Conselho de Segurança Nacional não concordaram.

Segundo os militares a aproximação brasileiro-boliviana, nos moldes dos Tratados de 1938, contribuiu eficazmente na contenção do avanço argentino na região oriental da Bolívia. Além do que, estaria assegurado o suprimento de combustíveis por via interna e segura, livrando o Brasil da dependência de fontes tradicionais.

¹⁸ Cf. Ata da Décima Oitava Sessão do Conselho de Segurança Nacional, datada de 04 de março de 1955.

Por fim, na reunião ficou decidido que o governo brasileiro solicitaria a revisão dos Tratados de 1938, a qual seria negociada por Raul Fernandes. Essa negociação, porém, não avançou satisfatoriamente e, em setembro de 1955, Café Filho solicitava ao governo boliviano o adiantamento dos estudos da revisão dos tratados em razão da proximidade das eleições presidenciais no Brasil, que seriam realizadas em outubro. O presidente argumentava que a questão não deveria transformar-se em tema eleitoral. Sugeriu também que os trabalhos da Comissão Mista de Petróleo fossem suspensos.

Em 1956, Juscelino Kubitschek de Oliveira assumiu a presidência da República no Brasil com ousada meta de desenvolvimento traduzida no slogan “50 anos em 5”. Seu programa econômico tinha como foco o desenvolvimento da indústria nacional a partir do reforço à substituição das importações. Ao Estado caberia aplicar consideráveis recursos nos setores de infra-estrutura, dentre os quais a energia, em que o petróleo era elemento fundamental.

Naquele momento, o Brasil contava apenas com a produção de petróleo do Recôncavo Baiano, que representava menos de cinco por cento do total utilizado pelo país. A preocupação de garantir o abastecimento de petróleo, indispensável à implementação do ambicioso plano desenvolvimentista do governo Kubitschek, fez com que o presidente buscasse iniciar nova etapa no relacionamento do Brasil com a Bolívia. O primeiro passo era retornar às negociações, que se encontravam paralisadas: o governo brasileiro colocou, então, à disposição da Comissão Mista de Petróleo os quatro milhões de dólares estipulados pelas Notas Reversais de 1953. Macedo Soares, novo ministro das Relações Exteriores, prontificou-se a oferecer os recursos necessários à implementação do acordo. Ademais, o governo brasileiro sugeriu a criação de uma sociedade mista brasileiro-boliviana em que a Petrobras detivesse 51 por cento das ações.

A resposta à proposta foi recebida pelo embaixador brasileiro em La Paz, Álvaro Teixeira Soares. Em ofício, O ministro das Relações Exteriores e Culto, Manuel Barrau Pelaez, expôs as frustrações do governo boliviano decorrentes das “dificuldades impostas” pelo governo brasileiro à execução dos Tratados. Insistia ainda sobre o conteúdo do Memorandum Estenssoro: particularmente o prejuízo que a Bolívia sofrera com o não-aproveitamento da área, a qual permanecera inexplorada durante tanto tempo. Ademais, utilizando-se dos argumentos mencionados pelo ministro brasileiro,

Raul Fernandes, de que a exploração geológica de uma área superior a três milhões de hectares ultrapassaria consideravelmente a quantia estipulada pelas Notas Reversais de 1953, colocava em dúvida a capacidade financeira do Brasil de conduzir adiante um empreendimento de tão grande porte.

Por meio do Memorandum Estenssoro, voltava o governo boliviano a propor a eliminação do conceito de garantia geográfica, o qual reservara, mediante os tratados de 1938, área específica da região subandina para exploração brasileira e que teria sido “apropriado erroneamente pelos negociadores brasileiros”. O Art. IV do Tratado sobre Vinculação Ferroviária tratava da garantia do adiantamento das quantias para a construção da estrada de ferro, produto da exploração das zonas petrolíferas que atravessasse ou a que chegasse a referida ferrovia. Segundo os negociadores bolivianos, isso não significava garantia territorial. Propunham, em contrapartida, que a dívida fosse garantida com o produto da exploração do petróleo de qualquer zona, mediante empresas de qualquer procedência.

Na verdade, tudo indica que a divergência quanto à interpretação de algumas das cláusulas resultava, na verdade, da incompatibilidade de interesses brasileiros e bolivianos tanto quanto da falta de clareza nos acordos da década de 1930. A divergência sobre o Artigo IV do Tratado Ferroviário resultou na discussão sobre a legitimidade da garantia geográfica que a Bolívia desejava excluir.

Na ótica da diplomacia boliviana, os dois tratados de 1938 eram independentes entre si. Os membros da Comissão brasileira, contudo, insistiam no caráter interdependente dos dois tratados, uma vez que ambos buscavam a cooperação econômica entre os dois países, tinham a mesma origem e os mesmos fins, ou seja, a pesquisa e a lavra do petróleo boliviano numa determinada área. O Itamaraty não concordava com a denúncia de um dos tratados, o do petróleo, nem mesmo com a modificação do artigo VI do tratado ferroviário, pois considerava que ambos eram instrumentos complementares, que serviam um de garantia aos compromissos pecuniários do outro.

O então presidente recém-eleito da Bolívia, Hernán Siles Suazo, ao visitar oficialmente o Brasil, em junho de 1956, sugeriu que fosse estabelecida uma Comissão Especial para estudar a atualização dos acordos boliviano-brasileiros em termos mais práticos, a fim de que se viabilizasse, com a maior brevidade possível, o aproveitamento

do petróleo boliviano pelo Brasil. Naquele momento, a grande celeuma girava em torno da questão da participação da Petrobras. Os bolivianos exigiam que a exploração de suas reservas petrolíferas fosse realizada com capitais privados, excluindo-se, portanto, a participação da Petrobras no empreendimento.

No Brasil, o Conselho Nacional do Petróleo, o Conselho de Segurança Nacional e o Itamaraty concordavam que a alternativa que melhor solucionava a antiga questão da exploração do petróleo subandino seria a manutenção do princípio defendido internamente, ou seja, a política estatal do petróleo. O então presidente da Petrobras, coronel Janary Nunes, considerava que a empresa era a única capaz de desenvolver um plano de pesquisa e lavra com os recursos técnicos e financeiros necessários, já que no Brasil nenhuma outra empresa dispunha de semelhantes condições. Os nacionalistas, de modo geral, acreditavam que somente a Petrobras seria capaz de defender os interesses nacionais e fixar preços compatíveis com o preço de produto no mercado interno. Nesse sentido, o modelo mais indicado seria o da associação da YPFB com a Petrobrás em sociedade mista.

Na verdade, a legalidade ou não da participação da Petrobras era buscada nos termos dos Tratados de 1938. Os defensores da participação da Petrobras entendiam que a sua associação com a YPFB resultava do próprio “espírito” do Tratado sobre Saída e Aproveitamento do Petróleo Boliviano, cujo Artigo VI, ao se referir às sociedades mistas brasileiro-bolivianas organizadas de acordo com as leis vigentes em cada país, não fazia nenhuma referência com relação ao caráter do capital que as deveria constituir.

Apesar de não explicitar a natureza do capital das empresas, o governo boliviano endossava a posição de que o Artigo VI se referia a capitais estatais, dado o seu conteúdo eminentemente nacionalista associado ao fato da pesquisa geológica ter sido conduzida por uma comissão mista estatal brasileiro-boliviana e a ferrovia financiada com recursos do Brasil.

O Artigo VIII do Tratado sobre petróleo de 1938 previa a criação de uma autarquia, que seria responsável pela instalação e a exploração de refinarias, o transporte, distribuição e a venda no mercado brasileiro de petróleo importado, dando preferência ao de origem boliviana. Defendia-se que o Tratado sobre Saída e Aproveitamento do Petróleo Boliviano de 1938 não se referia à possibilidade de o Brasil

organizar sociedades privadas para empreender pesquisa e perfurações. Além de constituir a etapa mais onerosa do empreendimento, ficaria ela limitada pela impossibilidade de transportar o produto, função reservada à entidade brasileira em conformidade com o Artigo VIII do mesmo Tratado.

O embaixador boliviano no Rio de Janeiro, Federico Gutierrez Granier, era veementemente contrário ao monopólio estatal do petróleo e, sobretudo, à “Fórmula Petrobras”, como ficou conhecida a proposta de associação da empresa com a YPF. Gutierrez Granier defendia a idéia de que o Tratado de 1938 não havia dado ao Estado brasileiro o direito de explorar petróleo boliviano. Em 1956, inclusive, solicitou ao Congresso boliviano que as Notas Reversais de 1952 fossem alteradas com relação ao Artigo que enunciava “estabelecendo determinada área para exploração conjunta pelos dois países”, já que o texto poderia dar margem a interpretações equivocadas (Gosalvez Botelho, 1960: 93).

Diante do impasse, o governo brasileiro decidiu enviar o coronel Janary Nunes, presidente da Petrobras, a La Paz, com o objetivo de convencer as autoridades bolivianas sobre as vantagens que participação da Petrobras no projeto petrolífero conjunto traria para a Bolívia. Janary Nunes não encontrou na Bolívia uma opinião pública favorável ao entendimento pretendido pelo governo brasileiro. Ao contrário, os bolivianos haviam sido convencidos pelas idéias difundidas pelas grandes companhias petrolíferas internacionais. Segundo estas o Brasil intencionava se apossar da região de Santa Cruz de la Sierra. Além disso, o governo boliviano sofria pressões das empresas estrangeiras, particularmente das norte-americanas, que pretendiam forçar a denúncia do Tratado Sobre a Saída e o Aproveitamento do Petróleo Boliviano para se instalarem na área. Essas empresas haviam oferecido milhões de dólares como adiantamento (Olympio, 1959: 85).

Naquele momento, a presença financeira dos EUA, bem como de companhias petrolíferas estrangeiras na Bolívia, era cada vez mais presente. Ao enfrentar grave crise político-econômica, o presidente Hernán Siles Suazo, para manter-se no poder, havia sido impelido a recorrer à ajuda do governo norte-americano, cujo auxílio financeiro camuflava o exercício de pressões econômicas.

O ingresso de dólares advinha tanto de créditos do governo norte-americano como de grupos internacionais que visavam à exploração do petróleo no território

boliviano. O interesse pelas jazidas da Bolívia e da América do Sul do Sul, em geral, baseava-se em razões estratégicas. Em razão da superprodução mundial de petróleo, as companhias estrangeiras tentavam manter as áreas em questão como reserva a serem exploradas em caso de crise na produção do Oriente Médio e Venezuela, o que contrariava a pretensão boliviana de viabilizar rapidamente a exploração da área. A faixa petrolífera subandina do país estava, naquela ocasião, quase toda cedida a companhias estrangeiras, enquanto que sua produção se mantinha estagnada.

Assim, o argumento utilizado pelo coronel Janary Nunes para tentar fazer o governo boliviano mudar de posição era o de que, diferentemente das companhias norte-americanas e européias, o interesse do Brasil e da Bolívia consistia em explorar, a curto prazo, considerável volume de óleo da área reservada em 1938. E a Petrobras era a única empresa brasileira com capacidade financeira e técnica para explorar petróleo de uma área com extensão de 3,5 milhões de hectares.

A “Fórmula Petrobras”, contudo, foi firmemente rejeitada. As autoridades bolivianas mostravam uma opinião comum: afirmavam, primeiramente, que a legislação interna era clara. O Código de Petróleo da Bolívia estabelecia em seu Artigo 16 que os governos, os Estados estrangeiros ou mesmo entidades que deles dependessem, não poderiam obter concessões petrolíferas, nem mesmo serem admitidos em sociedades. Em segundo lugar, consideravam que as teses nacionalistas brasileiras entravam em contradição quando, ao mesmo tempo em que buscavam persuadir outro Estado a admitir a presença em seu território da estatal brasileira, não admitiam que o mesmo fosse válido com relação ao território brasileiro. E em terceiro lugar, alegavam que, no caso de companhias privadas, ocorrendo eventual expropriação, esta seria relativamente simples, como a que havia ocorrido com a *Standard Oil* em 1936. O mesmo não ocorreria com a Petrobras, empresa do próprio Estado brasileiro.

Enfim, segundo o embaixador boliviano no Rio de Janeiro, Federico Gutierrez Granier, a participação da Petrobras significava um retrocesso para os interesses bolivianos, pois consagrava o predomínio de um governo estrangeiro nos negócios da Bolívia. Aconselhou, então, seu governo a descartar a possibilidade da Petrobras atuar na Bolívia, acrescentando que a insistência do Itamaraty nesse sentido significava “encrustar na área petrolífera boliviana um organismo estatal que representa e realiza as aspirações imperialistas do Brasil que esta cada vez mais presente na América do Sul” (Canelas, 1963: 102). E ainda, o Brasil, representado pela Petrobras,

significava uma ameaça à soberania boliviana, pois a opinião pública nacional, por razões históricas, temia novo desmembramento de seu território. Esse argumento foi claramente exposto anteriormente pelo ex-chanceler do governo Gualberto Villarroel, em 1946, Gustavo Chacon:

Meu país teme o Brasil. É uma nação crucificada por recordações. Sua historia prova aos bolivianos que cada uma de suas riquezas foi motivo de desmembramentos territoriais...a amizade não é uma língua retórica, prova-se com fatos (apud Canelas, 1963: 107).

Além desses fatores, as próprias condições históricas da Bolívia, em face das inúmeras perdas territoriais somadas às propagandas negativas difundidas pelo MNR, fortaleceram a idéia de que o Brasil representava ameaça à integridade da Bolívia. O governo de então, representante da ala conservadora do MNR, já havia se posicionado contrário aos acordos dos brasileiros, de 1938, por considerá-los ofensivos à soberania do país.

Diante da impossibilidade de a Petrobras participar da exploração do petróleo subandino, o governo Kubitschek autorizou, então, o Itamaraty a analisar as propostas oriundas das empresas privadas interessadas em obter concessões petrolíferas na Bolívia. O ministro das Relações Exteriores constituiu, então, em janeiro de 1957, um grupo de trabalho presidido pelo Cel. Mario Poppe de Figueiredo, presidente do CNP, com a finalidade de classificar as propostas das empresas concorrentes. O grupo de trabalho concluiu, no entanto, que as companhias interessadas não dispunham de capital necessário para levar adiante o empreendimento e que, assim sendo, seria conveniente que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) desse apoio a essas companhias na fase mais arriscada do empreendimento (prospecção e lavra pioneira), por meio de empréstimos especiais. Recomendou ainda que fosse concedida cobertura cambial, ou seja, que fossem disponibilizados os recursos em moeda estrangeira para a importação de equipamentos e que a Petrobras participasse com a construção de oleodutos, a fim de possibilitar o escoamento do petróleo que viesse a ser explorado.

Entretanto, em parecer técnico, o BNDE posicionou-se em favor da participação do capital estrangeiro nas sociedades privadas brasileiras. Seu presidente, Lucas Lopes, informava que o empréstimo mencionado pelo Grupo de Trabalho não se encaixava nas condições usuais previstas pelo Banco. Alegava que, em caso de

insucesso da empresa nos prazos fixados para prospecção e lavra pioneira, esta não disporia dos recursos para liquidação da dívida. (Campos,1994 : 214).

Como o governo de Paz Estenssoro insistia em denunciar Tratado de Petróleo de 1938, o Itamaraty, em junho de 1957, enviou à Bolívia uma Missão Especial, chefiada pelo Embaixador Álvaro Teixeira Soares, com o intuito de apaziguar as autoridades bolivianas, que, no entanto, não alteraram sua posição: insistiam ainda nas questões já apresentadas:

- a eliminação do conceito de “garantia geográfica”,
- o pagamento da dívida com o Brasil mediante petróleo proveniente de qualquer área da região subandina,
- a recusa definitiva à participação da Petrobras, e
- a proposta de se constituir sociedades mistas com capitais de qualquer procedência.

Apesar da notória resistência contra o percebido “imperialismo brasileiro”, existia na Bolívia um fator que era favorável ao Brasil: o entendimento de que o governo boliviano não teria condições de levar seus planos adiante sem a cooperação brasileira. A economia boliviana passava por um momento particularmente crítico. A decadência do setor minerador, associada à baixa cotação do estanho no mercado internacional, havia induzido a Bolívia a abrir suas reservas petrolíferas às companhias estrangeiras. Diante desse quadro, o governo boliviano pretendia a imediata exploração de seus recursos petrolíferos, cujas receitas permitiriam equilibrar sua balança comercial. Os bolivianos tinham consciência de que o Brasil representava o único grande mercado de consumo para seu petróleo e este, por sua vez, seria um dos poucos produtos com capacidade para reverter a crise.

O Brasil significava também a possibilidade de solucionar o antigo problema da mediterraneidade boliviana. Com a chancela brasileira, vislumbrar-se-iam condições para a obtenção de portos livres tanto na Bacia do Amazonas como nas margens do Rio Paraguai ou no Atlântico, além de amplas facilidades de livre trânsito pelo território brasileiro.

Com o intuito de ajustar as últimas providências para implementar o acordo sobre petróleo, o presidente Kubitschek, em fevereiro de 1957, constituiu uma

Comissão Especial interministerial, sob a presidência do ministro, Macedo Soares, que já havia presidido um grupo de trabalho anterior, para redigir os definitivos “Princípios de Natureza Jurídica e de Exigências de Ordem Econômica, Financeira e Técnica a serem observados na Constituição das Sociedades Mistas Brasileiro-Bolivianas”. Composto por doze cláusulas, o texto dos Princípios traduzia os interesses do BNDE ao propor, pela segunda vez, a alternativa de se introduzir capitais estrangeiros nas sociedades mistas. Sua Cláusula nº 5 dispunha que o capital de pessoas jurídicas seria representado em sua maioria (não na totalidade) por ações nominativas de propriedade de pessoas físicas brasileiras ou bolivianas. Isso indicava que a minoria das ações poderia pertencer a estrangeiros (Campos, data: 281).

Seguiu-se a imediata reação, no Brasil mesmo, por parte do General Mário Poppe de Figueiredo, presidente do CNP, e do Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Henrique Fleuiss, que exigiam que as empresas fossem genuinamente brasileiras. Desse modo, o chanceler Macedo Soares expressou ao presidente da República seu desapontamento diante da possibilidade das empresas brasileiro-bolivianas se associarem ao capital estrangeiro. Insistia que a solução nacionalista seria a mais viável para possibilitar a cooperação econômica entre os dois países.

Na visão do CNP seria danoso para o empreendimento que as empresas pretendentes à exploração do petróleo boliviano buscassem a complementação de capitais por meio de financiamentos em moeda estrangeira, pois, nesse caso, o reembolso ficaria condicionado ao resultado favorável de pesquisa, o que redundaria na inclusão de vários sócios. O “financiamento aleatório” resultaria, dessa forma, na perda de autonomia brasileira, uma vez que não se poderia evitar a transferência para o exterior de parcela significativa dos lucros do empreendimento, assim como dos valores que correspondessem à amortização e aos juros do capital emprestado.

Diante da insistência das autoridades bolivianas, a atualização dos Tratados de 1938 não poderia ser mais postergada. A posição do governo brasileiro, consubstanciada pelas cúpulas do CNP, CSN e Itamaraty, consolidou-se no argumento de que o abastecimento nacional de petróleo, pela via interna, deveria ser imediatamente assegurado, observando-se a essência dos tratados celebrados em 1938. Acreditava-se, entretanto, que a Petrobras não poderia ser excluída do empreendimento, ou seja, o governo ainda não havia desistido da fórmula Petrobras.

A Bolívia, por sua vez, insistia que a área reservada ao Brasil pelas Notas Reversais de 1953 fosse reduzida. A Missão Especial Brasileira em La Paz, assim compreendia a questão da redução da área: “O governo do Movimento Nacionalista Revolucionário (MNR) necessita oferecer ao povo boliviano um arremedo de vitória diplomática sobre o Brasil, por isso exige redução da área”.¹⁹ Inúmeras fórmulas foram apresentadas durante as negociações entre a diplomacia boliviana e a Missão brasileira em La Paz, tendo em mente a associação entre a Petrobras e a YPF, pois a Missão havia recebido a incumbência do governo brasileiro para defender a irredutibilidade da área, além de insistir na presença da companhia estatal brasileira no empreendimento.

O governo brasileiro, ao considerar os interesses do país quanto à política continental americana, concentrava seus esforços na intenção de recuperar para o Brasil privilégios assegurados em 1938. Figuravam como essenciais as questões de segurança nacional além daquelas ligadas ao desenvolvimento interno, tal como o abastecimento do oeste do país. Nesse momento intensificava-se a aproximação da Argentina com a Bolívia em função dos acordos para pagamento da dívida contraída com a obra da ferrovia Yacuiba-Santa Cruz, como também para a construção da rodovia Orán-Tarija. Encontravam-se ainda em execução os oleodutos destinados a escoar o petróleo da zona subandina para o Pacífico e a Argentina. Em decorrência da descoberta de petróleo em Campo Durán e Madréjores, áreas próximas da fronteira argentina, o interesse desse país em canalizar o petróleo subandino para o Sul, de modo a drená-lo pelo Rio da Prata, frustraria consideravelmente as pretensões brasileiras.

A influência do Brasil no Oriente boliviano, como decorrência dos acordos de 1938, era, então, vista como a única possibilidade de conter o avanço argentino rumo ao norte. A estratégia dos círculos militares brasileiros consistia em interpor-se acima do paralelo sobre Corumbá-Santa Cruz. Desse modo, evitava-se que a Argentina alcançasse a bacia amazônica. De acordo com o Estado Maior das Forças Armadas, os entendimentos visando a atualizar os tratados deveriam “manter *o status quo*, ainda que mediante o sacrifício financeiro”. (Conduru, 2001,143).

Os círculos militares, por unanimidade, concordaram que o Brasil não poderia renunciar aos entendimentos com a Bolívia, mesmo em caso de se assumir pesados compromissos financeiros. Tinham em mente que muitos dos problemas do país deveriam ser resolvidos fora das fronteiras nacionais e que o Brasil deveria espalhar

¹⁹ Idem

sua influência para dentro das fronteiras da Bolívia e por meio dela, para os países do Pacífico, via exploração petrolífera.

Em virtude da crescente demanda de petróleo no mercado brasileiro e da limitação da produção nacional ao Recôncavo Baiano, a solução encontrava-se na exploração do petróleo subandino. Seu escoamento pelo interior do país promoveria o desenvolvimento do sul do estado do Mato Grosso e parte do estado de São Paulo, com a futura instalação de indústrias petroquímicas nessas regiões, considerando-se que o problema do transporte encontrava-se resolvido com a ferrovia Corumbá-Santa Cruz.

Além das questões relacionadas diretamente à segurança nacional, não foram negligenciadas as razões econômicas, ou seja, as vantagens que o Brasil teria com a garantia de seu abastecimento mediante petróleo boliviano. A conjuntura internacional, que diante da possibilidade de guerra ameaçava ao abastecimento brasileiro de petróleo pela via tradicional Suez/Atlântico, não mais abalaria o desenvolvimento econômico do país, uma vez que o petróleo boliviano representaria segurança de abastecimento por via interna. Há que se lembrar que em 1956 eclodia a Crise de Suez, o que contribuiu para reforçar ainda mais esse argumento.

Essa região, com grande potencial hidrelétrico, além de representar a solução para o problema do abastecimento do Oeste brasileiro, poderia transformar-se em pólo industrial cuja influência econômica abrangeria certamente o Oriente boliviano. Considerou-se ainda a dívida assumida pela Bolívia com os adiantamentos feitos pelo governo brasileiro em decorrência da ferrovia Corumbá-Santa Cruz. A Comissão Brasileira de Atualização dos Tratados deveria garantir o pagamento pelo governo boliviano dos investimentos efetuados. Além dos custos relativos à construção da estrada de ferro, o governo brasileiro havia despendido, 750 mil dólares com a Comissão Mista de Petróleo, e a Bolívia, por sua vez, contribuía com a quantia correspondente aos estudos geológicos adquiridos da *Standard Oil*, que somavam cerca de 900 mil dólares.

Nesse quadro, a diplomacia boliviana, diante da provável ameaça brasileira de paralisar as obras de construção da ponte sobre o Rio Grande, última fase para a conclusão da ferrovia, empenhou-se em buscar um acordo quanto ao pagamento da dívida. A possibilidade de saldar a dívida com o Brasil estava, com efeito, relacionada à

expectativa de extração de petróleo, portanto a execução dos tratados brasileiros deveria ser incentivada.

Considerando a hipótese de os Tratados de 1938 serem denunciados, o governo boliviano temia que o Brasil exigisse o pagamento da dívida em libras esterlinas-ouro, compromisso com o qual o país devedor não podia arcar, haja vista o nível de suas reservas cambiais. Nesse caso, o Brasil poderia reclamar a propriedade da ferrovia, o que assustava os bolivianos. Interessava-lhes, portanto, chegar o mais breve possível a um acordo sobre a questão a fim de obter todos os direitos sobre a sua administração.

Ante a necessidade brasileira do petróleo boliviano, não somente pelas vantagens econômicas que poderia proporcionar, mas pela possibilidade de o Brasil manter sua influência no Oriente do país vizinho, o presidente Kubitschek, seguindo orientações dos militares, autorizou ao Itamaraty, finalmente, iniciar as negociações com o governo de La Paz com o intuito de atualizar os Tratados de 1938. As negociações deveriam seguir uma série de instruções do Conselho de Segurança Nacional, dentre as quais: a defesa da irredutibilidade da área, a garantia de abastecimento do mercado brasileiro e a insistência na participação da Petrobras. Caso houvesse recusa, o Brasil deveria concordar com a organização de sociedades privadas de capitais genuinamente brasileiros. Em suma: a exploração da zona petrolífera boliviana pelo Brasil deveria ser assegurada por meio de acordos.

2.5 As Notas Reversais de 1958

Em fevereiro de 1958, o Brasil retomaria as negociações com a Bolívia, movido pelos interesses referentes à política sul-americana, pela necessidade de abastecimento de petróleo por uma fonte alternativa, bem como pela possibilidade de desenvolver o Oeste brasileiro. Os ministros Macedo Soares e Manoel Barrau Pelaez formalizaram um entendimento que assegurou ao Brasil a exploração de parte da área petrolífera reservada em 1938. Como consequência, os dois governos assinaram em La Paz, em 29 de março de 1958, os atos internacionais conhecidos conjuntamente por Acordos de Roboré, os quais compreendiam uma série de Notas Reversais que versavam sobre variados temas da agenda bilateral como: facilidade de trânsito, zonas francas, cooperação bancária e comercial, intercâmbios culturais, limites e, principalmente, petróleo.

As Notas Reversais de 1958 diferiam substancialmente do Tratado de 1938 sobre Saída e Aproveitamento do Petróleo Boliviano, claramente marcado pelo nacionalismo, ou seja, a preocupação dos governos boliviano e brasileiro de assegurarem o desenvolvimento econômico dos dois países via uma real integração das regiões afetadas aos seus respectivos territórios nacionais. O projeto de cooperação econômica e de desenvolvimento integrado entre Brasil e Bolívia. perdia ênfase no novo acordo.

A diferença mais substantiva entre o Acordo de 1938 e o de 1958 é a marcante redução da área destinada à exploração petrolífera conjunta, a chamada “Zona de Estudos”. Essa Zona foi dividida, pelo Acordo de Roboré, em duas partes distintas: a Área “A”, compreendendo 60 por cento do total que fora reservado à exploração pela YPFB; e a Área “B”, que abrangia os 40 por cento restantes, reservados à exploração por empresas privadas de capitais brasileiros, ao contrário do Tratado de 1938 que requeria que a exploração petrolífera fosse realizada por sociedades mistas brasileiro-bolivianas.

O acordo de 1958 estabelecia também que, alcançada produção suficiente e satisfeitas as necessidades de consumo da Bolívia, o Brasil teria que comprar, em dólares de livre conversibilidade, 100 mil barris diários de petróleo cru, produzido tanto na área “B” como na área “A”. Estipulava a obrigação de compra, por parte do Brasil,

de toda a produção de gás natural da área “B”, e de 5 mil barris/dia de derivados de petróleo de propriedade da YPFB.

Em 1958, previa-se, ainda, a construção de um oleoduto e de um gasoduto financiados pelo Brasil, que pertenceriam a YPFB. Programavam-se as obras que complementariam a Ferrovia Corumbá-Santa Cruz de la Sierra mediante a aceleração da construção da ponte sobre o Rio Grande e o reescalonamento para a liquidação da dívida dos bolivianos para com o Brasil. A garantia territorial foi substituída pelo compromisso do Estado boliviano em reembolsar os adiantamentos concedidos pelo governo brasileiro.

Foram, então, reconhecidos como marcos de fronteira entre os dois países o Morro de Quatro Irmãos e a nascente Fauwcet, do Rio Verde, marcos que haviam sido estabelecidos em 1909 pela Comissão de Limites Brasileiro-Boliviana. Com as novas demarcações, a Bolívia incorporou mais de 2,5 mil km² ao seu território. Ficou igualmente acertado que, oportunamente, seria negociada a questão relacionada ao *status* jurídico da Ilha Suarez, ou seja, Guajará-Mirim. Brasil e Bolívia reclamavam soberania sobre a Ilha (Ricupero, 2000: 74).

Os Acordos de Roboré foram mal-recebidos no Brasil por vários setores. Os nacionalistas de maneira geral, e entre eles os militares. Ademais, a própria validade jurídica dos acordos era questionada. Segundo os seus opositores, os Acordos de Roboré não poderiam ser classificados como Notas Reversais, pois não estavam modificando apenas questões menores. As Notas eram mais extensas que o próprio Tratado e regulamentavam questões que sequer haviam sido abordadas no Acordo anterior. Argumentava-se, portanto, que se tratavam de novos acordos que, para terem validade jurídica, deveriam ser ratificados pelo Congresso Nacional (Passos, 1960: 93).

Nesse sentido, chamava-se a atenção para a Nota Reversal Nº 6, por exemplo, que isentava as exportações de hidrocarbonetos bolivianos em passagem pelo território brasileiro de qualquer imposto federal, estadual ou municipal, o que contrariava a Constituição brasileira, que estabelecia como de competência privativa dos estados da federação a legislação sobre esse imposto. Outro ponto questionado dizia respeito à cessão de parcela do território brasileiro, já que também se tratava de questão a ser autorizada pelo Congresso Nacional. Os nacionalistas criticavam particularmente a Nota Reversal Nº 1, que cedia à Bolívia diversas áreas do território brasileiro, abrangendo oito vilas e povoados. Criticavam, igualmente, a previsão de negociações futuras sobre a

soberania da Ilha Guarajá-Mirim, o que implicava no afastamento do princípio do direito do *uti possidetis*, tradicionalmente defendido pela diplomacia brasileira nas questões de limites com os países vizinhos (Mascarenhas, 1959: 86).

Setores do nacionalismo brasileiro, particularmente os militares, faziam do monopólio estatal do petróleo o sustentáculo de sua luta política. A Petrobras, que emergia como símbolo do nacionalismo brasileiro, constituía, na ótica militar, a solução ideal para a emancipação política e econômica do Brasil. Desse modo, a participação do capital privado nos assuntos petrolíferos era rejeitada, particularmente quando se requeriam recursos da companhia estatal para viabilizar as empresas privadas. O jornal *O Semanário* referiu-se ao caso do petróleo boliviano como “o maior escândalo do século”, pois o Acordo de Roboré, uma vez executado, significaria para o Brasil a abdicação de sua emancipação política e econômica, já que sua finalidade precípua seria escoar o petróleo das grandes companhias estrangeiras por meio dos portos brasileiros, em função de não possuírem outra saída viável devido à Cordilheira dos Andes. A idéia, contudo, de que o Brasil representava a única saída para o petróleo boliviano não correspondia à realidade, haja vista a construção do oleoduto Sica Sica-Arica, financiado pela *Gulf Oil*, em 1957 (Passos, 1960: 124).

Outro ponto merecedor de críticas girava em torno do encargo financeiro que se intencionou atribuir à Petrobras, quando se sugeriu que a empresa realocasse suas divisas para financiar as companhias privadas. Os gastos com a construção do oleoduto e do gasoduto que ligaria a fronteira boliviana até o porto de Santos, orçado em 600 milhões de dólares, não permitiriam ao Brasil saldar seus compromissos com a Bolívia, país com o qual tinha déficit comercial. Alegava-se que seria necessário permitir às companhias estrangeiras construí-los e que a proposta conveniente consistia na utilização da ferrovia Corumbá-Santa Cruz, construída com essa finalidade, além da instalação de refinarias na região de Mato Grosso. A partir desse ponto, proceder-se-ia a distribuição do produto pela Petrobrás (Mascarenhas, 1959: 133).

As críticas não foram menores quanto ao compromisso brasileiro de assegurar mercado de no mínimo 100 mil barris diários para o petróleo produzido nas áreas “A” e “B” a preços e condições do mercado internacional, em momento de expansão da Petrobras e de superprodução mundial do produto. O grupo nacionalista argumentava que esta cláusula havia sido projetada com a exclusiva finalidade de beneficiar as grandes companhias petrolíferas internacionais que já operavam na Bolívia, garantindo-

lhes, desse modo, o acesso ao Atlântico e assegurando-lhes, ainda, o crescente mercado brasileiro.

Como uma das prerrogativas do Acordo seria o desenvolvimento industrial do estado do Mato Grosso, os setores nacionalistas salientavam que a construção de uma refinaria em Corumbá, com verba já autorizada pelo Congresso Nacional, não se realizaria devido ao compromisso brasileiro de adquirir 5 mil barris diários de gasolina e óleo diesel das refinarias instaladas na Bolívia a preços e condições de mercado internacional.

Ademais, enfatizavam que os princípios estabelecidos para a execução do Tratado de 1938, referindo-se às empresas mistas brasileiro-bolivianas, não mais se adaptavam ao novo Acordo com a Bolívia, portanto, aquelas empresas foram substituídas por “empresas privadas de capitais brasileiros”. Caberia ao BNDE, ainda sob a presidência de Roberto Campos, classificar e selecionar as empresas interessadas na exploração petrolífera na Bolívia. A diretoria do Banco fundamentou, então, sua decisão de acordo com os seguintes critérios: o nível de capacidade técnica e financeira do proponente; a relação entre recursos próprios e recursos de terceiros e termos e condições de obtenção de recursos de terceiros. (Campos, 1994: 273).

Na verdade, essas atribuições competiam ao Conselho Nacional de Petróleo como órgão instituído legalmente para conduzir as funções de assuntos inerentes ao petróleo, ao passo que ao BNDE caberia apenas se pronunciar a respeito da questão relacionada ao financiamento, dado que as empresas nacionais não dispunham de recursos em moeda forte. O grupo de trabalho coordenado por Mário da Silva Pinto, chefe do Departamento de Projetos do BNDE, em consulta à carteira de câmbio do Banco do Brasil sobre a modalidade cambial a ser dispensada às empresas candidatas e aos tipos e operações financeiras em moeda estrangeira, obteve como resposta das autoridades monetárias do Banco a impossibilidade de garantia de cobertura cambial para as empresas que fossem classificadas.

Após analisar as propostas de cinco empresas brasileiras interessadas em explorar petróleo na Bolívia, o BNDE classificou em igualdade de condições, tanto do ponto de vista da capacidade econômica e financeira quanto da capacidade de mobilização de recursos técnicos, três empresas: União Brasil-Bolívia de Petróleo S/A, Petrolansa e Brasbol.

2.6 A Discussão política no governo Kubitschek

A posição do governo federal quanto às resoluções do BNDE em relação à desnacionalização das empresas brasileiras concorrentes à exploração da área “B” não havia ficado suficientemente esclarecida. Questionava-se a existência, no Brasil, de grupos entrincheirados nos postos-chave do comando financeiro, interessados em desviar e alterar compromissos assumidos pelo governo. Em resposta, a direção do BNDE afirmou que as normas de natureza jurídica e as exigências de ordem econômico-financeira e técnica a serem observadas na constituição das empresas privadas de capital brasileiro para a exploração petrolífera na Bolívia haviam sido assinadas pelo Presidente da República, em fevereiro de 1958, e por ele endereçadas ao Banco para cumprimento do Itamaraty (Olympio, 1959: 271).

A direção do BNDE ponderou, ainda, que a Resolução nº 43/58, referente aos “Princípios” do Banco, fora previamente submetida ao ministro das Relações Exteriores Macedo Soares e por ele aprovada mediante ofício reservado, em abril do mesmo ano, sem qualquer impugnação dos dispositivos relacionados com a estrutura do capital das empresas.

Roberto Campos, ao esclarecer os motivos pelos quais se demitiu da presidência do BNDE, afirmou que o presidente Kubitschek, que aprovara a política conduzida pelo Banco até então, o abandonara, resolvendo dissociar-se da posição anteriormente assumida, pois havia ingressado na campanha nacionalista: “È natural que um governo ao se deparar com dificuldades internas procure um inimigo externo” (Campos, 1994: 302). Para o presidente que iria impulsionar a campanha contra o Fundo Monetário, rompendo com a instituição poucos meses depois, as declarações de Campos funcionaram apenas como incentivo adicional .

A polêmica sobre o monopólio estatal do petróleo e a exploração das jazidas petrolíferas bolivianas acirrou-se quando a imprensa, em novembro de 1958, divulgou um ofício confidencial encaminhado ao Presidente da República pelo então presidente do Conselho Nacional de Petróleo, coronel Alexínio Bittencourt. O “Relatório Alexínio”, como ficou conhecido, denunciava a atuação da direção da Petrobras:

A política nacional do petróleo encontra-se seriamente ameaçada de fracasso em consequência da maneira pela qual vem sendo conduzida e dirigida a empresa

incumbida de executá-la (Relatório do cel. Alexínio Bittencourt ao presidente JK. RJ, 4 de outubro de 1958).

Em síntese, de acordo com as críticas do coronel Alexínio Bittencourt, o programa estabelecido pelo presidente da Petrobras, coronel Janary Nunes, representava:

- o agravamento da crise cambial do país;
- a ameaça ao êxito da Petrobras por meio da descoordenação e do descontrole de seus investimentos;
- a desordem no abastecimento nacional de petróleo;
- o prejuízo ao consumo por meio de um aumento superficial de preços com graves reflexos na economia nacional; e
- o desrespeito à ação fiscalizadora que a lei atribui ao CNP.

O coronel Alexínio Bittencourt denunciou, ainda, ao presidente Kubitschek a posição do BNDE, instituição a qual caberia a tarefa de opinar sobre a capacidade financeira das empresas, mas que na verdade, pressionou-as a se associarem contratualmente aos grandes consórcios estrangeiros de petróleo, que já eram concessionários de quase toda a zona subandina boliviana. Segundo o presidente do CNP, esta proposta divergia frontalmente dos critérios do Conselho, pois, ao buscar recursos internacionais, estava de todo previsível a perda do controle sobre os empreendimentos e que, considerando as pretensões da política continental brasileira, estariam “derrotados os nossos objetivos de permanência na área” (*idem*).

Recomendou, ainda, ao Presidente da República que, em face da ausência de produção comercial satisfatória em território nacional, seria conveniente ao Brasil conservar sua supremacia econômica na Bolívia, uma vez que os interesses políticos e econômicos eram relevantes. Ao se constatar que os grupos privados brasileiros não dispunham do capital necessário, o coronel Alexínio Bittencourt sugeriu que o governo fornecesse auxílio financeiro às empresas brasileiras, por meio de empréstimos de risco a taxa de câmbio especial, a fim de possibilitar a importação de equipamentos ou atuasse como avalista dos empréstimos que as empresas viessem a obter. Enfim, de acordo com Bittencourt o governo deveria fornecer os meios necessários para que as empresas pudessem enfrentar os riscos inerentes aos três primeiros anos, fase mais difícil do empreendimento.

A controvérsia Petrobras/CNP, a qual o presidente Kubitschek definiu como “divergência entre dois chefes de departamento”, corroborou para a mobilização dos setores nacionalistas, particularmente de parlamentares, militares e estudantes. O jornal Nacional, do Rio de Janeiro, informou que o “Relatório Alexínio” havia saído das mãos do presidente para as de Roberto Marinho a fim de que as atenções fossem concentradas na questão da Petrobras, enquanto se manteria sigilo sobre o Relatório do petróleo boliviano. Na verdade, não ficou esclarecida a forma pela qual o relatório entregue ao presidente em caráter confidencial havia sido enviado à imprensa (Maranhão, 1985: 114).

Os setores nacionalistas, por sua vez, consideravam que o Relatório tinha por objetivo desacreditar a companhia estatal de petróleo perante a opinião pública e assim possibilitar o desvio de seus recursos para financiar as empresas privadas que iriam explorar as jazidas bolivianas. Convictos de que a emancipação do país somente se alcançaria por meio da manutenção da política do monopólio estatal do petróleo, a Petrobras e o nacionalismo se identificavam. Defendiam, portanto, que a exploração dos recursos naturais do Brasil deveria ser realizada sem a interferência do capital estrangeiro.

Nesse sentido, a frase “a Petrobras é intocável” proferida pelo Ministro da Guerra, general Henrique Teixeira Lott, em virtude da pressão do Secretário de Estado norte-americano, John Foster Dulles, pela alteração do estatuto da Petrobras, clarifica a posição nacionalista então vigente no governo. Segundo Lott, o Brasil possuía imensas riquezas em seu subsolo que despertavam a cobiça e os interesses estrangeiros. Tais riquezas deveriam ser exploradas em benefício do povo, nunca permitindo que outros viessem a fazê-lo em seu benefício. E ainda, ponderou ao presidente Kubitschek:

Lamento ter de dizer a Vossa Excelência que, se a lei da Petrobras for modificada, o Exército se verá na contingência de retirar por completo seu apoio ao governo. (*apud* Smith, 1976: 123).

As divergências entre as direções do CNP e da Petrobras culminaram no afastamento, pelo presidente Kubitschek, de seus titulares e na criação de uma Comissão de Alto Nível, chefiada pelo General Jair Dantas Ribeiro, para opinar sobre a matéria. Paralelamente, seria instituída uma Comissão Parlamentar de Inquérito, na Câmara dos Deputados, com a finalidade de investigar as acusações feitas ao programa

da Petrobras que, na visão do coronel Alexínio Bittencourt, se encontrava repleto de graves erros e ameaçado de fracasso.

À CPI caberia, ainda, a investigação do problema da exploração do petróleo boliviano e dos critérios utilizados pelo BNDE para alocação de recursos para as empresas privadas brasileiras. Durante os trabalhos da CPI verificou-se, então, que o BNDE compeliu as empresas brasileiras a procurar formar consórcios com capitais estrangeiros por meio de "empréstimos aleatórios".

Roberto Campos, por sua vez, confirmou que ocorrera "certa pressão" para que as empresas procurassem capitais estrangeiros, mesmo que lhes fosse exigida participação societária, pois, segundo ele, não existiam financiamentos convencionais nos mercados internacionais para petróleo, especialmente na fase de risco, ou seja, durante a pesquisa e a lavra. As operações financeiras para exploração petrolífera somente eram viabilizadas por meio de "empréstimos aleatórios" com participação direta nos resultados da exploração. O ex-presidente do BNDE criticou, desse modo, aqueles que sugeriram ao governo que propiciasse seu aval e garantisse alocações de cambio às empresas sem nenhuma participação nos resultados, pois:

Essa situação não existe no mercado de petróleo. Bancos não fazem empréstimos para a fase de risco, a não ser que obtenham participação. É uma contradição querer apoio estrangeiro sem o instrumento da participação (Campos, 1994: 312).

As conclusões da Comissão de Alto Nível, como também as da Comissão Parlamentar de Inquérito esclareceriam que as denúncias do ex-presidente do CNP não comprometiam a Petrobrás como instituição, nem a solução monopolística instituída pela política brasileira de petróleo. O general Jair Dantas Ribeiro, presidente da Comissão de Alto Nível, atribuiu cunho pessoal às críticas feitas ao Coronel Janary Nunes e denunciou a utilização de dados estatísticos que divergiam daqueles do CNP (Conduru, 2001: 61).

Decorridos cinco anos da sua fundação, a Petrobras, em 1953, havia progredido consideravelmente: realizara trabalhos de sondagem em quase todo território nacional; construía as refinarias de Mataripe e Cubatão, que, por volta de 1958, refinavam 60 por cento do petróleo consumido no país; adquirira importante frota de petroleiros e dera início ao desenvolvimento da indústria petrolífera nacional. A Petrobras, detentora de autonomia administrativa e financeira, diferenciava-se do CNP que, ao burocratizar-se, dependia do orçamento federal.

Na verdade, a administração do CNP, inconformada com a conduta independente da presidência da Petrobras, reagia à medida que seus planos de trabalho raramente eram submetidos à ratificação do Conselho, órgão competente para dirigir, orientar e fiscalizar a política nacional do petróleo. O coronel Alexínio Bittencourt sugeriu, à presidência da República, a interceptação da produção no Brasil, uma vez que esta já havia atingido os níveis que lhe permitiam cobrir as despesas cambiais com pesquisa e produção. Aconselhou, portanto, que

[a] Petrobras deveria atuar em outro país onde pudesse obter novas concessões e as possibilidades de encontrar óleo fossem boas (Penna Jr., 1981: 301).

Ao propor que fosse reservada parcela de câmbio entre 5 e 10 por cento do valor da produção de óleo cru nacional e destiná-la aos concessionários brasileiros com o propósito de viabilizar o programa na Bolívia – princípio com o qual os setores nacionalistas não concordavam – o coronel Bittencourt seria visto por esses setores como integrante do grupo que visava à “liquidação da política nacionalista de emancipação econômica do país” (*idem*: 307).

Acusado de usar estrategicamente o CNP em favor das companhias internacionais de petróleo, em detrimento da política nacionalista brasileira, Bittencourt, na verdade, discordava dos critérios seletivos do BNDE em relação ao controvertido “financiamento aleatório”, o qual significava necessariamente a associação com o capital estrangeiro, o que transformaria as empresas em meras intermediárias. Bittencourt que, junto ao ministro Macedo Soares e ao embaixador em La Paz, Álvaro Teixeira Soares, havia integrado a Comissão brasileira, por ocasião da discussão do Acordo de Roboré, acreditava que o Brasil, em virtude de motivos econômicos e de política continental, não poderia renunciar às vantagens advindas dos acordos entabulados anteriormente com os bolivianos.

2.7 A controvérsia no Brasil em torno dos Acordos de Roboré

Os Acordos de Roboré fomentaram no Brasil ambiente desfavorável às relações brasileiro-bolivianas. Os convênios, particularmente os relativos ao petróleo, foram vistos como prejudiciais aos interesses brasileiros. Os Nacionalistas, ao criticar os acordos, manifestavam sua oposição quanto à desvantagem de o Brasil continuar a pagar em dólares o petróleo produzido pelas grandes companhias internacionais instaladas no país andino. A interpretação das cláusulas contratuais levou-os a inferir que, além de abastecer o crescente mercado brasileiro, as Notas Reversais visavam a direcionar o petróleo subandino aos mercados internacionais via porto de Santos.

Na Bolívia as repercussões sobre os convênios também foram motivo de acirrados debates. Os setores governamentais e parte da opinião pública difundiram a idéia de que o militarismo brasileiro, apoiado por setores políticos identificados como ultranacionalistas, agia com propósitos imperialistas. Desse modo, o presidente Siles Suazo, ao dirigir-se ao Congresso Nacional, em 1958, faria pronunciamento no qual anunciaria a pretensa vitória da Bolívia contra o suposto imperialismo brasileiro:

Nossos esforços constituem a prova mais contundente da luta de um governo popular para defender os seus interesses e o seu patrimônio acima de todas as coisas”(Bilbao, 1966; 245).

Historiador e subsecretário do Ministério das Relações Exteriores durante o governo Paz Estenssoro (1984-1989), Valentin Abecia Baldivieso atribuiu as críticas dos grupos nacionalistas do Brasil ao caráter eleitoreiro de certos setores ultranacionalistas e militares. “Esses grupos movem-se pelas ambições políticas do Marechal Lott” que, como Ministro da Guerra, apoiou as negociações, mas, posteriormente, se declarou contrário a elas (Baldivieso, 1986: 155).

As negociações de Roboré redundariam também na Bolívia em opiniões semelhantes às difundidas nos meios nacionalistas brasileiros. Autores que refletiram sobre o tema, tais como Sérgio Almaraz, Amado Canelas, Enrique M. Bilbao, dentre outros, verificaram que os compromissos assumidos nos Acordos de Roboré beneficiariam a Bolívia e não trariam vantagens econômicas ao Brasil. Na verdade, frustraram a política de complementação econômica intentada pelos dois países, pois as companhias petrolíferas, por meio dos convênios brasileiro-bolivianos, tenderiam a se

concentrar na zona subandina, o que colocaria em risco o futuro da empresa estatal boliviana Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos.

A controvérsia que emergiu nas esferas parlamentares e junto à opinião pública brasileira em virtude da conveniência ou não da implementação dos Acordos de Roboré inquietava a diplomacia boliviana. Esta, por meio de seus representantes no Rio de Janeiro, empenhou-se em obter uma posição do governo sobre a questão.

À proporção em que as dificuldades se avolumavam e, conseqüentemente, as perspectivas de execução dos Acordos se tornavam cada vez mais escassas, a Bolívia atribuía a situação à indiferença do governo brasileiro. Nos meios diplomáticos bolivianos cogitou-se, inclusive, a possível pretensão do Brasil em “arrastar” a Bolívia a uma nova renegociação com o objetivo de esquivar-se de desavenças nas esferas nacionalistas do Parlamento e das Forças Armadas (Botelho, 1960: 167).

A crescente oposição às Notas Reversais frustraram a intenção do Itamaraty de colocá-las em execução sem que fossem submetidas à ratificação do Congresso Nacional. Em junho de 1960, seria decretado, por esta mesma instituição, que a matéria das notas Reversais n° 1, 2, 6 e 7 firmadas, em março de 1958, entre Brasil e Bolívia eram consideradas objeto de tratado e, por conseguinte, deveriam ser submetidas pelo poder Executivo à aprovação do Congresso Nacional.

Durante o curto período do governo Jânio Quadros, a discussão sobre a exploração do petróleo boliviano manteve-se sem alterações. E a aprovação das notas Reversais tornou-se questão secundária para o governo João Goulart (1961-1964). Na realidade, nos meios governamentais o petróleo boliviano já não despertava mais entusiasmo. Considerando-se que seu preço final seria mais elevado do que o petróleo proveniente do Oriente Médio e ainda confiante no auto-abastecimento nacional, o Itamaraty admitiu não se justificar mais a obrigatoriedade do Brasil adquirir cem mil barris diários de petróleo, cinco mil de derivados, como também todo o gás natural produzido na área “B”.

Na Bolívia, por sua vez, defendia-se a idéia de que o desinteresse do governo brasileiro em aprovar as Notas Reversais no Congresso Nacional, somava-se a “conspiração de alguns grupos econômicos brasileiros” que, de acordo com a diplomacia boliviana, atuariam junto à oposição com o objetivo de evitar a aprovação no Legislativo dos Acordos. A finalidade seria receber uma indenização de cerca de

meio milhão de dólares do governo boliviano pela anulação das concessões na área “B”. Este seria o caso dos grupos Petrolansa e Petrobol, que não haviam feito qualquer investimento na área (Mirabal, 1996: 167).

Embora por volta de 1961, 16 companhias privadas operassem na zona subandina boliviana, excluindo-se a Gulf Oil Company, nenhuma empresa havia realizado trabalho de exploração significativo. Decorrido algum tempo, as empresas reduziam o ritmo de suas operações ou renunciavam às suas concessões. As empresas brasileiras não fugiram à regra, já que não contavam com o suporte financeiro necessário ao empreendimento e, ademais, não haviam descoberto jazidas relevantes. (Canelas, 1963: 338).

Dentre as empresas classificadas pelo BNDE, a União Brasil-Bolívia ainda atingiu a fase de realização de pesquisas geológicas e de perfuração. Mas, ao deparar-se com poços não produtivos, a companhia, a fim de incorporar regiões de melhores perspectivas, propôs a formação de uma sociedade mista com a estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos. As negociações, contudo, não evoluíram uma vez que a companhia estatal boliviana não aceitou as propostas de tendência monopolista da empresa considerada subsidiária da Gulf (Bilbao, 1966: 466).

A Companhia Petrolífera Brasileira, que a princípio obteve êxito nos trabalhos de perfuração, também não dispunha de capacidade financeira nem técnica. Esses fatores corroboraram para que a empresa abandonasse a área. As duas últimas, Petrolansa e Petrobol, não chegaram sequer a atuar. Desse modo, as zonas “A” e “B”, estipuladas em 1938 para a exploração conjunta entre Brasil e Bolívia, foram absorvidas por uma empresa norte-americana, denominada no país andino de Bolivian Gulf Oil Company. (Irusta, 1988: 97).

Verificou-se, assim, que a exploração do petróleo boliviano, tanto pela empresa estatal quanto por empresas privadas brasileiras, não se concretizou, frustrando, dessa maneira, um projeto de grande alcance político para os dois países.

CAPÍTULO III

A REAPROXIMAÇÃO BRASIL- BOLÍVIA POR MEIO DO GÁS

3.1 O início dos entendimentos entre os dois governos

A primeira menção ao interesse pelo fornecimento de gás natural boliviano ao Brasil consta da Nota Reversal número 6, de 1958. Naquela ocasião, tratava-se de registro que especulava sobre mera possibilidade futura, pois ainda não era conhecido o potencial das reservas de gás bolivianas. Embora, em 1947, estudos geológicos apontassem para a existência de gás na Bolívia. O diplomata Álvaro Teixeira Soares, ao defender os Acordos de Roboré, já mencionava a importância do gás como elemento complementar aos acordos sobre petróleo. Tencionava, então, demonstrar ao governo brasileiro as eventuais vantagens na ampliação do uso do gás no Brasil. (Olympio, 1959:17).

Os impasses e as reações adversas aos Acordos de Roboré tanto no Brasil como na Bolívia esfriaram as relações entre os dois países. Além do que, o ciclo de perturbações político institucionais no qual ingressou a Bolívia no final da década de sessenta era mais um complicador a dificultar o entendimento entre os governos brasileiro e boliviano. Nesse período, a Bolívia sofria grave crise política e econômica, propiciando ambiente favorável para a eclosão do golpe militar de agosto de 1971, que conduziu o general Hugo Banzer Suárez ao comando do país.

Ao assumir a presidência, o governo Banzer buscou priorizar a aproximação com o Brasil e iniciar nova fase no diálogo bilateral. A visita do chanceler boliviano Mario Gutierrez a Brasília, em janeiro de 1972, e o encontro entre os presidentes Banzer e Médici, nas cidades de Corumbá e Ladário, poucos meses depois, ilustram essa disposição conjunta de entendimento recíproco. Naquela ocasião, foram assinados dois atos internacionais, que tratavam, respectivamente, da vinculação

rodoviária e das diretrizes para o estabelecimento de concessões rodoviárias e da constituição de um fundo de desenvolvimento para a região do Oriente boliviano. (Vizentini, 1998:157).

Na pauta das negociações figurava, ainda, o tema dos hidrocarbonetos, particularmente o gás natural. São retomados, dessa forma, os projetos da década anterior. Em 1963, por exemplo, a Bolivian Gulf Oil Company, empresa que liderava a produção de petróleo e a incipiente produção de gás na Bolívia, já havia demonstrado interesse em exportar gás do campo de Caranda ao Brasil e à Argentina. (De Paula, 1997: 36). Dois anos depois, o governo brasileiro por meio do ministro do Planejamento, Roberto Campos, enviaria ao Conselho de Segurança Nacional documento no qual defenderia a idéia da construção de um gasoduto para viabilizar importações de gás da Bolívia.

Em decorrência da sugestão do ministro Campos, cria-se um Grupo de Trabalho informal para estudar a viabilidade do projeto. Ao visitar o Brasil, o presidente Barrientos mostrou-se favorável à adoção de um projeto de menor envergadura, ou seja, a construção de um gasoduto até Corumbá. Naquela ocasião, contudo, o Brasil já cogitava a construção de um gasoduto de maior porte, que ligaria Santa Cruz - São Paulo - Rio de Janeiro e Belo Horizonte. A perspectiva de estabelecer na região centro-oeste um pólo de indústrias pesadas e alimentícias baseado na energia propiciada pelo gás impulsionava a idéia. Ademais, a construção do gasoduto atuaria como importante fator para dinamizar as relações com a Bolívia e a integração sul-americana. (Passos, 1993: 57).

Dentre os aspectos desfavoráveis elencados pelo governo brasileiro para a concretização do gasoduto salientavam-se as dificuldades que seriam criadas com a redução do mercado de óleo combustível. A Petrobras mostrava-se particularmente relutante quanto a esse aspecto, pois, naquele momento, não era conveniente para a empresa substituir o óleo combustível pelo gás natural. Como consequência, o Grupo de Trabalho encarregado de estudar a possibilidade do aproveitamento do gás natural boliviano perde força. O arrefecimento do entusiasmo deveu-se também ao avanço das negociações entre a Bolívia e a Argentina sobre o fornecimento de gás e a constatação

de que as reservas bolivianas, conhecidas até aquele momento, não seriam suficientes para atender a ambos os mercados.

O acordo entre os governos argentino e boliviano fora firmado em julho de 1968. Com duração prevista para vinte anos, estabelecia o fornecimento de 4 milhões de metros cúbicos diários durante os primeiros sete anos, e de 4,5 milhões de metros cúbicos diários nos treze anos restantes. Do lado argentino assinava o compromisso, a empresa Gás del Estado, pelo lado boliviano, a YPFB e a Bolivian Gulf Oil Company, mediante a garantia dos dois governos por meio de notas reversais. (Moneta, 1984: 231).

Paralelamente, teria início, no Brasil, a introdução do gás natural na matriz energética brasileira com a utilização das reservas da região Nordeste a partir de 1968. Na década seguinte, as expressivas descobertas na Bacia de Campos, localizadas em águas profundas, iriam redimensionar o interesse da Petrobras pelo combustível, até então relegado a segundo plano na estratégia comercial da empresa. O expressivo potencial produtivo de Campos, bem como sua proximidade dos grandes centros consumidores entre as regiões Sul-Sudeste, despertaria a nova política da Petrobras.

As reservas do Nordeste, embora relativamente modestas quanto à perspectiva do abastecimento nacional, seriam relevantes no plano regional e constituiriam, conjuntamente, o segundo principal bloco de reservas de gás no Brasil. Distribuídas entre os estados da Bahia, Sergipe, Alagoas, Rio Grande do Norte e Ceará, representavam aproximadamente cerca de um terço das reservas brasileiras conhecidas até então.

Como reflexo das descobertas no território brasileiro, nos primeiros anos da década de 70, o Brasil voltaria a interessar-se pela importação de gás natural boliviano, como também pela possibilidade de instalar uma usina siderúrgica na zona de fronteira. O empreendimento seria voltado para o atendimento dos mercados do Brasil, da Bolívia, da Argentina, do Uruguai e do Paraguai, países que se associariam ao projeto. O governo boliviano, por sua vez, também reascendia o seu desejo em aproximar-se do Brasil. (Cusicanqui, 1986: 63) Em 1972, a Argentina descobrira

reservas significativas de gás em seu próprio território, o que tornava o país um importador menos provável do gás boliviano.²⁰

Nesse cenário, o chanceler brasileiro Gibson Barboza, em visita a La Paz, firmaria Declaração Conjunta, que tratava da importação de gás natural boliviano pelo Brasil e da cooperação brasileira na implantação de complexo industrial na região de fronteira entre os dois países. As negociações teriam seqüência em Brasília, resultando na Ata de Cooperação no Campo dos Hidrocarbonetos, Siderurgia e outros projetos industriais correlatos.

Diante das perspectivas de uma crise mundial de energia, as reservas bolivianas de gás tornavam-se ainda mais atraentes para o Brasil. Em 1973, eclodia, então, o primeiro choque internacional de petróleo. Nessa ocasião, o governo percebe que o fator energia não seria dissociado de outros temas mais complexos da política internacional, o que induziria o governo a buscar programas alternativos.²¹ Segundo Paulo Vizontini, mesmo diante desse quadro, o Brasil não iria adotar uma estratégia meramente defensiva, mas aprofundar o programa de substituição de importações, com o objetivo de tornar-se auto-suficiente em insumos básicos e, se possível, em energia. O governo Geisel optou, então, por diversificar as fontes de energia. (Vizontini, 2005:50).

Continuando sua política de aproximação com a Bolívia, em maio de 1974, após prolongado processo negociador, o Brasil e a Bolívia concluem o Acordo de Cooperação e Complementação Industrial, também conhecido como Tratado de Cochabamba. Naquela ocasião, a diplomacia brasileira sinalizou seu interesse pela reaproximação com a Bolívia pelo caráter simbólico de a primeira visita oficial do Presidente Geisel ter sido para a Bolívia. O embaixador Luiz Felipe Lampreia, assim, iria referir-se ao acordo:

“Não creio que haja precedentes na história do Brasil de um acordo tão atraente, tão vantajoso, para um país amigo quanto era o Tratado de Cochabamba. O General Banzer era um ditador poderoso, controlando o exército solidamente e um

²⁰ Embora o governo brasileiro estivesse aumentando o seu interesse pela importação de gás boliviano, as reservas provadas da Bolívia ainda ocupavam o sétimo lugar no ranking dos países da América do sul e Central, contudo acreditava-se que o potencial do país fosse bem maior, como de fato se confirmaria anos mais tarde. (Leite, 1992).

²¹ Em virtude das altas cotações do barril de petróleo, o gás ganhou competitividade. Até então, seu custo de extração era superior ao do petróleo, o que contribuía para o pouco interesse real das autoridades brasileiras. (Santos, 2002: 43).

homem extremamente próximo do Brasil, convicto da importância da relação conosco”.(Lampreia, 2007: 66-83).

Nesse aspecto, a Bolívia do presidente Banzer seria uma aliada brasileira, especialmente, por aceitar o ressurgimento dos assuntos energéticos entre os dois Estados, mas desta vez sob visão mais realista, já que a cadência das obras e da coordenação não deveria sair do Brasil. No governo Geisel, a Bolívia toca no tema sobre o fornecimento de gás natural em virtude da posição econômica e política que o Brasil desempenhava.(Miyamoto et Gonçalves, 2000: 192).

Desse modo, as relações do Brasil com a Bolívia revelavam pólos não necessariamente complementares. De um lado, havia o interesse em fortalecer a presença econômica do Brasil naquele país como forma de respaldar o projeto de “grande potência”, desejado por alguns setores das forças armadas brasileiras; de outro, havia as convicções do Itamaraty quanto à relevância da integração econômica com os países vizinhos, que deveria se desenrolar de forma equilibrada, capaz de atender tanto às necessidades de desenvolvimento do Brasil quanto às dos países vizinhos. (Vidigal, 2007:05).

Nesse momento, a convergência entre a Bolívia e o Brasil resultava, inclusive, de um processo de sintonia entre os dois países no plano regional. A assinatura do Tratado da Bacia do Prata, em 1969, ao agregar também a Argentina, o Paraguai e o Uruguai ilustrava o espírito cooperativo que, gradativamente, iria se sobrepor às desconfianças mútuas no subcontinente. Em 1975, por exemplo, durante a VII Reunião de chanceleres dos Países da Bacia do Prata, o chanceler brasileiro, Azeredo da Silveira, enfatizaria o interesse do Brasil em promover a integração física entre os países do Prata. E acrescentaria:

“A interdependência a que pretendemos é, antes de mais nada, uma interação horizontal, dinâmica e igualitária que exclui desejos ou atitudes tendentes ao estabelecimento de relações de supremacia e de subordinação”. (Vidigal, 2006: 23). A declaração do chanceler brasileiro pretendia ir de encontro às recorrentes declarações nos meios acadêmicos, governamentais ou de imprensa sobre o suposto caráter “imperialista” da política externa brasileira em relação aos seus vizinhos. As “forças profundas” das relações internacionais sul-americanas apontavam para a permanência

de visões negativas em relação aos vizinhos, com base em determinada interpretação da história da região e em problemas de ordem geopolítica. (Child et Kelley, 1990: 164).

Vislumbrava-se, então, a implantação de um pólo industrial de desenvolvimento na região sudeste da Bolívia, baseado no aproveitamento do gás natural boliviano e das matérias-primas existentes na região. Caberia à Bolívia apresentar ao governo brasileiro estudo consistente sobre suas reservas de gás, certificando a existência de disponibilidade suficiente para fornecimento ao Brasil de uma média de 240 milhões de pés cúbicos diários de gás natural pelo prazo de vinte anos. (Chavez, 1989: 48).

Os estudos relacionados ao gasoduto com capacidade suficiente para atender às necessidades das indústrias a serem instaladas em território boliviano e ao abastecimento de gás pretendido pelo Brasil seriam efetuados pelo governo boliviano quanto ao trecho até a fronteira, e pelo governo brasileiro a partir desse ponto até os centros de consumo. Em função da execução dos estudos de viabilidade do projeto, o Brasil concordava em financiar o país andino até um montante de dez milhões de dólares, a uma taxa de juros de 5% ao ano, pagáveis no período de quinze anos, observados três anos de carência. (Idem: 87).

Ademais, os dois governos comprometiam-se a estudar, numa fase posterior, a viabilidade econômica da instalação de um complexo petroquímico para a fabricação de etileno e seus derivados no pólo de desenvolvimento. Ao Brasil seria reservada a prioridade para a aquisição desses produtos. Prosseguiriam, paralelamente, as negociações entre a Petrobras e a YPFB no intuito de determinar os parâmetros para a fixação do preço do gás e dos mecanismos de reajuste.

Na visão do Itamaraty, a proposta brasileira atendia aos interesses bolivianos e, inclusive, contrariava algumas expectativas do Brasil, pois ao fazer essa oferta, o país estava de certa maneira hipotecando o futuro de importante faixa do território mato-grossense, uma vez que a garantia de mercado para a siderurgia boliviana implicaria o arquivamento do projeto da COSIMAT (Companhia Siderúrgica de Mato Grosso). Ademais, a compra de derivados de petróleo boliviano significaria a renúncia, por mais um largo período, à instalação de uma refinaria naquela cidade, outro antigo anseio de seus habitantes; e a instalação de uma fábrica de cimento do lado

boliviano forçosamente imporia limites à futura expansão da fábrica brasileira. (apud, Vidigal, 2007:11).

O Acordo, contudo, não tardaria a suscitar reações contrárias na Bolívia. Tal como ocorrera em relação aos Tratados de 1938, o Acordo de 1974 começou a despertar perante a opinião pública boliviana críticas contundentes. Alegava-se que o país não poderia alienar riquezas consideradas indispensáveis à futura industrialização nacional e que o pólo de desenvolvimento estaria voltado para beneficiar muito mais o Brasil do que a Bolívia.

O partido político da União Democrática Popular (UDP) divulgou declaração na qual manifestava sua oposição às exportações de gás ao Brasil nos termos do Acordo de 1974. Enfatizava que o instrumento afetaria a disponibilidade boliviana para o atendimento da demanda interna, o que comprometeria os projetos industriais da Bolívia a longo prazo. Partidos de esquerda como o Partido Socialista e a Frente Revolucionária de Esquerda alinharam-se com a UDP, como também organizações sindicais e universitárias. Muitas vezes, as manifestações contra os acordos com o Brasil confundiam-se com protestos favoráveis ao retorno de um governo constitucional. (Muller, 1992: 134).²²

Enquanto na Bolívia o projeto enfrentava dificuldades políticas, no Brasil o entusiasmo pelo Acordo iria gradativamente perdendo suporte, especialmente no tocante ao pólo industrial. Em 1978, a conjuntura internacional, marcada por nova crise do petróleo, não era favorável a investimentos expressivos por parte de países com recursos escassos, como o Brasil. Desse modo, as negociações passaram a se restringir ao fornecimento de maior volume de gás boliviano ao Brasil, abandonando-se a perspectiva de implantação do projeto de pólo industrial.

A partir de então, as condições políticas na Bolívia contribuem para a interrupção das conversações entre a Petrobras e a YPF, que somente seriam retomadas no início dos anos 80. Naquela ocasião, estudos preliminares indicavam que

²² O setor de hidrocarbonetos havia ganhado alguma relevância para a economia boliviana na década de 1970, após o primeiro choque do petróleo. No entanto, a crescente demanda internacional pelo energético associada à escassez de recursos da estatal petrolífera YPF implicaria no esgotamento das jazidas petrolíferas, levando à completa interrupção das exportações do combustível em 1980. (Muller, 1992:43)

as reservas bolivianas já quantificadas seriam da ordem de 2,7 trilhões de pés cúbicos, enquanto as estimadas seriam de cerca de 1,2 trilhões de pés cúbicos. Estimava-se, portanto, que as reservas totais ultrapassariam com segurança os três trilhões de pés cúbicos necessários para assegurar a exportação ao Brasil de 400 milhões de pés cúbicos diários ao longo de vinte anos. (Bajay, 1989: 43).

Em agosto de 1981, a empresa italiana Snam Progetti entregava aos presidentes da Petrobras e da YPFB os estudos de engenharia básica do gasoduto, os quais indicavam que seria necessário um investimento total de 1 bilhão e 117 milhões de dólares num prazo de três anos para o término das obras. Seguiu-se, então, reunião técnica entre a Petrobras e a YPFB para a elaboração da minuta de contrato de compra e venda. As duas partes estabeleceriam como meta a aprovação do contrato definitivo para o início de 1983. (Idem:59).

Desta vez parecia que o projeto se confirmaria. Em 1982, o retorno do presidente Siles Zuazo ao governo boliviano endossava a proposta sobre a importância do regionalismo, no sentido de que o entendimento com os vizinhos forneceria os meios para que o país buscasse promover o desenvolvimento e o progresso social. “No plano regional Siles Zuazo optou pelo discurso e pela prática integracionista. A autopercepção boliviana neste processo reforçava suas qualidades geográficas, ou seja, sua condição de “terra de contatos” e de país integrante da Bacia do Prata, do Amazonas e da região andina, lembrando a política de Ostría Gutierrez e de Enrique Finot. A Bolívia, portanto, deveria jogar papel transcendental no impulso integracionista. (Alvarez, 1989:91).

A despeito dessa política, em fins de 1982, o governo boliviano resolveu convocar espécie de fórum nacional com o propósito de estudar a questão do fornecimento de gás ao Brasil. Na verdade, o governo Siles Suazo tencionava satisfazer os setores políticos bolivianos que se opunham à venda de gás ao Brasil.²³ A oposição de setores da sociedade boliviana aos entendimentos com o governo brasileiro, independentemente do motivo, ora a alegação de que não se deveria exportar ao Brasil um insumo estratégico para a industrialização do país, ora a temida dependência em

²³ O gás começa a aparecer em trajetória ascendente na pauta de exportações bolivianas desde 1972, quando o petróleo deixou de ser um item de destaque no comércio exterior boliviano.(Muller, 1992:36)

relação ao Brasil ou até mesmo o pretexto para polemizar com o governo, iria paralisar novamente o projeto por longo período. Com efeito, os entendimentos entre a Petrobras e a empresa estatal boliviana YPFB foram desacelerados e posteriormente suspensos. (Garcia, 2001: 72).

3.2 Os novos rumos das negociações entre o Brasil e a Bolívia

Em 1984, durante a visita do presidente João Figueiredo a Santa Cruz de la Sierra, o tema do gás retornaria às conversações entre os dois governos. Na declaração conjunta, os dois presidentes reafirmariam a vontade política de ambos os países em executar o Acordo de Cooperação e Complementação Industrial de maio de 1974, bem como o Acordo Complementar de agosto de 1977. Embora, comissões dos dois países tivessem sido encarregadas de dar prosseguimento às negociações, o tom da declaração conjunta ainda era pouco enfático e deixava entrever que o projeto não seria retomado vigorosamente. Especulava-se que o objetivo dos dois governos fosse apenas manter o assunto em pauta (Chavez, 1989: 71).

Na Bolívia, por sua vez, o contexto político continuaria desfavorável ao avanço nas negociações em torno do projeto de gás. O governo brasileiro esperava que, em 1985, ano de eleições no país vizinho, o cenário boliviano desanuviasse, permitindo à Bolívia maior estabilidade tanto política quanto econômica. Aquelas eleições levariam novamente ao poder Victor Paz Estenssoro, político adepto de um relacionamento mais estreito com o Brasil. Logo, o presidente, membros do governo e do Congresso boliviano, bem como setores empresariais do país concordaram que deveriam ser retomados os entendimentos sobre a venda de gás ao Brasil. Corroborava para o endosso dessa posição a iminência do término do acordo com a Argentina, assim como as crescentes dificuldades da economia boliviana. (Langer, 1999: 123).

A transição para regimes democráticos tanto no Brasil como na Bolívia, na segunda metade dos anos 80, atuaria como um fator decisivo para alterar a visão geopolítica das relações regionais por uma percepção geoeconômica. Durante esse processo, as rivalidades guiadas por ambições de poder e prestígio, comuns aos regimes militares existentes na América do Sul, cederiam espaço para a aproximação política. Segundo Eliezer Batista, o aspecto essencial do novo paradigma seria uma perspectiva geoeconômica, ou seja, a busca de eficiência e outras vantagens a serem obtidas a partir

da observação do continente como uma única unidade econômica, ao invés de doze entidades distintas.

A chancelaria boliviana enviaria, então, nota à Embaixada do Brasil com o intuito de reativar os entendimentos sobre cooperação econômica com o governo brasileiro. Naquele momento, o interesse pelo gás boliviano havia arrefecido no Brasil em virtude da descoberta de campos de gás significativos em Campos e Santos. Mesmo assim, o governo brasileiro acreditava ser prudente manter as conversações em torno do gás porque elas favoreciam a aproximação política com o país vizinho. Como as recentes descobertas de gás natural em território brasileiro supririam a demanda a curto prazo da região sudeste, o governo passou a examinar a possibilidade de se gerar uma possível demanda para o gás natural boliviano no Mato Grosso do Sul, numa área próxima à fronteira.

No intuito de avaliar a possibilidade de criação de um mercado para o gás boliviano, o governo brasileiro, mediante a participação dos Ministérios das Minas e Energia e das Relações Exteriores, bem como da Petrobras, Eletrobras, Companhia Vale do Rio Doce e do governo do Mato Grosso do Sul, desenvolveu estudos com o propósito de identificar empreendimentos que consumissem gás natural. Foram examinadas, então, as possibilidades de utilização do gás diretamente na geração de energia termoelétrica e, indiretamente, por meio da instalação de projetos siderúrgicos.

Passaram a ser estudados mais detalhadamente os custos de duplicação do pólo industrial anteriormente previsto, e que tanta polêmica havia causado na Bolívia, como também alternativas que previam a construção de unidades termoelétricas de maior porte, as quais transformariam Corumbá de importador em exportador de energia elétrica para a região Sudeste. Movia o interesse brasileiro não apenas o aspecto energético, mas a clara perspectiva política. Pretendia-se assegurar à Bolívia receitas de exportação capazes de ajudar o governo boliviano no enfrentamento da difícil situação econômica do país. (Rey, 1994: 39).

3.3 Os desafios para viabilizar o Gasbol

Paralelamente aos estudos desenvolvidos pelo governo brasileiro quanto ao aproveitamento do gás boliviano no país, a iniciativa privada também tratou de analisar o tema. Nesse sentido, a INFRAGÁS, associação de potenciais consumidores de gás dos estados do Paraná e de Santa Catarina, empenhou-se em empreender estudos de viabilidade econômica para a importação de gás a partir da Bolívia e da Argentina. Em São Paulo, por sua vez, seria constituída a Sociedade Privada de Gás-SPG, composta por sócios de algumas das maiores empresas do setor privado do Brasil, incluindo empreiteiras, indústrias de bens de capital e bancos, além de várias empresas internacionais do setor energético. O principal objetivo da SPG era elaborar estudos de viabilidade para o projeto de gasoduto, sob a perspectiva do setor privado, de maneira a garantir uma estruturação do projeto e uma estratégia de desenvolvimento comercial que pudessem atrair recursos do setor privado. (Gomes, 1994: 36).

Nesse momento, ao contrário do que ocorrera nos anos anteriores, a sociedade boliviana mostrava-se mais receptiva à viabilização dos acordos com o Brasil, influenciada, naturalmente, pelo revés econômico. Setores da imprensa, anteriormente tão reticentes aos acordos, chegavam a lamentar a perda da oportunidade propiciada pelo Acordo de 1974 e a particularidade em que se encontrava a Bolívia de ter que negociar a comercialização do gás em condições mais adversas, haja vista a nova situação vigente no mercado internacional de energia.

As negociações, no entanto, prosseguiram lentamente. O exame da possibilidade de utilização do gás apenas na região de fronteira com a Bolívia não se mostrava promissor, pois continuava a indicar um consumo insuficiente para viabilizar a operação. A Petrobras, por sua vez, não demonstrava interesse em adquirir o gás boliviano para o abastecimento do mercado de São Paulo, o qual pretendia suprir com o gás natural da Bacia de Campos e, posteriormente, com o gás de Santos. Ademais, alegava que a conjuntura do mercado internacional de energia, mediante a queda nos preços do óleo combustível, dificultaria sua substituição, a curto prazo, pelo gás natural, de custo mais elevado. (Carraro, 1997 : 86).

Além do que, estudos mais detalhados concluiriam pela inviabilidade econômica do projeto de importação de gás boliviano que se limitasse apenas à utilização do gás no estado do Mato Grosso do Sul. Corumbá, por não configurar mercado suficiente, nem deter condições econômicas para a geração termoelétrica ou a produção siderúrgica, só poderia tornar-se um pólo viável à medida que fizesse parte de um eixo maior, no qual somente pequena parte da importação de gás fosse destinada para a área fronteira.

Em essência, os principais centros consumidores do gás boliviano teriam que se situar mais adiante, ou seja, junto aos grandes mercados do sudeste brasileiro. Buscou-se, então, remover os parâmetros geográficos à utilização do gás natural boliviano, que circunscrevia o projeto ao Mato Grosso do Sul. Gradativamente, o governo do estado de São Paulo passou a interessar-se pelo uso do gás natural como fonte de energia para novas áreas industriais. A estratégia seria prosseguir a interiorização da indústria paulista, diminuindo, portanto, a concentração de fábricas na área metropolitana de São Paulo e no Vale do Paraíba. Pretendia-se, então, incentivar a construção ou a transferência de unidades industriais para o quadrilátero compreendido entre Santos, São José dos Campos, Campinas e Sorocaba.

Diante da nova disposição dos dois países nas conversações, o Presidente José Sarney empreendeu visita a La Paz, em agosto de 1988, na qual firmou acordo por meio de Notas Reversais sobre o aproveitamento do gás boliviano pelo Brasil. Estabelecia-se o compromisso de compra e venda de gás natural em um volume mínimo inicial de 3 milhões de metros cúbicos diários por um período de 25 anos, segundo cronograma, condições e preços a serem estabelecidos por um Comitê Intergovernamental ad hoc. (Reis, 1994: 118).

Acreditava-se que o volume de gás boliviano importado pelo Brasil deveria crescer, particularmente, em função do estímulo que o governo brasileiro pretendia empreender para a criação de novas atividades industriais que utilizassem o gás, tanto no setor privado como no público. Por esse último acordo, o governo

brasileiro assumia o compromisso de também adquirir da Bolívia produtos derivados do gás natural.²⁴

O governo da Bolívia, por sua vez, assumia o compromisso de, uma vez firmados os contratos de compra e venda de fertilizantes, polietileno, energia elétrica e gás natural, construir o gasoduto e a usina termoelétrica, assim como estabelecer as condições necessárias para a formação das sociedades anônimas de economia mista que construiriam e operariam as usinas de fertilizantes e polietileno.

Os Acordos de 1988 foram de suma importância para a utilização gradual do gás boliviano no Brasil, contudo, persistiam dificuldades para a absorção, a curto prazo, no mercado brasileiro de gás in natura fornecido pela Bolívia. Naquela ocasião, os governos brasileiro e boliviano firmaram Notas Reversais pelas quais confirmariam os contratos anteriores e acordavam a forma dos pagamentos correspondentes. Nessas notas, o Brasil assumia o compromisso de encontrar mercados alternativos para o consumo de um milhão de metros cúbicos diários de gás natural boliviano, a partir de 1994.

Tal compromisso representava uma garantia adicional por parte do governo brasileiro, já que mesmo na eventualidade de não se firmarem os contratos definitivos, ao Brasil caberia respeitar os termos de negociação de gás com a Bolívia, os quais estabeleciam, a partir de 1994, um consumo equivalente a 4 milhões de metros cúbicos diários de gás (sendo 3 milhões para a geração de energia elétrica e o restante para a produção de polietileno e uréia). Em novembro de 1989 seriam assinados, então, os contratos definitivos. (Idem: 126).

No início da década de 90, ocorreria no Brasil mudança fundamental no panorama do setor energético. As propostas governamentais visavam a promover alterações na matriz energética brasileira como forma de garantir o suprimento de energia de forma mais eficiente por meio de fontes mais diversificadas. Ademais, a questão ambiental tornava-se cada vez mais relevante, o que demandava o comprometimento governamental com a utilização de recursos energéticos menos

²⁴ A aproximação com a Bolívia era vista como estratégica pela relativa facilidade com que as reservas gasíferas da Argentina e do Peru poderiam ser conectadas futuramente ao projeto, criando um anel energético na região. (Stanton, 1994: 59).

agressivos ao meio ambiente. Entre as metas definidas, constava a ampliação da participação do gás natural na oferta total de insumos energéticos, tanto mediante o aumento da produção interna como pelas importações da Bolívia e da Argentina.

Com o intuito específico de aprofundar a discussão sobre o aumento da participação do gás natural na matriz energética, seria criada, em julho de 1991, a Comissão do Gás Natural. Os estudos dessa Comissão indicaram que a participação do gás na matriz energética deveria elevar-se do patamar de 2% para 9,8% no ano 2000, seguindo para 11,9% em 2010. Apontavam que a maior utilização do gás natural no Brasil ocorreria, em larga medida, pelo deslocamento da energia hidrelétrica, do óleo combustível e da lenha, sem, no entanto, causar impacto significativo na balança de oferta e de demanda desses insumos energéticos. (Passos, 1993: 92).

A Comissão do Gás Natural salientava que a utilização do gás, nos níveis indicados, pouco influenciaria os investimentos totais no setor energético, já que as inversões adicionais determinadas pelo aumento do uso do gás e pela necessidade de ajustes do parque de refino do petróleo tenderiam a ser compensadas pela redução correspondente aos investimentos em petróleo e eletricidade. Desse modo, a viabilização de uma maior participação do gás natural na matriz energética brasileira exigiria o reexame da política de preços dos energéticos com o objetivo de corrigir possíveis distorções entre os mesmos.

O relatório da comissão de Gás natural recomendava, ainda, que o gás substituísse, preferencialmente, os derivados de petróleo mais críticos para o mercado brasileiro, como o óleo diesel, o GLP e o óleo combustível. Essa análise derivava da observação de alguns critérios, como a necessidade de melhoria ambiental, de aumentar a eficiência dos processos industriais e a qualidade de produtos. Dentre as ações destinadas ao aumento da oferta de gás natural, o relatório apontava não apenas a continuidade das pesquisas sobre hidrocarbonetos e o aproveitamento das reservas de gás já descobertas, mas a importação de gás natural da Bolívia e da Argentina com o intuito de complementar a oferta nacional. (Idem : 96).

Essa nova política representaria a flexibilização da política anterior de buscar a auto-suficiência a qualquer custo, pois a eficiência e a competitividade

tornaram-se requisitos mais relevantes. Nesse período, o Brasil vivia a expectativa de que a política macroeconômica conduzisse à estabilidade e a novo ciclo de crescimento, o que motivava a preocupação do governo em garantir que a oferta de energia a médio prazo correspondesse ao aumento estimado para a demanda.

Ao iniciar um processo de reajuste dos preços dos derivados de petróleo, o governo brasileiro daria passo significativo no sentido de viabilizar o projeto de cooperação econômica em torno do gás com a Bolívia. Paulatinamente, foi-se introduzindo maior realismo na definição do preço do óleo combustível, produto até então subsidiado, o qual o governo pretendia substituir ou complementar o seu uso com o gás natural.

Nesse momento, a Petrobras não mais se oporia à política de importação do gás natural boliviano. A empresa, anteriormente reticente quanto ao desenvolvimento do mercado de gás natural no Brasil, em função das restrições impostas ao uso do óleo combustível, resolvia abandonar sua antiga posição. A empresa incorporava ao seu planejamento estratégico a expansão da oferta e a participação do gás natural para o abastecimento do mercado brasileiro.

Essa mudança de atitude da Petrobras iria proporcionar novo ímpeto às negociações entre o Brasil e a Bolívia ao sinalizar com o aproveitamento do gás boliviano no território brasileiro. Removia-se, enfim, os parâmetros geográficos que caracterizaram a natureza dos acordos de 1988, os quais limitavam a utilização do gás boliviano, praticamente, à região de fronteira. (Carraro, 1997: 116).

3.4 Os presidentes Itamar Franco e Paz Zamora concretizam a parceria Brasil/Bolívia

No início da década de 90, em função dessa nova perspectiva, o governo brasileiro voltaria a considerar a importação do gás in natura, ou seja, de acordo com o espírito dos primeiros entendimentos sobre o tema entre o Brasil e a Bolívia, nos primeiros anos da década de 70.

As discussões começariam com a definição de um projeto que envolveria o fornecimento ao Brasil de 8 milhões de metros cúbicos diários de gás natural boliviano, volume que se esperava duplicar durante o prazo de vigência do contrato, que seria de 20 anos. O projeto compreendia a construção de um gasoduto com a extensão de 3.148 km, dos quais 2.486 em território brasileiro. Partiria da cidade de Rio Grande, na Bolívia, passaria por Puerto Suárez e seguiria até Campinas, de onde se estenderia até Porto Alegre, ao sul, e Belo Horizonte, ao norte. A demanda da indústria brasileira justificava economicamente a extensão do gasoduto até o Rio Grande do Sul. (Idem : 121).

No segundo semestre de 1992, o Brasil e a Bolívia celebrariam o Acordo de Alcance Parcial para o Fornecimento de Gás Natural. Esse instrumento previa algumas medidas como a isenção de gravames à importação e exportação de gás natural; a eliminação de quaisquer outras restrições não-tarifárias: o compromisso boliviano de garantir o livre acesso, pelo seu território, do gás natural originário de terceiros mercados e o pagamento das compras de gás em moeda de livre conversibilidade. (Holanda, 2001: 107).

Concluídos, em seguida, os entendimentos que permitiram a elaboração de um contrato comercial, este foi firmado pelos presidentes Itamar Franco e Jaime Paz Zamora, em 17 de fevereiro de 1993, na cidade de Cochabamba. Para a Bolívia, a assinatura do contrato teria impacto significativo na economia do país em função dos investimentos na construção do gasoduto, da geração de considerável receita externa ao longo dos 20 anos de duração do contrato e do estímulo ao aumento da exploração e da produção de hidrocarbonetos. Em relação ao Brasil, o contrato de 1993

representaria não apenas a concretização de ganhos políticos, mas a possibilidade real de o Brasil obter importantes benefícios de ordem econômica. (Idem: 115).

Estabelecia-se, portanto, as condições para a incorporação do insumo na matriz energética brasileira de acordo com o cronograma planejado pelo governo, ou seja, do nível de 2% no início dos anos 90 para 12% em 2012. Do lado brasileiro, a implementação ficaria a cargo da Petrobras, empresa então concessionária do monopólio estatal sobre a exploração, produção, exportação, importação e transporte de petróleo e gás natural.

Nessa ocasião, estava presente na memória boliviana o fato de que a falta de mercado para o gás do país tinha restringido os investimentos na recuperação dos campos existentes e na exploração de novas províncias produtoras de gás. Dificuldade que se intensificara à medida que a Argentina, principal destino das exportações de gás bolivianas, se tornava auto-suficiente na produção do insumo. O progressivo fechamento do mercado de gás argentino, que chegou a representar 60% das receitas bolivianas de exportação, impactaria severamente a economia do país andino. Segundo Roberto Kozulj, economista da CEPAL, a manutenção das importações de gás feitas pela Argentina à Bolívia, ainda que em volumes menores, decorreu fundamentalmente de motivação política. (Kozulj, 2004: 39).

A economia boliviana, por sua vez, seria fortalecida, já na fase inicial do projeto, com o ingresso de 100 milhões de dólares, correspondentes a 16% das exportações totais da Bolívia em 1993. A expectativa seria de que essas receitas aumentassem gradativamente durante o período de implementação do contrato até atingirem cerca de 300 milhões de dólares, ou seja, aproximadamente a metade do valor das exportações bolivianas em 1993. Tratava-se, portanto, de oportunidade singular para a geração de riqueza na Bolívia. (Idem: 122).

Dessa forma, o governo boliviano asseguraria que o projeto do gasoduto não seria mais uma oportunidade desperdiçada, mas uma realidade concreta. As relações com o Brasil seriam impulsionadas sobre o lastro de uma atividade produtiva, e não de mera ajuda econômica, cujos efeitos tendem a ser pouco duradouros.

O governo brasileiro, contudo, preocupava-se quanto à capacidade boliviana em atender às expectativas previstas no cronograma de fornecimentos, que se referia a um período de vinte anos. A Petrobras tinha estudos que indicavam ser da ordem de 85 bilhões de metros cúbicos o volume das reservas bolivianas confirmadas, o

que seria suficiente, portanto, para atender ao projeto durante 15 anos. Em relação aos cinco anos restantes, a empresa brasileira esperava que as reservas prováveis (estimadas à época em 30 bilhões de metros cúbicos) se confirmassem. Naquele momento, o cenário mais otimista revelava que as reservas bolivianas confirmadas seriam da ordem de 142 bilhões de metros cúbicos (*Petrobras Magazine*, 1994/ n.07: 38).

Ademais, com o acordo o governo brasileiro esperava expandir a oferta energética do Brasil, além de usufruir as vantagens ambientais que representaria a gradual substituição do óleo combustível pela energia pouco poluente do gás natural. A crescente disponibilidade de gás natural no mundo, o aumento sustentado de seu consumo e especialmente seus benefícios, tanto econômicos quanto de natureza ambiental têm contribuído para que especialistas advoguem o surgimento de uma “era do gás natural”, sucessora do ciclo de petróleo. Ao decidir promover o aumento gradual da importação de gás natural, o governo brasileiro tencionava adequar-se a essa nova realidade do cenário energético mundial.

3.5 O cenário da política boliviana na década de 1990

O presidente eleito, em 1993, Sanchez de Losada havia prosseguido a fase de reformas do Estado boliviano, percebida pelo governo como necessária à modernização do país, por meio da substituição de leis que até então regulavam o setor econômico por novos marcos jurídicos que favorecessem o investimento externo. Dessa forma, as reformas que marcam o primeiro mandato do presidente Losada teriam início ainda em 1994 com a instituição da Lei de Capitalização, que visava à criação de mecanismos para a transferência da gestão das empresas do estado para o setor privado. Na prática, a principal estatal boliviana, Yacimientos Petrolíferos e Fiscales Bolivianos, seria entregue a capitais externos em condições bastante favoráveis, enfraquecendo, paralelamente, a capacidade de fiscalização do Estado. (Villa, 2006: 63-78).

Em prosseguimento à política do governo Losada seria promulgada, em 30 de abril de 1996, a Ley de Hidrocarburos n.1689. Embora estabelecesse o Estado como proprietário das reservas de petróleo e gás natural enquanto estas se encontrassem em seu subsolo, instituía os contratos de risco, que viabilizavam a transferência desta propriedade às empresas transnacionais assim que estas descobrissem uma nova reserva e passassem a explorá-la, declarando-as campos comerciais. Gradativamente, esta lei geraria ampla controvérsia na sociedade boliviana, pois movimentos de oposição ao governo a consideravam inconstitucional. De fato, há controvérsia em relação à leitura do art.139 da Constituição Boliviana, promulgada em 1967 e ainda hoje vigente:

Los yacimientos de hidrocarburos, cualquiera que sea el estado en que se encuentren o la forma en que se presente, son del dominio directo, inalienable e imprescriptible del Estado. Ninguna concesión o contrato podrá conferir la propiedad de los yacimientos de hidrocarburos. La exploración, comercialización y transporte de los hidrocarburos y sus derivados, corresponden al Estado. Este derecho lo ejercerá mediante entidades autárquicas o a través de concesiones y contratos por tiempo limitado, a sociedades mixtas de operación conjunta o a personas privadas, conforme a ley. (Constitución Boliviana – 1967).

Desse modo, à época da celebração do contrato definitivo entre o Brasil e a Bolívia para a construção do gasoduto, já estava em vigor a Ley de Hidrocarburos

n.1689, a qual regulamentava a polêmica transferência da propriedade das jazidas às empresas que as explorassem, após a descoberta dos campos. Ao governo boliviano caberia os impostos decorrentes da exploração dos poços. A lei de hidrocarbonetos embora restringisse a participação do Estado boliviano, não significava, no entanto, que o governo estivesse atuando com pouca cautela no setor, como atesta a opinião de Alfredo Jordão de Camargo:

“O conceito de propriedade do petróleo e do gás “na boca do poço” reflete formulação jurídico-técnica habitual em contratos desse tipo, demarcando arcabouço legal que não é, necessariamente desvantajoso para o Estado boliviano, ao permitir, por exemplo, que este arrecade das empresas contratantes impostos sobre os hidrocarbonetos extraídos, que a princípio não poderiam ser cobrados, caso a propriedade em boca de pozo permanecesse com o Estado boliviano. A questão, no entanto, transformou-se , no plano político-partidário , em símbolo do caráter “entreguista” da administração de Sanchez de Losada. (Camargo, 2006: 232).

Durante os governos dos presidentes Zamora, Losada e , em parte, de Hugo Banzer, todos no período da década de 1990, a Bolívia tencionava estabelecer os fundamentos de um Estado Normal, conforme definição de Amado Cervo, o que asseguraria respeitabilidade às regras do investimento internacional que, no caso boliviano, assentaria nos setores de infra-estrutura e de serviços básicos, como prospecção de petróleo, gás natural, energia elétrica e saneamento básico. Não somente a Bolívia ingressaria no modelo do Estado Normal no subcontinente, diminuindo os afazeres do poder público. Outros países, especialmente, a Argentina e em menor escala o Brasil esperavam compensações pelo fato de terem compreendido a importância de se vincularem aos fluxos do capital internacional. (Hage, 2007: 160).

3.6 O Gasbol se torna realidade

A estrutura societária para viabilizar a construção e a operação do gasoduto Bolívia-Brasil seria constituída por duas companhias: uma do lado boliviano, a Gás Transboliviano S/A (GTB) e outra do lado brasileiro, a Transportadora brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S/A (TBG). As duas empresas apresentando como sócios a Petrobras, por meio de sua subsidiária Gaspetro-Petrobras Gás S/A; a BBPP Holdings Ltda, formada pela Broken Hill Proprietary Company-BHP, El Paso Energy e British Gás Américas Inc.; a Enron (Bolívia); a Shell e Fundos de Pensão Bolivianos. (Revista Petro & Gás, outubro/1994 : 32).

O investimento estimado no empreendimento seria de cerca de US\$ 2 bilhões de dólares, sendo 1,6 bilhões no Brasil e US\$ 400 milhões na Bolívia. O projeto contava com o financiamento de quatro agências multilaterais de financiamento: Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento-BIRD (US\$ 310 milhões), Banco Interamericano de Desenvolvimento- BID (US\$ 240 milhões), Corporación Andina de Fomento-CAF (US\$ 80 milhões) e Banco Europeu de Investimento-BEI (US\$60 milhões). Participaram, também, do financiamento Agências de Crédito à Exportação, como o BNDES/FINAME (US\$ 302 milhões) e o Eximbank do Japão. (idem: 34).

Desse modo, a construção da rede de dutos do lado boliviano do gasoduto com o Brasil foi favorecida pela assinatura do contrato de pagamento que a Petrobras firmou com a YPFB em agosto de 1996. De acordo com o instrumento, a Petrobras concederia financiamento em condições compatíveis àquelas praticadas pelas instituições multilaterais de crédito para a construção do duto do lado boliviano. Essa iniciativa da empresa brasileira seria decisiva para solucionar a questão do financiamento. Em seguida, concluiu-se o Acordo para a Isenção de Impostos relativos à implementação do projeto do gasoduto Brasil-Bolívia, o qual isentava de impostos todos os bens e serviços empregados na construção do gasoduto (Holanda, 2001: 92). Segundo, o jornalista Oliveiros Ferreira, os acordos assinados entre os dos países significaram “um mergulho no passado”, já que tanto no aspecto político quanto no econômico guardavam semelhança com os Acordos de Roboré, reproduzindo, dessa maneira, as expectativas de cooperação do passado no presente. (Ferreira, 1997: 112).

O sistema de dutos entre o Brasil e a Bolívia permitiu, então, que ambos os países redimensionassem o peso do gás natural nas suas respectivas estratégias de desenvolvimento doméstico. Em relação à Bolívia não apenas viabilizou o acesso do país ao mercado brasileiro, mas reforçou a intenção boliviana de se tornar um importante eixo energético sub-regional. Cogitava-se, então, que a Bolívia poderia atuar como opção para o escoamento do gás do Noroeste argentino ao mercado brasileiro.

Quanto ao Brasil, o projeto do gasoduto com a Bolívia representaria o núcleo do seu programa de abastecimento de gás. Esperava-se que a sua efetivação atuaria como estímulo sobre a produção doméstica, especialmente nas Bacias de Campos e de Santos, e sobre a oferta exportadora dos países vizinhos, os quais poderiam planejar investimentos em pesquisa e exploração contando com a segurança da existência da rede de infra-estrutura para o escoamento de sua produção ao mercado brasileiro. (Batista, 1997: 63).

Diversamente do GNL, que tem maior mobilidade pra alcançar mercados extra-regionais, embora sujeito a limitações mais restritivas nos volumes transportados, o gás comercializado por meio de dutos estabelece uma maior vinculação entre os centros de produção e de consumo num horizonte de longo prazo. Situação distinta se verificava quando o abastecimento energético brasileiro provinha na sua maior parte do Oriente Médio, cujos fluxos de importação de bens e serviços se originam majoritariamente na Europa Ocidental e nos Estados Unidos. (Passos, 1993: 62). Excepcionalmente, durante os anos 80, o Brasil e o Iraque tiveram estreitos vínculos comerciais. Naquela época, os iraquianos forneciam petróleo, e o Brasil exportava automóveis, carne de frango e equipamentos militares, como também construtoras brasileiras executavam obras públicas no Iraque.

A confirmação da expansão das reservas certificadas bolivianas, que se elevaram de 142 bilhões de metros cúbicos em 1996 para 500 bilhões em 1999, habilitou a Bolívia a cumprir os compromissos de fornecimento com o Brasil, os quais previam a manutenção do abastecimento ao longo de vinte anos. Desse volume total, a Petrobras detinha, nos campos de San Alberto e San Antonio, direitos de exploração de

reservas certificadas bolivianas da ordem de 275 bilhões de metros cúbicos. (Petrobras Magazine, 1998: 37).²⁵

Ao observar o histórico do fornecimento de gás entre a Argentina e a Bolívia, o governo brasileiro considerava que o país andino poderia ser um parceiro confiável. Esperava-se que a Bolívia adquirisse maior autonomia política com a entrada em operação do gasoduto. Além da atração de fluxos de investimentos produtivos e da geração de significativas receitas de exportação, o projeto criaria as condições necessárias para que a Bolívia exercesse sua vocação econômica de exportadora de hidrocarbonetos, na medida em que passaria a depender do seu próprio potencial produtivo, e não mais de programas de ajuda externa, para gerir sua balança de pagamentos. Sabia-se que a eventual interrupção das receitas bolivianas de exportação de gás representaria pesado revés para a economia do país. (Batista, 1997:53).

A Argentina, ao adquirir a auto-suficiência na produção de gás natural, fez com que a Bolívia encontrasse no Brasil a única opção expressiva de curto prazo para a venda do insumo. Fora do contexto regional, não se vislumbrava a possibilidade de a Bolívia se tornar um importante fornecedor de gás, pois as reservas bolivianas seriam relativamente reduzidas em relação às de outros competidores, como a Argélia, a Nigéria, a Venezuela e Trinidad e Tobago. Além do que, a maior distância geográfica que separa a Bolívia dos mercados de gás na América do Norte e na União Européia, em relação a esses concorrentes, seria outro empecilho. Desse modo, as reservas de gás bolivianas tinham remotas possibilidades de acesso a mercados extra-regionais. (Campodonico, 1999: 43).

Embora acreditasse na viabilidade da execução do projeto de fornecimento de gás via Bolívia, o Brasil, dada à dimensão do seu mercado interno e a sua configuração territorial, tencionava, a médio prazo, assegurar o fornecimento de gás por outras fontes. A região Nordeste, por exemplo, poderia ser abastecida mediante a importação de GNL proveniente de Trinidad e Tobago, o qual disporia de vantagem comparativa em relação ao gás natural boliviano. Ademais, num cenário de ruptura de

²⁵ A partir dos anos 1990, o gás assume posição de destaque na economia boliviana com a retomada das exportações para o Brasil. Em 2005, o gás representou 35% das exportações do país, de acordo com a YPFB. (Linkohr, 2006:32).

importações, a diversificação das fontes tenderia a evitar desequilíbrios no abastecimento nacional. (Batista, 1997 : 76).²⁶

Quanto à Bolívia, o fato de o país ser membro associado ao Mercosul, bloco com o qual os bolivianos concentram cerca de 50% do fluxo nacional de comércio exterior, atuaria positivamente para que o reforço do poder de compra derivado das exportações de gás se traduzisse numa maior demanda do país por bens e serviços do bloco. O mesmo não ocorreria, por exemplo, caso a importação de gás brasileira proviesse de outros fornecedores, como Trinidad e Tobago ou a Argélia.

Na ótica do governo brasileiro a política de integração em torno do gás com a Bolívia visava à concretização dos seguintes objetivos:

Contribuir para assegurar o abastecimento do mercado energético nacional;

Compatibilizar o uso do gás com os objetivos de promoção da eficiência energética e de preservação do meio ambiente;

Criar as condições para que o abastecimento de gás via Bolívia beneficiasse o consumidor e fosse útil para a execução dos objetivos domésticos de desenvolvimento;

Estimular a atração de capitais privados para o setor de gás, no intuito de possibilitar o direcionamento dos recursos governamentais para a aplicação em atividades inerentes ao Estado, como saúde, educação e saneamento básico e

Tornar o processo de integração por meio do gás num instrumento da política brasileira de cooperação regional na América do Sul. (Batista, 1997: 81).

Com uma extensão total de aproximadamente 3.150 km, sendo 557 Km em solo boliviano e 2.593 Km em território brasileiro, o gasoduto Brasil-Bolívia corta cinco estados (sete, se incluídas as ramificações para o Rio de Janeiro e Minas

²⁶ Embora a demanda por gás natural venha crescendo 17% anuais a partir de 2005, de acordo com a Petrobras, o consumo médio em 2006, foi de pouco mais de 40 milhões de metros cúbicos diários.

Gerais) e 135 municípios. Inicia-se em Rio Grande, Bolívia, alcançando a fronteira com o Brasil no Mato Grosso do Sul (Puerto Suarez-Corumbá) e seguindo até Campinas (1.258 km no trecho Corumbá-Campinas). A partir desse ponto, o gasoduto divide-se em dois ramais principais. O primeiro até Guarema (155 km), onde se interliga com o sistema de dutos da Petrobras (São Paulo - Rio de Janeiro - Belo Horizonte), e o segundo (1.180 Km) até Porto Alegre. A capacidade máxima do gasoduto era estimada em 30 milhões de m³/dia.

Cabe ao trecho Campinas-Guarema fazer a conexão com outros gasodutos da região Sudeste que ligam as Bacias de Campos e de Santos a centros de consumo no Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Com a implantação do gasoduto Bolívia-Brasil, o país passou a dispor de um sistema de dutos interligados de aproximadamente 4000Km, além do sistema já existente no Nordeste. Inicialmente, previa-se que o gás importado da Bolívia seria consumido quase totalmente pela indústria, contudo, as termelétricas dariam sustentação ao projeto, funcionando como âncoras até a completa adequação do mercado industrial.²⁷

A utilização do gás natural em termelétricas, contudo, é objeto de críticas. Segundo Edmilson Moutinho, especialista da Universidade de São Paulo (USP), transforma-se energia química em elétrica, conduzido-a ao consumidor para o uso em equipamentos domésticos. Caso o gás fosse transportado diretamente para os equipamentos algumas etapas se tornariam desnecessárias e perdas seriam evitadas. Defende, então, uma política de ampliação da rede de gás domiciliar, o que ajudaria a desafogar o sistema elétrico.(Jácomo, 2006: 32).

A opção pelo gás natural utilizado diretamente nas indústrias de grande consumo de energia, como siderúrgicas, químicas, petroquímicas, cerâmicas e de cimento, papel e celulose, também seria preferível às térmicas. Conforme avalia Gilberto Jannuzzi, especialista da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), algumas dessas indústrias, dentre elas cerâmicas e siderúrgicas, ainda dependem de

²⁷ De acordo com o Balanço Energético Nacional de 2006, a participação do gás natural na matriz energética nacional em 2000 era de 5,3%. Em 2002, por sua vez, a participação dessa fonte energética havia atingido o patamar de 7,4% e hoje está em cerca de 9%.

lenha, carvão vegetal ou coque, assim a mudança para caldeiras movidas a gás natural reduziria significativamente os seus impactos ambientais. (Idem, 2006: 33).

Segundo Célio Bermann, especialista do Instituto de Eletrotécnica e de Energia da USP, os investimentos direcionados para a construção de termelétricas teriam retornos mais efetivos caso fossem aplicados num programa nacional para substituir a importação de diesel. Salienta, no entanto, que a substituição do diesel a curto prazo no mercado brasileiro seria uma tarefa difícil, já que o transporte rodoviário corresponde a 65% da circulação de carga no Brasil. (Idem, 2006: 33). Além do que, a produção de óleo diesel é determinada pelo perfil de refino de petróleo, assim, a substituição desse combustível pelo gás natural ocasionaria a necessidade de que fossem viabilizados outros destinos para os excedentes de óleo diesel, que têm aceitação mais restrita no mercado internacional. (Leite, 1992).

Apesar das críticas ao uso do gás natural diretamente nas usinas termoelétricas para a geração de energia, a construção dessas unidades foi impulsionada, no Brasil, tanto como fator para a contenção de uma possível nova crise energética, como a verificada em 2001 no país, quanto como mais uma plataforma, além da indústria da região Sudeste e Sul, para a viabilização do gasoduto Bolívia- Brasil. Ademais, as usinas termoelétricas são construídas de forma mais prática e rápida. Em comparação ao tempo dedicado à construção de usinas hidroelétricas, mais de cinco anos, as termoelétricas, geralmente, consomem três anos. Outro ponto favorável seria a não dependência dos fatores climáticos, como, por exemplo, os regimes das águas aos quais estão sujeitas as hidroelétricas. (CEPAL, 2004).

Desse modo, a escolha da Bolívia como parceira estratégica do Brasil no campo da energia atrelava-se a variados aspectos. Segundo o diplomata brasileiro Francisco Mauro Holanda seria muito mais custoso financeiramente construir ramais para a importação de gás peruano ou venezuelano, assim havia menor dificuldade para a implantação da infra-estrutura física com a Bolívia, país que despertaria maior simpatia das agências financeiras internacionais para lastrear o projeto como possível forma de debelar a precária condição econômica boliviana. Naquele momento, o gás natural era o recurso energético mais coerente para atender à necessidade brasileira. (Holanda, 2001:81).

Fatores de ordem político-diplomática, naturalmente, também influenciaram a concretização do acordo entre o Brasil e a Bolívia. O projeto de compra e venda de gás natural ampliaria o raio de ação do Brasil na arena regional, transcendendo as características de uma mera operação comercial. Em virtude de sua longa duração e de sua natureza estratégica, o projeto tenderia a estabelecer uma ligação mais profunda entre os dois países, o que não apenas enriqueceria o relacionamento bilateral, mas contribuiria para acelerar o processo de integração na sub-região. (Viotti, 2000 : 201).

Semelhante opinião teria o professor Edmilson Santos quanto ao papel político fundamental que norteou a implantação do gasoduto Bolívia-Brasil:

“O Gasbol, em particular, foi um projeto de dois governos, cuja fundamentação econômica ainda não estava completamente justificada no momento de sua construção, devendo, portanto, ser interpretado como um projeto “ geopolítico” do Brasil à Bolívia”. (Santos et alli, 2002: 44).

Transcorridos quase quarenta anos desde que se considerou pela primeira vez a importação de gás boliviano para o Brasil, em 1958, ao entrar em operação na data de 9 de fevereiro de 1999, o gasoduto atendia a um mercado que correspondia a 82% da produção industrial brasileira, 75% do PNB e 71% do consumo energético do país.

CONCLUSÃO

Os Tratados de 1938 entre o Brasil e a Bolívia derivaram de um contexto em que ambos os países nutriam interesses distintos, porém convergentes num ponto específico: o petróleo. Se, por um lado, ao Brasil, a perspectiva de industrialização tornava necessária a busca de fontes alternativas para o suprimento de petróleo, por outro, a Bolívia, que encerraria naquele mesmo ano a Guerra do Chaco, vislumbrava nos tratados os meios para resguardar-se de novos confrontos com o Paraguai, e, ao mesmo tempo, fomentar a exploração de suas reservas petrolíferas, que haviam se tornado ainda mais cobiçadas durante o conflito.

Na ótica do governo boliviano, a integridade territorial do país, mesmo diante da assinatura do armistício com o Paraguai, continuaria instável caso a Bolívia não contasse com o **apoio de um país importante** no contexto regional. A partir dessa percepção, a Bolívia iria desenvolver sua política externa de cunho atlântico, voltando-se para a aproximação com o **Brasil, sem descurar-se, no entanto**, de seus laços com a Argentina. Despontava, então, a política pendular boliviana em relação aos dois países, que ora oscilava em direção ao Brasil, ora à Argentina.

A precária situação econômica boliviana, fragilizada ainda mais pelos custos da Guerra do Chaco e pela queda do preço do estanho no mercado internacional, também tornava imperiosa o entendimento com países vizinhos no intuito de entabular uma política de cooperação que pudesse viabilizar a exploração conjunta do petróleo subandino. Assim, a fim de assegurar a produção de um novo produto de exportação que revertesse o quadro econômico do país, a Bolívia passou a incentivar a exploração de petróleo em substituição ao estanho. Em virtude do mercado interno brasileiro e da posição geográfica do país, o Brasil era percebido pelo governo boliviano como o consumidor natural para o petróleo da região subandina.

Portanto, o petróleo atuou como elemento de barganha para a obtenção de uma saída boliviana para o Atlântico, ou seja, a ferrovia Corumbá-Santa Cruz de la Sierra. Ademais, ao oferecer ao Brasil a exploração das reservas petrolíferas da região subandina, que acreditava então serem relevantes, a Bolívia obteria a garantia do governo brasileiro de que intervenções paraguaias não seriam permitidas naquela região.

Em contrapartida, o Brasil, por meio da exploração do petróleo boliviano, não apenas pretendia equacionar o problema da dependência de combustíveis provindos do Oriente Médio – cujo abastecimento poderia ser interrompido em caso de conflito, o que de fato ocorreu durante a Primeira Guerra Mundial –, mas também neutralizar o avanço argentino rumo ao norte do subcontinente. Desse modo, quando o governo de Buenos Aires, por meio de acordos bilaterais, marcava sua presença no Oriente boliviano, o Brasil já havia se adiantado, conseguindo obter a assinatura dos acordos de 1938.

O projeto de exploração petrolífera por empresas mistas essencialmente bolivianas e brasileiras, nos moldes previstos pelo Tratado sobre Saída e Aproveitamento do Petróleo Boliviano, revelava-se vantajoso para os parceiros: a Bolívia garantia a exploração econômica de seus recursos petrolíferos, já que as companhias estrangeiras instaladas em seu território pretendiam, na verdade, manter as jazidas como reservas para exploração futura, além do que, poderia atingir autonomia interna de abastecimento de petróleo e ter acesso à produção de manufaturados brasileiros. Quanto ao Brasil, dentre as demais vantagens, estudava implementar importante pólo petroquímico na área de fronteira com a Bolívia no intuito de impulsionar o desenvolvimento da região Centro-Oeste.

A despeito dos mútuos benefícios percebidos tanto pelo Brasil como pela Bolívia em decorrência dos Tratados de 1938, transcorreram-se quase duas décadas, desde a assinatura desses instrumentos, sem que ocorressem progressos significativos. A falta de recursos financeiros e outros fatores, como a ocorrência da Segunda Guerra Mundial e a instabilidade política na Bolívia, contribuíram para atrasar o prosseguimento da execução dos tratados. Por volta de 1950, o Brasil ainda investia na construção da ferrovia, enquanto os estudos para a exploração do petróleo continuavam estagnados. Diante desse cenário, surge, em 1955, a proposta do presidente boliviano Paz Estenssoro de denunciar formalmente os Tratados de 1938. Na verdade, o governo boliviano pretendia obter a liberação da área anteriormente reservada ao Brasil para que a Bolívia pudesse abri-la à participação de capitais privados de qualquer nacionalidade.

A insistência boliviana nos termos do Memorandum Estenssoro, como a proposta do país tornou-se conhecida, acarretaria impasses políticos durante o período de negociações com o Brasil. No plano interno brasileiro, a questão prosseguiria em discussão: enquanto o Estado-Maior das Forças Armadas e o Conselho de Segurança Nacional entendiam que a renegociação dos tratados deveria considerar, essencialmente, o aspecto relativo à segurança nacional, os Ministérios da Fazenda e das Relações

Exteriores tinham um tom conciliatório em relação aos entendimentos com a Bolívia, embora no próprio Itamaraty houvesse divergências. Os militares sublinhavam que, caso o governo brasileiro revisasse os Tratados de 1938 de acordo com as pretensões bolivianas, o Brasil se enfraqueceria no contexto geopolítico subcontinental, permitindo à Argentina o espraio de sua influência pela região oriental boliviana.

Diante desse cenário, ao assumir o governo, em 1956, o presidente Kubitschek autorizaria a retomada das negociações que resultaria na assinatura, a 29 de março de 1958, de uma série de instrumentos internacionais, sobretudo convênios e notas reversais, que passaram a ser conhecidos como Acordos de Roboré. O petróleo boliviano voltava a ser considerado estratégico para o Brasil, especialmente em função da necessidade de assegurar o abastecimento de combustível indispensável ao desenvolvimento industrial previsto pelo Programa de Metas. À época, o Brasil contava somente com a produção do Recôncavo baiano, que correspondia aproximadamente a 5% do consumo nacional, mas que ainda hoje constitui importante bacia de extração terrestre de petróleo, produzindo cerca de dezoito milhões de barris anuais.

Os acordos modificavam o Tratado sobre Saída e Aproveitamento do Petróleo Boliviano, de 1938, pois reduziam a área anteriormente destinada ao Brasil e estabeleciam que as empresas encarregadas da exploração petrolífera deveriam ser privadas. Recrudescia, então, a insatisfação de grupos nacionalistas com a não inclusão da Petrobras na parceria com a Bolívia. Além disso, esses grupos alegavam que companhias estrangeiras poderiam se beneficiar de brechas no acordo para monopolizar o mercado boliviano. Paralelamente, no Congresso Nacional, parlamentares protestavam, pois entendiam que a Casa não havia sido consultada na conclusão das negociações. A forte oposição aos Acordos de Roboré impediria, no entanto, que fossem executados sem a aprovação pelo Congresso Brasileiro.

No início da década de 1960, 16 companhias privadas estrangeiras já tinham se instalado na região subandina boliviana, em Camiri e arredores, mas apenas a *Gulf Oil Company* havia feito algum investimento significativo. Das quatro companhias brasileiras que receberam concessões para empreender pesquisas petrolíferas, apenas duas, a União Brasil-Bolívia de Petróleo S/A e a Companhia Petrolífera Brasileira, haviam realizado trabalhos de prospecção. Em 1968, a única empresa que ainda mantinha a concessão era a União Brasil-Bolívia de Petróleo S/A, mas, mesmo assim, encontrava-se inativa.

Desse modo, o insucesso das empresas brasileiras pode ser explicado em parte pela falta, nessas empresas, de capacidade técnica e financeira adequada, mas deve ser compreendido principalmente pela evidência de que os recursos petrolíferos bolivianos eram muito menores do que se imaginava inicialmente. Como se comprovaria anos mais tarde, o verdadeiro potencial de hidrocarbonetos da Bolívia não estava no petróleo, mas, sim, no do gás natural.

Como demonstra a nota reversal número 6, de 1958, a compra do gás boliviano era intenção antiga do Brasil. As primeiras descobertas haviam ocorrido já na década de 1940. No final dos anos 1950, contudo, a compra do gás era vista como mera possibilidade futura, pois a extensão do potencial gasífero boliviano ainda não era conhecida. Somente a partir dos anos 1970, as negociações nesse sentido se efetivariam, graças à aproximação política entre os governos Banzer e Geisel. Razões de natureza política somavam-se a considerações econômicas, decorrentes da crise internacional de petróleo que se avizinhava, para que o Brasil voltasse a considerar a viabilidade da importação de gás natural boliviano, assim como a instalação de um pólo siderúrgico na região de fronteira entre o antigo estado de Mato Grosso e o departamento boliviano de Santa Cruz.

Em contrapartida, o interesse boliviano em negociar com o Brasil reavivara-se como conseqüência da descoberta argentina, em 1972, de grandes reservas de gás em seu próprio território, o que tenderia a tornar a Argentina um importador menos relevante para o gás da Bolívia. Contudo, apesar de o governo boliviano ter demonstrado empenho em prosseguir nas negociações com o Brasil, os movimentos de inspiração nacionalista ressurgiam na Bolívia, incentivando manifestações contrárias à venda de gás. A oposição aglutinava-se em torno de partidos de esquerda, organizações sindicais e universitárias para alegar que as exportações de gás ao Brasil comprometeriam a possibilidade futura de industrialização do país caso esse insumo não fosse resguardado para essa finalidade. Os defensores da exportação de gás, por sua vez, argumentavam que a venda do produto iria acarretar ganhos à Bolívia, assim o país deveria aproveitar essa riqueza para estimular o desenvolvimento nacional.

Diante desse quadro de cisão interna na Bolívia e da perda de interesse brasileiro e da descoberta de reservas promissoras de gás em Campos e Santos, as negociações entre o Brasil e a Bolívia não iriam prosperar até o final da década de 1980. A partir de então, a viabilidade econômica do projeto tornava-se clara em virtude do interesse do governo do estado de São Paulo na utilização do gás natural como fonte de energia para

novas áreas industriais. Desenhava-se, então, a estratégia de interiorização da indústria paulista, que pretendia diminuir a concentração de fábricas na Grande São Paulo e no Vale do Paraíba mediante o incentivo à construção ou à transferência de unidades industriais para o quadrilátero compreendido entre Santos, São José dos Campos, Campinas e Sorocaba. Desse modo, o governo de São Paulo considerava o gás natural boliviano como importante insumo energético para o desenvolvimento do estado, o que justificaria a construção de um gasoduto para abastecer a região.

Agregaram-se, então, outros fatores a impulsionar o projeto. A Petrobras, anteriormente reticente ao desenvolvimento do mercado de gás natural no Brasil, integrou-se à iniciativa de expandir a oferta e a participação do gás natural na matriz energética brasileira. Ademais, na década de 1990, a questão ambiental assumia importância crescente, o que motivou a incorporação de considerações ambientais na política energética brasileira. Vislumbrava-se a substituição gradual do óleo combustível pela energia pouco poluente do gás natural.

Por fim, após prolongado processo negociador, seria firmado pelos presidentes Itamar Franco e Jaime Paz Zamora, a 17 de fevereiro de 1993, o contrato comercial que viabilizaria a construção do Gasbol. Para a Bolívia, o gasoduto representaria um profundo impacto na economia do país em decorrência dos investimentos empreendidos ao longo de sua construção, mas, sobretudo, pela geração de expressiva receita externa durante o prazo de duração do contrato e do estímulo ao aumento da exploração e da produção de hidrocarbonetos. O Brasil, por sua vez, concretizava a aproximação político-diplomática com a Bolívia, almejada durante tantas décadas, por meio da formação de um elo estratégico-econômico que tenderia a fincar vínculos duradouros de interdependência entre os dois países.

Consoante com a política de diversificação da matriz energética brasileira estimulou-se, ao longo da década de 1990, o consumo de gás tanto em indústrias e usinas termelétricas como em veículos. Ao ser inaugurado o Gasbol, em 1998, a expectativa era de que o Brasil importasse a quantidade de 50 milhões de metros cúbicos de gás ao dia. Em poucos anos, cerca de 50% do gás consumido no país viria da Bolívia, sendo que em São Paulo esse índice atingiria 75%. Materializava-se, dessa forma, o maior projeto de integração energética entre dois países sul-americanos. Em decorrência do êxito do Gasbol, a Petrobras tornou-se uma empresa cada vez mais presente no segmento dos hidrocarbonetos bolivianos. Contudo, enquanto a percepção

brasileira em relação ao Gasbol seria extremamente positiva, na Bolívia a situação seria diversa.

Do final dos anos 1990 até esta década, o tema dos hidrocarbonetos retornaria a suscitar tensões na sociedade boliviana. A importância crescente do gás natural para a economia do país, a crescente presença de empresas estrangeiras no setor e o contraste entre o boom dos hidrocarbonetos e a persistência da pobreza para a ampla maioria da população fomentaram o clima de contestação nacional. Gradativamente, a temática indígena assumia importância no novo contexto político boliviano, no qual despontava a liderança do futuro presidente Evo Morales. Em suma, os movimentos sociais do país incorporaram o discurso de oposição essencialmente antineoliberal e passaram a reivindicar a nacionalização do setor de hidrocarbonetos.

O estopim para o agravamento da crise seria a intenção anunciada pelo presidente Sánchez de Losada, em 2003, de exportar gás para os EUA por meio de portos chilenos. A medida feria duplamente os brios bolivianos. Os EUA eram criticados pelos movimentos sociais por causa da política antidrogas e pelo apoio prestado às ditaduras militares que governaram o país. Enquanto que o Chile representava o ressentimento ainda bastante presente na sociedade boliviana pela perda do litoral do país para as tropas chilenas durante a Guerra do Pacífico, no final do século XIX. Os protestos sociais seriam, então, extremamente graves e levariam à renúncia do presidente Sánchez de Losada. O vice-presidente, o respeitado intelectual Carlos Mesa, não teria destino político diverso, mesmo tendo assumido o poder com promessas de moderação e de busca de soluções negociadas entre os diferentes grupos políticos em conflito. Após um período de instabilidade seria substituído pelo presidente da Suprema Corte, Eduardo Rodríguez, que governaria por seis meses até as eleições presidenciais vencidas por Evo Morales.

Ao assumir o governo, o presidente Morales tornaria clara sua intenção de nacionalizar o setor de hidrocarbonetos e de reajustar os preços do gás e de seus derivados, lastreava sua decisão no aval proferido por 95% dos bolivianos durante um plebiscito realizado em 2004. A concretização da medida no dia primeiro de maio de 2006, mediante a ocupação por tropas do Exército boliviano de instalações da Petrobras no país, ensejaria clima de mal-estar diplomático entre os dois países, como também um amplo debate na sociedade civil brasileira sobre a pertinência do gasoduto e do seu futuro. Ainda nos anos 1970, diante de um projeto ainda embrionário para a construção de um gasoduto que ligasse a Bolívia ao Brasil, o presidente Geisel indagaria: “E

quando os bolivianos fecharem as torneiras do gasoduto?”. A preocupação de então, materializada recentemente, traduzia a insegurança que, por vezes, norteou o longo processo negociador brasileiro com um país de reconhecida volatilidade política.

Contudo, a despeito de críticas, desconfianças recíprocas e das oscilações ocorridas durante esse longo processo, a cooperação energética entre a Bolívia e o Brasil concretizou-se. Amainaram-se as recentes tensões e a Petrobras negociou com o governo boliviano a venda de suas refinarias, bem como o reajuste para o preço do gás importado daquele país. Nesse momento, no entanto, segmentos do governo brasileiro discutem possíveis alternativas para reduzir a dependência do país da importação de gás boliviano. Contempla-se o aumento da prospecção de gás natural no Brasil e a construção de um novo gasoduto que ligaria a Venezuela à Argentina, passando pelo território brasileiro. Apesar das recentes turbulências, a aproximação energética entre o Brasil e a Bolívia logrou constituir vínculos que transcendem aspectos estritamente econômicos, como o demonstrou a própria condução da crise entre os dois governos. O caráter perene dessa cooperação dependerá, no entanto, da evidência de que sua efetivação gere benefícios mútuos para as sociedades dos dois países.

CRONOLOGIA DOS TRATADOS

- 1903.....Tratado de Petrópolis.
- 1938.....Tratado sobre Vinculação Ferroviária entre Santa Cruz de la Sierra e Corumbá.
- 1938.....Tratado sobre Saída e Aproveitamento do Petróleo Boliviano.
- 1958.....Acordos de Roboré.
- 1988.....Ata de Cooperação e Complementação Econômica entre os Governos da Bolívia e do Brasil.
- 1992.....Acordo sobre a Compra e Venda de Gás Natural Boliviano à República Federativa do Brasil.
- 1993.....Acordo sobre a Venda de Gás Boliviano ao Brasil, a Propósito do Contrato Definitivo entre a Petrobras e a YPFB.
- 1996.....Acordo para Isenção de Impostos Relativos à Implementação do Projeto do Gasoduto Brasil-Bolívia.

ANEXOS



DECRETO Nº 5.161, DE 10 DE MARÇO DE 1904.

Manda executar o Tratado de permuta de territórios e outras compensações, celebrado em 17 de novembro de 1903, entre o Brasil e a Bolívia.

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil,

Tendo sancionado, pelo Decreto nº 1.179, de 18 de fevereiro do corrente ano, a resolução do Congresso Nacional de 12 do mesmo mês, que aprova o Tratado de permuta de territórios e outras compensações entre o Brasil e a Bolívia, concluído na cidade de Petrópolis aos 17 de novembro de 1903 e havendo sido trocadas hoje as respectivas ratificações nesta cidade do Rio de Janeiro,

Decreta que o mesmo Tratado seja executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém.

Rio de Janeiro, 10 de março de 1904; 16º da República.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES
Rio-Branco

Tratado de permuta de Territórios e outras Compensações (Tratado de Petrópolis)

A República dos Estados Unidos do Brasil e a República da Bolívia,

Animadas do desejo de consolidar por sempre a sua antiga amizade, removendo motivos de ulterior desavença, e

Querendo ao mesmo tempo facilitar o desenvolvimento das suas relações de comércio e boa vizinhança,

Convieram em celebrar um Tratado de permuta de territórios e outras compensações, de conformidade com a estipulação contida no Art. 5º do Tratado de Amizade, Limites, Navegação e Comércio de 27 de março de 1867.

E, para esse fim, nomearam Plenipotenciários, a saber:

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, os Srs. José Maria da Silva Paranhos do Rio-Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores e Joaquim Francisco de Assis Brasil, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário nos Estados Unidos da América; e

O Presidente da República da Bolívia, os Srs. Fernando E. Guachalla, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário em Missão Especial no Brasil e Senador da República e Cláudio Pinilla, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário no Brasil, nomeado Ministro das Relações Exteriores da Bolívia;

Os quais, depois de haverem trocado os seus plenos poderes, que acharam em boa e devida forma, concordaram nos artigos seguintes:

Artigo I

A fronteira entre a República dos Estados Unidos do Brasil e a da Bolívia ficará assim estabelecida:

§ 1º Partindo da latitude Sul de 20° 08' 35" em frente ao desaguadouro da Baía Negra, no Rio Paraguai, subirá por este rio até um ponto na margem direita distante nove quilômetros, em linha reta, do forte de Coimbra, isto é, aproximadamente, em 19° 58' 05" de latitude e 14° 39' 14" de longitude Oeste do Observatório do Rio de Janeiro (57° 47' 40" Oeste de Greenwich), segundo o Mapa da fronteira levantado pela Comissão Mista de Limites, de 1875; e continuará desse ponto, na margem direita do Paraguai, por uma linha geodésica que irá encontrar outro ponto a quatro quilômetros, no rumo verdadeiro de 27° 01' 22" Nordeste, do chamado "Marco do fundo da Baía Negra", sendo a distância de quatro quilômetros medida rigorosamente sobre a fronteira atual, de sorte que esse ponto deverá estar, mais ou menos, em 19° 45' 36", 6 de latitude e 14° 55' 46", 7 de longitude Oeste do Rio de Janeiro (58° 04' 12", 7 Oeste de Greenwich). Daí seguirá no mesmo rumo determinado pela Comissão Mista de 1875 até 19° 02' de latitude e, depois, para Leste por este paralelo até o arroio Conceição, que descera até a sua boca na margem meridional do desaguadouro da lagoa de Cáceres, também chamado de rio Tamengos. Subirá pelo desaguadouro até o meridiano que corta a ponta do Tamarindeiro e depois para o Norte, pelo meridiano de Tamarindeiro, até 18° 54' de latitude, continuando por este paralelo para Oeste até encontrar a fronteira atual.

§ 2º Do ponto de interseção do paralelo de 18° 54' com a linha reta que forma a fronteira atual seguirá, no mesmo rumo que hoje, até 18° 14' de latitude e por este paralelo irá encontrar a Leste o desaguadouro da lagoa Mandioré, pelo qual subirá, atravessando a lagoa em linha reta até o ponto, na linha antiga de fronteira, equidistante dos dois marcos atuais, e depois por essa linha antiga, até o marco da margem setentrional.

§ 3º Do marco setentrional na lagoa Mandioré continuará em linha reta, no mesmo rumo que hoje, até a latitude de 17° 49' e por este paralelo até o meridiano do extremo Sudeste da lagoa Gahiba. Seguirá esse meridiano até a lagoa e atravessará esta em linha reta até o ponto equidistante dos dois marcos atuais, na linha antiga de fronteira, e depois por esta linha antiga ou atual até a entrada do canal Pedro Segundo, também chamado recentemente rio Pando.

§ 4º Da entrada Sul do canal Pedro Segundo ou rio Pando até a confluência do Beni e Mamoré os limites serão os mesmos determinados no Artigo 2º do Tratado de 27 de março de 1867.

§ 5º Da confluência do Beni e do Mamoré descerá a fronteira pelo rio Madeira até a boca do Abunan, seu afluente da margem esquerda, e subirá pelo Abunan até a latitude de 10º 20'. Daí irá pelo paralelo de 10º 20', para Leste até o rio Rapirran e subirá por ele até a sua nascente principal.

§ 6º Da nascente principal do Rapirran irá, pelo paralelo da nascente, encontrar a Oeste o rio Iquiri e subirá por este até a sua origem, donde seguirá o igarapé Bahia pelos mais pronunciados acidentes do terreno ou por uma linha reta, como aos Comissários demarcadores dos dois países parecer mais conveniente.

§ 7º Da nascente do igarapé Bahia seguirá, descendo por este, até a sua confluência na margem direita do rio Acre ou Aquiry e subirá por este até a nascente, se não estiver esta em longitude mais ocidental do que a de 69º Oeste de Greenwich:

a) no caso figurado, isto é, se a nascente do Acre estiver em longitude menos ocidental do que a indicada, seguirá a fronteira pelo meridiano da nascente até o paralelo de 11º e depois, para Oeste, por esse paralelo até a fronteira com o Peru;

b) se o rio Acre, como parece certo, atravessar a longitude de 69º Oeste de Greenwich e correr ora ao Norte, ora ao Sul do citado paralelo de 11º, acompanhando mais ou menos este, o álveo do rio formará a linha divisória até a sua nascente, por cujo meridiano continuará até o paralelo de 11º e daí na direção de Oeste, pelo mesmo paralelo, até a fronteira com o Peru; mas, se a Oeste da citada longitude de 69º o Acre correr sempre ao Sul do paralelo de 11º, seguirá a fronteira, desde esse rio, pela longitude de 69º até o ponto de interseção com esse paralelo de 11º e depois por ele até a fronteira com o Peru.

Artigo II

A transferência de territórios resultante da delimitação descrita no artigo precedente compreende todos os direitos que lhes são inerentes e a responsabilidade derivada da obrigação de manter e respeitar os direitos reais adquiridos por nacionais e estrangeiros, segundo os princípios do direito civil.

As reclamações provenientes de atos administrativos e de fatos ocorridos nos territórios permutados, serão examinadas e julgadas por um Tribunal Arbitral composto de um representante do Brasil, outro da Bolívia e de um Ministro estrangeiro acreditado junto ao Governo brasileiro. Esse terceiro árbitro, Presidente do Tribunal, será escolhido pelas duas Altas Partes Contratantes logo depois da troca das ratificações do presente Tratado. O Tribunal funcionará durante um ano no Rio de Janeiro e começará os seus trabalhos dentro do prazo de seis meses, contados do dia da troca das ratificações. Terá por missão: 1º Aceitar ou rejeitar as reclamações; 2º Fixar a importância da indenização; 3º Designar qual dos dois Governos a deve satisfazer.

O pagamento poderá ser feito em apólices especiais, ao par, que vençam o juro de três por cento e tenham a amortização de três por cento ao ano.

Artigo III

Por não haver equivalência nas áreas dos territórios permutados entre as duas nações, os Estados Unidos do Brasil pagarão uma indenização de £ 2.000.000 (dois milhões de libras esterlinas), que a República da Bolívia aceita com o propósito de aplicar principalmente na construção de caminhos de ferro ou em outras obras tendentes a melhorar as comunicações e desenvolver o comércio entre os dois países.

O pagamento será feito em duas prestações de um milhão de libras cada uma: a primeira dentro do prazo de três meses, contado da troca das ratificações do presente Tratado, e a segunda em 31 de março de 1905.

Artigo IV

Uma Comissão Mista, nomeada pelos dois Governos, dentro do prazo de um ano, contado da troca das ratificações, procederá à demarcação da fronteira descrita no Artigo I, começando os seus trabalhos dentro dos seis meses seguintes à nomeação.

Qualquer desacordo entre a Comissão Brasileira e a Boliviana, que não puder ser resolvido pelos dois Governos, será submetido à decisão arbitral de um membro da Royal Geographical Society, de Londres, escolhido pelo Presidente e membros do Conselho da mesma.

Se os Comissários demarcadores nomeados por uma das Altas Partes Contratantes deixarem de concorrer ao lugar e na data da reunião que forem convencionados para o começo dos trabalhos, os Comissários da outra procederão por si sós à demarcação, e o resultado das suas operações será obrigatório para ambas.

Artigo V

As duas Altas Partes Contratantes concluirão dentro do prazo de oito meses um Tratado de Comércio e Navegação baseado no princípio da mais ampla liberdade de trânsito terrestre e navegação fluvial para ambas as nações, direito que elas reconhecem perpetuamente, respeitados os regulamentos fiscais e de polícia estabelecidos ou que se estabelecerem no território de cada uma. Esses regulamentos deverão ser tão favoráveis quanto seja possível à navegação e ao comércio e guardar nos dois países a possível uniformidade. Fica, porém, entendido e declarado que se não compreende nessa navegação a de porto a porto do mesmo país, ou de cabotagem fluvial, que continuará sujeita em cada um dos dois Estados às respectivas leis.

Artigo VI

De conformidade com a estipulação do artigo precedente, e para o despacho em trânsito de artigos de importação e exportação, a Bolívia poderá manter agentes aduaneiros junto às alfândegas brasileiras de Belém do Pará, Manaus e Corumbá e nos demais postos aduaneiros que o Brasil estabeleça sobre o Madeira e o Mamoré ou em outras localidades da fronteira comum. Reciprocamente, o Brasil poderá manter agentes

aduaneiros na alfândega boliviana de Villa Bella ou em qualquer outro posto aduaneiro que a Bolívia estabeleça na fronteira comum.

Artigo VII

Os Estados Unidos do Brasil obrigam-se a construir em território brasileiro, por si ou por empresa particular, uma ferrovia desde o porto de Santo Antônio, no rio Madeira, até Guajará-Mirim, no Mamoré, com um ramal que, passando por Vila-Murtinho ou em outro ponto próximo (Estado de Mato-Grosso), chegue a Villa-Bella (Bolívia), na confluência do Beni e do Mamoré. Dessa ferrovia, que o Brasil se esforçará por concluir no prazo de quatro anos, usarão ambos os países com direito às mesmas franquezas e tarifas.

Artigo VIII

A República dos Estados Unidos do Brasil declara que ventilará diretamente com a do Peru a questão de fronteiras relativa ao território compreendido entre a nascente do Javari e o paralelo de 11°, procurando chegar a uma solução amigável do litígio sem responsabilidade para a Bolívia em caso algum.

Artigo IX

Os desacordos que possam sobrevir entre os dois Governos, quanto à interpretação e execução do presente Tratado, serão submetidos a Arbitramento.

Artigo X

Este Tratado, depois de aprovado pelo Poder Legislativo de cada uma das duas Repúblicas, será ratificado pelos respectivos Governos e as ratificações serão trocadas na cidade do Rio de Janeiro no mais breve prazo possível.

Em fé do que, nós, os Plenipotenciários acima nomeados, assinamos o presente tratado, em dois exemplares, cada um nas línguas portuguesa e castelhana, apondo neles os nossos selos.

Feito na cidade de Petrópolis, aos dezessete dias do mês de novembro de mil novecentos e três.

Rio-Branco
J.F. de Assis Brasil
Fernando E. Guachalla
Cláudio Pinilla



DECRETO N. 3.131 - DE 5 DE OUTUBRO DE 1938

Promulga o Tratado sobre saída e aproveitamento do petróleo boliviano, entre o Brasil e a Bolívia, firmando no Rio de Janeiro a 25 de fevereiro de 1938

O Presidente da República;

Tendo ratificado, a 5 de setembro de 1938, o Tratado sobre saída e aproveitamento do petróleo boliviano, entre o Brasil e a Bolívia, firmado no Rio de Janeiro a 25 de fevereiro de 1938 e.

Havendo sido trocados os respectivos instrumentos de ratificação na cidade do Rio de Janeiro, a 15 de setembro de 1938, e constando da Ata da referida troca as Notas de 25 de fevereiro de 1938 e as de 9 de julho do mesmo ano;

Decreta que o mesmo Tratado, bem como as Notas mencionadas na Ata da troca dos instrumentos de ratificação, documentos apensos por cópia ao presente decreto, sejam executados e cumpridos tão inteiramente como neles se contem.

Rio de Janeiro, 5 de outubro de 1938, 117º da Independência e 50º da República.

GETÚLIO VARGAS
Oswaldo Aranha



DECRETO N. 3.130 - DE 5 DE OUTUBRO DE 1938

O Presidente da República:

Tendo ratificado, a 5 de setembro de 1938, o Tratado sobre ligação ferroviária, entre o Brasil e a Bolívia, firmado no Rio de Janeiro a 25 de fevereiro de 1938; e

Havendo sido trocados os respectivos instrumentos de ratificação na cidade do Rio de Janeiro, a 15 de setembro de 1938, e constando da Ata da referida troca as Notas de 25 de fevereiro de 1938, relativas ao dito Tratado.

Decreta que o mesmo, bem como as Notas acima mencionadas, documentos apensos por cópia ao presente decreto, sejam executados e cumpridos tão inteiramente como neles se contm.

Rio de Janeiro, 5 de outubro de 1938, 117º da Independência e 50º da República.

GETULIO VARGAS
Oswaldo Aranha

Faço saber, aos que a presente Carta de ratificação virem, que, entre a República dos Estados Unidos do Brasil e a República da Bolívia, foi concluído e assinado, pelos respectivos Plenipotenciários, no Rio de Janeiro, a 25 de fevereiro de 1938, o Tratado sobre ligação ferroviária, do teor seguinte:

Tratado sobre Ligação Ferroviária

Os Governos dos Estados Unidos do Brasil e da Bolívia, com o propósito de estabelecer as comunicações ferroviárias entre ambos os países e atendendo às conclusões e recomendações a que chegou a Comissão Mixta Brasileiro-Boliviana, assinadas a 30 de setembro de 1937 e aprovadas pelo Protocolo de 25 de Novembro do mesmo ano, resolvem celebrar o seguinte Tratado e para esse fim nomeiam seus Plenipotenciários:

Sua Excelência o Presidente da República do Brasil, o Doutor Mario de Pimentel Brandão, Ministro de Estado das Relações Exteriores do Brasil:

Sua Excelência o Presidente da Junta Militar do Governo da Bolívia, o Doutor Alberto Ostria Gutiérrez, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário da Bolívia no Brasil;

Os quais, após haverem reciprocamente exibido os seus Plenos Poderes, achados em boa e devida forma, acordaram no seguinte:

Artigo Primeiro

Os Governos do Brasil e da Bolívia convêm em modificar o artigo 5º do Tratado de 2, de dezembro de 1928, assinado no Rio de Janeiro, no qual ficou estabelecida a substituição da obrigação estipulada no artigo 7 do Tratado de 17 de novembro de 1903, por um auxílio do Brasil para a realização de um plano de construções ferroviárias que, ligando Cochabamba a Santa Cruz de la Sierra, deveria daí se prolongar, por um lado, a um porto na bacia do Amazonas, e por outro, a um porto na rio Paraguai, em um lugar que permitisse contato com a rede ferroviária brasileira

Artigo II

A. modificação a que se refere o Artigo anterior consiste em. aplicar o auxílio de um milhão e de libras esterlinas, ouro, estipulado no Artigo V do Tratado de 25 de dezembro de 1928, e nas notas reversais de 30 de agosto de 1929 e na construção de uma linha. férrea que, partindo de um ponto convenientemente escolhido entre Porto Esperança e Corumbá, vá terminar na cidade Santa Cruz de la Sierra.

Artigo III

A contribuição pecuniária de um milhão de libras, ouro, será aplicada, parceladamente, no pagamento das despesas de construção da linha férrea de que trata o Artigo anterior à vista das folhas de medição das obras executadas, organizadas trimestralmente pela Comissão de estudos criada pelo Protocolo de 25 de novembro de

1937, e sujeitas à aprovação do Governo da Bolívia, de acordo com o Governo do Brasil. A importância de cada folha de medição trimestral, convertida em libras, ouro, será posta pelo Governo do Brasil à disposição do Governo da Bolívia, em um Banco de Londres, dentro do prazo de trinta (30) dias contados a partir da data da respectiva aprovação.

Artigo IV

Tendo em vista que a contribuição de um milhão de libras, ouro, a que se refere o Artigo precedente, é insuficiente, segundo cálculo técnicos, para construir toda a linha férrea que deverá ligar o território brasileiro a Santa Cruz de la Sierra, o Governo do Brasil assume o compromisso de adiantar, oportunamente, ao Governo da Bolívia a quantia suplementar, que se fizer mister, para a sua integral construção, depois de submetidos à sua aprovação o projeto e o orçamento das obras que ainda forem necessárias para ultimar a construção da mencionada linha férrea. O adiantamento desta importância será feita pelo pagamento de folhas de medição das obras executadas, organizadas trimestralmente, na forma indicada no Artigo precedente.

O Governo da Bolívia reembolsará o Governo brasileiro das quantias que por este forem adiantadas para a conclusão da estrada de ferro e para os gastos gerais com os estudos a que se refere o Artigo X, acrescidas dos juros simples de 3/2 (tres e meio) por cento ao ano, computados sobre os saldos devidores, em 20 (vinte) prestações anuais, ou em menor prazo a seu juízo, em libras esterlinas, ouro, ou em quantidade equivalente do petróleo bruto ou gasolina, posta em Corumbá ou outro ponto da fronteira brasileira, ao preço corrente desses produtos nos centros de produção. Servirá de garantia ao adiantamento da importância efetuada pelo Governo do Brasil, para a terminação da estrada de ferro até Santa Cruz, além da contribuição do milhão de libras esterlinas, ouro, o produto da exploração das zonas petrolíferas que atravesse ou a que chegue a referida estrada de ferro.

Artigo V

Além da vinculação do sistema ferroviário do altiplano da Bolívia ao território brasileiro, prevista nas conclusões da Comissão Mixta Brasileiro Boliviana, já aprovadas pelos Governos do Brasil e da Bolívia, de acordo com o Protocolo de 25 de novembro de 1937, e que consiste na construção das linhas férreas: território brasileiro-Santa Cruz de la Sierra, Santa Cruz de la Sierra-Camiri e Camiri-Sucre, o Governo da Bolívia compromete-se a prosseguir, oportunamente, com a cooperação do Governo brasileiro, na forma e com as garantias que forem estipuladas, a construção da linha férrea de Vila-Vila a Santa Cruz de la Sierra e a construir um ramal que ligue esta cidade a Puerto Grether ou a outro ponto navegável do rio Ichilo, de acordo com os estudos definitivos que forem procedidos por uma Comissão Mixta de técnicos ferroviários brasileiros e bolivianos.

Artigo VI

Além do estipulado no Artigo anterior, o Governo da Bolívia se compromete a construir a estrada de ferro de Santa Cruz de la Sierra a Camiri, que qualquer que seja a forma de seu financiamento, será explorada e administrada pelo referido Governo.

O Governo da Bolívia se compromete igualmente a continuar a construção da estrada de ferro Sucre-Camiri, que também será explorada e administrada de maneira, idêntica.

Artigo VII

O Governo do Brasil se compromete a construir por sua própria conta, imediatamente depois de aprovado o presente Tratado, o trecho Puerto Esperanza-Corumbá, da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, de conformidade com o projeto e orçamento, já elaborados e aprovados.

Artigo VIII

Os Governos do Brasil e da Bolívia examinarão oportunamente a conveniência de reservar no porto de Corumbá parte das instalações ou de estabelecer, nas proximidades do referido porto, outras especiais destinadas a facilitar o trânsito de mercadoria de importação e de exportação à Bolívia e da Bolívia, mediante condições e garantias que serão estipulada, entre os dois países.

Artigo IX

A Estrada de Ferro de Santa Cruz de la Sierra a um ponto convenientemente escolhida entre Puerto Esperanza e Corumbá terá a bitola de um metro e seguirá a direção geral das serranias de San José e Santiago, passando pelos pontos julgados mais adequados, depois de realizados os estudos definitivos.

Artigo X

O Governo do Brasil, de acordo com o Artigo V do Protocolo de 25 de novembro de 1937, adiantará a importância correspondente aos gastos gerais dos estudos da linha que ligará Santa Cruz ao território brasileiro, iniciados a 25 de janeiro de 1938, importância da qual será reembolsado na forma estipulada no Artigo IV.

Artigo XI

Os estudos completos e definitivos da linha férrea que ligará Santa Cruz de la Sierra do território brasileiro deverão estar concluídos dentro do prazo de um ano, a partir da data de seu início, ou seja a 25 de janeiro de 1939, salvo casos de força maior, devidamente comprovados.

Artigo XII

A construção da estrada de ferro de Santa Cruz de la Sierra a um ponto convenientemente escolhido entre Puerto Esperanza e Corumbá será iniciada, a partir do território brasileiro, depois que tenham sido realizados e aprovados pelos Governos do Brasil e da Bolívia os projetos e orçamentos relativos aos dois primeiros trechos de 50 (cincoenta) quilômetros cada um. Essa construção será feita por concorrência pública, mediante condições estabelecidas pelo Governo da Bolívia, de acordo com o Governo do Brasil.

Artigo XIII

Sendo de mútuo interesse que as obras ferroviárias, a que se refere o presente Tratado, reduzam o seu custo ao estritamente indispensável, ambos os Governos estão de acordo em conceder as maiores franquias e facilidades possíveis, por via de suas Repartições e autoridades competentes, afim de que os trabalhos se efetuem com a máxima presteza e o mínimo de custo. Com esse fim, o equipamento instrumental, objetos de uso pessoal, etc., dos técnicos de ambos os países ficarão também isentos de direitos aduaneiros ou outros quaisquer gravames.

Artigo XIV

O presente Tratado será ratificado pelas Altas Partes Contratantes e as ratificações serão trocados no Rio de Janeiro, com possível brevidade.

Em fé do que, nós, os Plenipotenciários acima nomeados, selamos e assinamos o presente Tratado, em dois exemplares, cada um dos quais nas línguas portuguesa e espanhola, na cidade do Rio de Janeiro, aos 25 dias do mês de fevereiro de 1938.

E, havendo o Governo do Brasil aprovado o mesmo Tratado, nos termos acima transcritos, - pela presente o dou por firme e valioso para produzir os seus devidos efeitos, prometendo que será cumprido inviolavelmente.

Em firmeza do que, mandei passar esta Carta, que assino e é selada com o selo das armas da República e subscrita pelo Ministro de Estado das Relações Exteriores.

Dada no Palácio da Previdência, no Rio de Janeiro, aos cinco dias do mês de setembro de mil novecentos e trinta e oito, 117º da Independência e 50º da República,

GETULIO Vargas.

Oswaldo Aranha.

Os abaixo assinados, Oswaldo Aranha, Ministro de Estado das Relações Exteriores da República dos Estados Unidos do Brasil, e Alberto Ostria Gutiérrez, Enviado Extraordinário da República da Bolívia no Brasil, devidamente autorizados, reuniram-se no Palácio Itamaratí, na cidade do Rio de Janeiro, aos quinze dias do mês de setembro de mil novecentos e trinta e oito, afim de procederem à troca dos instrumentos de ratificação do Tratado, sobre ligação ferroviária, firmado no Rio de Janeiro, a 25 de fevereiro de 1938, entre os Governos das duas Repúblicas. E, depois de exibidos seus Plenos Poderes, que foram achados em boa e devida forma, efetuaram a troca dos respectivos instrumentos de ratificação, deixando, porem, entendido que são consideradas como fazendo parte do Tratado as Notas complementares de 25 de fevereiro de 1938, apenas por cópia.

Em fé do que, no lugar e dia acima declarados, assinaram a presente Ata, em dois exemplares, cada um dos quais nas línguas portuguesa e espanhola apondo neles o signal de seus respectivos selos.

NP/SN/844.42(00) (31). Señor Ministro

De conformidade com o estatuido no art. IV do Protocolo concluido em La Paz em 25 de novembro de 1937, e com referência ao Tratado sobre ligação ferroviária, que hoje assinamos, tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que o Governo do Brasil dará instruções aos seus Delegados na Comissão Mixta no sentido de que a Chefia da Comissão ferroviária caiba a um técnico brasileiro, considerando que é o Brasil quem adianta os fundos necessários para os estudos a que se refere o art. II.

Aproveito o ensejo para reiterar a Vossa Excelência os protestos da minha alta consideração.

MARIO Pimentel Brandão.

A Sua Excelência o Senhor Doutor Alberto Ostria Guitérrez, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário da Bolívia.

Rio de Janeiro, 25 de febrero de 1938.



ATA DA ENTREVISTA EM CORUMBÁ E ROBORÉ DOS MINISTROS DAS RELAÇÕES EXTERIORES DO BRASIL E DA BOLÍVIA

Os Ministros das Relações Exteriores do Brasil e da Bolívia, Senhores José Carlos de Macedo Soares e Manuel Barrau Peláez, nas conversações que mantiveram em sua Entrevista Especial nas cidades de Corumbá e Roboreé, nos dias 24,25,26 e 27 de Janeiro de 1958, consideraram diversos assuntos pendentes de solução entre ambos os países e relativos a: (I) Exploração do Petróleo boliviano e o fornecimento de hidrocarbonetos ao Brasil, (II) Estrada de Ferro Corumbá-Santa Cruz de La Sierra, (III) limites, (IV) relações econômicas e comerciais e (V) intercâmbio cultural; resolveram subscrever a presente Ata, que consigna os acordos adotados a respeito dos referidos assuntos, acordos estes que deverão ser postos em prática pelos dois países.

a. **EXPLORAÇÃO DO PETRÓLEO BOLIVIANO E O
FORNECIMENTO DE HIDROCARBONETOS AO BRASIL.**

A nota Reversal anexa à presente Ata, cujo texto em português e em espanhol, autenticados pelos Ministros das Relações Exteriores do Brasil e da Bolívia, será firmado em La Paz, por ambos os Ministros, durante o mês de março do presente ano, contém os acordos a que chegaram sobre esta matéria.

b. **ESTRADA DE FERRO CORUMBÁ-SANTA CRUZ DE LA SIERRA.**

A Nota Reversal anexa à presente Ata, cujo texto em português e em espanhol, autenticados pelos Ministros das Relações Exteriores do Brasil e da Bolívia, será firmada em La Paz, por ambos os Ministros, durante o mês de Março do presente ano, trata especificamente da substituição da garantia estabelecida no Artigo IV do Tratado sobre Ligação Ferroviária e prevê o endosso da dívida decorrente da construção da ferrovia Corumbá-Santa Cruz de la Sierra, pelo Estado boliviano.

c. **LIMITES**

Os problemas de demarcação referentes ao marco do Jacadigo, Corixa do Destacamento- Cerrinho de São Matias e Quatro Irmãos-Rio Verde (nascente), foram resolvidos durante a Reunião Especial dos Ministros das Relações Exteriores do Brasil e da Bolívia, em Roboreé.

d. RELAÇÕES ECONÔMICAS E COMERCIAIS

1º Convênio Comercial

A Comissão Mista Comercial brasileiro- boliviana prevista no Artigo V do Convênio Comercial, firmado a 24 de Dezembro de 1953, reunir-se-á na cidade de La Paz, no mês de Março próximo; nessa oportunidade, adotará acordos sobre a seguinte matéria:

- a. Possibilidade da adoção do dólar norte-americano de livre conversibilidade para as operações comerciais entre ambos os países.
- b. Ambos os Governos poderiam autorizar operações vinculadas entre exportadores e importadores, tanto estatais como privados. Essas operações seriam reguladas de acordo com as estipulações contratuais que acordem os interessados, no tocante à forma e à moeda de pagamento.
- c. Estudar a possibilidade de pagamento, dentro do intercâmbio comercial, utilizando cruzeiros e/ou bolivianos, pelo mercado livre de câmbio.
- d. Em nenhum dos três casos anteriores seriam fixados montantes limitativos do intercâmbio, deixando que os mesmos se regulem livremente pelas partes interessadas.
- e. A Comissão Mista deve acordar o regime para o pagamento de frases, seguros, comissões, etc., destinado a facilitar o intercâmbio.
- f. A Comissão Mista estudará a fixação de uma margem de crédito recíproco para o caso das operações reguladas em dólares de livre conversibilidade.

2º- Tráfego Fronteiriço

A Comissão Mista formulará um novo projeto de Convênio de Tráfego Fronteiriço, baseado em listas limitativas de artigos procedentes e ambos os países e destinados exclusivamente às populações fronteiriças. A moeda que regulará esse comércio será a nacional de cada país, pelo mercado livre de câmbio.

3º- Convênio Especial sobre borracha, castanha, gesso, sal e gado.

A Comissão Mista elaborará um projeto de Convênio Especial regulando o comércio de borracha, castanha, gesso, sal e gado, baseado nas atuais condições das zonas beneficiadas pelo referido comércio.

4º- Convênio de Cooperação Econômica e Técnica.

A Comissão Mista estudará, preferencialmente, o projeto brasileiro de Convênio de Cooperação Econômica e Técnica.

5º- Convênio de Trânsito

Durante a sua próxima reunião, a Comissão Mista concluirá o estudo relativo ao Convênio de Trânsito entre os dois países.

6º- Convênio sobre Aproveitamento de Vias Fluviais.

Os Governos de ambos os países constituirão uma Comissão Mista Especial Técnico-Econômica para o estudo de soluções que tornem permanente a navegabilidade dos rios bolivianos dos sistema fluvial do Amazonas.

7º- Convênio sobre Entrepostos de Depósito Franco em Santos, Manaus e Corumbá.

Sobre as bases do projeto já apresentado pelo Brasil, será formulado um convênio para o estabelecimento, em favor da Bolívia, de entrepostos de depósito franco em Santos, Manaus e Corumbá.

8º- Agência do Banco do Brasil S.A . , em La Paz.

Será inaugurada, em La Paz, com a possível brevidade, uma Agência de Banco do Banco S.A . .

(V) INTERCÂMBIO CULTURAL

Depois de uma análise do Convênio e Intercâmbio Cultural de 23 de Junho de 1939, os Ministros das Relações Exteriores do Brasil e da Bolívia acordaram em incorporar ao mesmo aos pontos contemplados no projeto de nota reversal apresentado ao Ministério das Relações Exteriores pela Embaixada do Brasil em La Paz, para ampliar convenientemente suas estipulações, adaptando-o à necessidade de fomentar as relações culturais entre ambos os países .

Do mesmo modo, ficou decidida a inclusão no Convênio de Intercâmbio Cultural, dos pontos sugeridos pelo Ministério da Educação da Bolívia e referentes à educação fundamental.

Acordam, finalmente, em celebrar, oportunamente, um novo e mais amplo Convênio de Intercâmbio Cultural, em consonância com o estreitamento das relações entre os dois países.

- a. Manuel Barrau Pelaez
- b. José Carlos de Macedo Soares

Roboré, 28 de Janeiro de 1958



Sua Excelência o Senhor
Doutor Guillermo Bedregal Gutierrez
Ministro de Relaciones Exteriores e Culto
da República da Bolívia

Senhor Ministro,

Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência para referir-me às reuniões mantidas entre ambos os países por ocasião da visita do Excelentíssimo Senhor Presidente da República Federativa do Brasil, Dr. José Sarney, celebrada em 1º de agosto de 1988 na cidade de La Paz, e em especial ao encontro entre os Ministros dos Transportes da República Federativa do Brasil - José Reinaldo Carneiro Tavares, e da República da Bolívia - Engenheiro Andrés Petricevich.

No mencionado encontro, manifestaram sua especial satisfação pela assinatura da Ata de Cooperação e Complementação Econômica entre os Governos da Bolívia e do Brasil, que cria novos estímulos no campo das relações econômicas e comerciais, altamente conveniente para os países, e que sua implementação exigirá uma infra-estrutura eficiente de transportes ferroviários, rodoviários e fluviais, em vista do que ambos os Governos:

coincidiram em que devem ser tomadas as providências necessárias para atender aos requisitos de médio prazo, para o qual se faz necessário melhorar a operacionalidade da ferrovia Santa Cruz-Corumbá, a navegabilidade do Rio Paraguai e a construção da rodovia Santa Cruz-Corumbá, que constituirão elementos decisivos no contexto da conexão entre os dois países.

Reiteraram a urgência de serem completados os estudos para a interconexão ferroviária Aiquile-Santa Cruz, com a qual se completaria a ferrovia Santos-Arica.

Registraram como extremamente positiva e de necessidade imediata a interconexão viária entre cidades fronteiriças, em particular a construção de estradas que unam as cidades de Cáceres e San Ignacio de Velasco.

Tendo em vista essas considerações, chegaram às seguintes conclusões:

- a. expressaram a disposição de seus respectivos Governos de proceder, no prazo mais curto possível, à realização do Estudo de Viabilidade da estrada Santa Cruz-Corumbá, comprometendo-se o Governo do Brasil a apoiar o Governo da Bolívia na obtenção de financiamento junto aos organismos internacionais.
- b. Ao ser concluído o Estudo de Viabilidade, ambos os Governos cooperarão na obtenção de financiamento necessário para que o Governo da Bolívia construa a estrada.

Caso o Governo de Vossa Excelência esteja de acordo com o acima exposto, esta Nota e a Nota de resposta que Vossa Excelência se digne dirigir-me, de igual teor e de mesma data, constituirão Acordo entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República da Bolívia, a entrar em vigor a partir desta data.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha mais alta consideração.

ROBERTO DE ABREU SODRÉ



**Acordo, por troca de Notas, entre o Governo da República Federativa do Brasil
e o Governo da República da Bolívia sobre a Compra e Venda de Gás Natural
Boliviano à República Federativa do Brasil**

Santa Cruz de la Sierra, 17 de agosto de 1992.

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Ronald Mac Lean,
Ministro das Relações Exteriores e Culto da República da Bolívia
Nesta

Excelentíssimo Senhor Ministro,

Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência a propósito das frutíferas conversações mantidas pelas respectivas autoridades de ambos os países, para consolidar, a curto prazo, um Acordo sobre a compra e venda de gás natural boliviano à República Federativa do Brasil.

A decisão de nossos Governos de estimular a complementação no setor energético não só beneficiará o nosso desenvolvimento, como também contribuirá decididamente para a integração latino-americana. Por isso, projetos com as características daqueles que o Brasil e a Bolívia vão executar são prioritários para a região do Cone Sul.

Nesse sentido, proponho a Vossa Excelência a celebração de um Acordo, com base nos seguintes termos:

1. Ambos os Governos acordam o fornecimento de gás natural boliviano ao Brasil no volume inicial de 8 (oito) milhões de metros cúbicos por dia, com a previsão de alcançar até 16 (dezesesseis) milhões de metros cúbicos por dia, em função linear, tal como foi acertado pelas empresas Petróleo Brasileiro S.A. - PETROBRÁS e Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos - YPFB. A rota do gasoduto ligará Porto Suárez (Bolívia) a Corumbá (Brasil).

2. Os dois Governos concordam em que a PETROBRÁS e a YPFB estabeleçam, em contrato preliminar, as condições e os termos contratuais a serem estipulados em contrato definitivo de compra e venda de gás, o qual será assinado pelas duas empresas dentro de 180 (cento e oitenta) dias a partir desta data.

3. Ambos os Governos convêm que oportunamente a PETROBRÁS e a YPFB, conforme a legislação vigente na Bolívia, fixarão as bases contratuais para a participação da PETROBRÁS, por intermédio de suas subsidiárias, nas atividades de exploração, produção, comercialização, transporte de hidrocarburetos na Bolívia, assim

como na distribuição de derivados de petróleo e gás natural no mercado interno boliviano.

4. Os dois Governos concordam com a formalização, nesta data, dos seguintes instrumentos:

a) Acordo de Alcance Parcial sobre a Promoção de Comércio (Fornecimento de Gás Natural), no âmbito da ALADI;

b) Contrato Preliminar de Compra e Venda de Gás entre a PETROBRÁS e a YPFB, referido no item dois.

5. Ambos os Governos acordam que o contrato definitivo de compra e venda de gás natural entre PETROBRÁS e YPFB incluirá fórmulas adequadas para a revisão de preços quando seu efeito econômico seja assimétrico nos dois países.

Caso os termos acima propostos sejam aprovados pelo Governo boliviano, a presente Nota e a Nota de Vossa Excelência, com o mesmo teor e a mesma data, constituirão Acordo por Notas Reversais entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República da Bolívia, o qual entra em vigor no dia de hoje e substitui os Acordos por Notas Reversais de 2 de agosto de 1988, de 27 de julho de 1989 e de 15 de agosto de 1990.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência a garantia de minha mais alta e distinta consideração.

Celso Lafer
Ministro de Estado das Relações Exteriores da
República Federativa do Brasil



**ACORDO, POR TROCA DE NOTAS REVERSAIS, SOBRE A VENDA DE GÁS
BOLIVIANO AO BRASIL, A PROPÓSITO DO CONTRATO DEFINITIVO
ENTRE PETROBRÁS E YPFB**

Publicado no **Diário Oficial** de 10 de março de 1993.

BRASIL - BOLÍVIA

COMPRA DE GÁS BOLIVIANO

O Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Bolívia firmaram em Cochabamba, em 17 de fevereiro de 1993, o seguinte Acordo, por troca de Notas Reversais, sobre a venda de gás boliviano ao Brasil, a propósito do contrato definitivo entre PETROBRÁS e YPFB:

Cochabamba, 17 de fevereiro de 1993.

Excelentíssimo Senhor Ministro,

Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência para referir-me às negociações bilaterais entre as respectivas autoridades das áreas de energia e hidrocarbonetos e representantes da PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. - PETROBRÁS - e a YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES BOLIVIANOS - YPFB, que elaboraram o contrato de compra e venda de gás natural boliviano à República Federativa do Brasil, conforme estipulado no contrato preliminar assinado entre as duas empresas, em 17 de agosto de 1992, na cidade de Santa Cruz de la Sierra, Bolívia.

2. A assinatura do contrato para a compra de gás boliviano, realizada durante a visita do Senhor Presidente da República Federativa do Brasil à República da Bolívia, constitui inequívoca expressão de confiança entre nossas nações e reafirmação da solidariedade em torno do ideal da integração sul-americana.

3. Tendo como marcos institucionais o Acordo de Alcance Parcial sobre a Promoção de Comércio entre o Governo da República Federativa do Brasil e a República da Bolívia (Fornecimento de Gás Natural), o contrato preliminar de compra de gás entre PETROBRÁS e YPFB e o Acordo, por Troca de Notas Reversais, firmados em 17 de agosto de 1992, em Santa Cruz de la Sierra, a entrada em vigor do contrato, na presente data, confere ao relacionamento bilateral uma dimensão ampliada. Nela se interpõem o

conhecimento mútuo que cultivamos ao longo dos anos e o espírito de cooperação que nos anima para construir o futuro.

4. O contrato PETROBRÁS - YPFB estipula a compra de gás boliviano pelo Brasil durante o período de 20 (vinte) anos, com fornecimentos diários que irão de 8 milhões/m³ a 16 milhões/m³. O gasoduto que transportara o produto se estenderá de Rio Grande, na Bolívia, a Curitiba, no Brasil, numa extensão total de 2.187 km.

5. O contrato prevê ademais que serão firmados acordos e contratos específicos para a participação da PETROBRÁS, por seu intermédio ou de suas subsidiárias, nas atividades de exploração, produção, comercialização e transporte de hidrocarbonetos na Bolívia, bem como na distribuição de petróleo e gás natural no mercado interno boliviano, de conformidade com a legislação vigente boliviana.

6. Com o objetivo de que, durante a execução do contrato, sejam gerados benefícios equitativos para as partes, ambos os Governos devem procurar que o preço do gás reflita seu valor econômico de livre competitividade nos mercados dos usuários finais do Brasil, em relação a outros energéticos e condições de eficiência econômica nas fases de comercialização, transporte e distribuição, em cujo caso se aplicará o previsto na cláusula 15 do contrato.

7. No intuito de viabilizar a implementação do contrato, os Governos do Brasil e da Bolívia se comprometem a tomar as providências necessárias no sentido de obterem a isenção de tributos sobre os bens e os serviços envolvidos na construção do gasoduto em sua integridade.

8. Da mesma forma, os Governos do Brasil e da Bolívia se comprometem a cumprir os requisitos necessários à obtenção de isenção dos tributos incidentes sobre o transporte do gás boliviano em território brasileiro e boliviano.

9. Dada a forte incidência tributária no custo total do projeto, tanto na fase de construção, quanto na de operação, e com o objetivo de garantir aos vários agentes econômicos nele envolvidos - fornecedores de bens e serviços e instituições financeiras de crédito - a determinação dos Governos do Brasil e da Bolívia de levar adiante o mencionado projeto, ambos os Governos se comprometem a agilizar as tratativas para a obtenção das isenções tributárias referidas nos dois parágrafos precedentes, de conformidade com suas respectivas legislações internas.

10. Os Governos do Brasil e da Bolívia tomarão as medidas necessárias com vistas à constituição, no mais breve prazo, da empresa que será responsável pela construção e operação do gasoduto.

11. Os Governos do Brasil e da Bolívia envidarão os esforços necessários à obtenção de financiamento internacional para a implementação do projeto, notadamente no que respeita às tratativas junto à comunidade financeira nacional e internacional.

12. Caso os termos acima propostos sejam aprovados pelo Governo boliviano, a presente Nota e a Nota de Vossa Excelência, com o mesmo teor e a mesma data,

constituirão o Acordo por Troca de Notas Reversais entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Bolívia, o qual entrará em vigor na presente data.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência a garantia de minha mais alta e distinta consideração.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Ministro de Estado das Relações Exteriores
da República Federativa do Brasil



DECRETO Nº 2.142, DE 5 DE FEVEREIRO DE 1997

Promulga o Acordo para Isenção de Impostos Relativos à Implementação do Projeto do Gasoduto Brasil-Bolívia, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Bolívia, em Brasília, em 5 de agosto de 1996.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso VIII, da Constituição, e

Considerando que o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Bolívia firmaram, em Brasília, em 5 de agosto de 1996, um Acordo para Isenção de Impostos Relativos à Implementação do Projeto do Gasoduto Brasil-Bolívia;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou esse Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 128, de 13 de dezembro de 1996, publicado no Diário Oficial da União nº 243, de 16 de dezembro de 1996;

Considerando que o Acordo entrará em vigor em 1º março de 1997, nos termos do seu artigo 5º,

DECRETA:

Art. 1º O Acordo para Isenção de Impostos Relativos à Implementação do Projeto do Gasoduto Brasil-Bolívia, firmado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Bolívia, em Brasília, em 5 de agosto de 1996, apenso por cópia ao presente Decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 5 de fevereiro de 1997; 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Sebastião do Rego Barros Netto

**ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA BOLÍVIA PARA ISENÇÃO DE
IMPOSTOS RELATIVOS À IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO
DO GASODUTO BRASIL - BOLÍVIA**

O Governo da República Federativa do Brasil
e
O Governo da República da Bolívia,
(doravante denominados "Partes Contratantes"),

Considerando a elevada prioridade política atribuída pelas Partes Contratantes à consolidação do processo de integração econômica na América do Sul,

Destacando a importância da implementação da área de livre comércio entre o MERCOSUL e a Bolívia, para a consecução do objetivo acima mencionado,

Reconhecendo o papel estratégico desempenhado pelo Projeto do Gasoduto Brasil-Bolívia para o abastecimento energético e para a criação de oportunidades de investimentos produtivos e geração de empregos, mediante a utilização de um insumo de alta produtividade econômica e ecologicamente limpo;

Tendo em vista os compromissos assumidos pelas Partes Contratantes no Acordo de Alcance Parcial sobre Promoção de Comércio entre o Brasil e a Bolívia (Fornecimento de Gás Natural) findado pelos Chanceleres das Partes Contratantes em 17 de agosto de 1992, sob a égide do Tratado de Montevideu, de 1980, assim como os termos do parágrafo 7 do Acordo por troca de Notas Reversais, de 17 de fevereiro de 1993, estabelecendo que os Governos do Brasil e da Bolívia buscariam atender aos requisitos necessários à isenção dos impostos incidentes sobre a construção do gasoduto;

Levando em conta que a isenção dos impostos incidentes sobre a implementação do Projeto do Gasoduto contribuirá para consolidar as condições de desenvolvimento da produção e comercialização do gás natural,

Acordam o seguinte:

ARTIGO 1º

1. Estarão isentas dos impostos atualmente vigentes nas diversas esferas de competência das Partes Contratantes, assim como daqueles que se criem no futuro pelas autoridades competentes das referidas Partes, as operações que compreendam:

- a) importação de bens e serviços destinados ao uso direto ou à incorporação na construção do gasoduto Brasil-Bolívia;
- b) compra, fornecimento e circulação locais de bens e serviços destinados ao uso direto ou à incorporação na construção do referido gasoduto;

c) financiamento, crédito, câmbio de divisas, seguro e seus correspondentes pagamentos e remessas a terceiros.

2. Estas isenções, serão aplicáveis quando as mencionadas operações forem realizadas ou contratadas pelo executores do gasoduto, diretamente ou por intermédio de empresas especialmente por eles selecionadas para esse fim.

ARTIGO 2º

Para efeito deste Acordo, os executores do Projeto serão designados pelas Partes Contratantes. As Partes Contratantes comunicarão mutuamente estas designações por via diplomática.

ARTIGO 3º

As isenções referidas no Artigo 1º serão aplicadas exclusivamente na fase de construção do gasoduto até que se alcance a capacidade de transporte de 30 milhões de m³/dia.

ARTIGO 4º

Este Acordo vigorará até a total implementação do Projeto, definida esta conforme indicado no Artigo anterior, que será objeto de notificação entre as Partes Contratantes.

ARTIGO 5º

O presente Acordo entrará em vigor 30 (trinta) dias após a última notificação comunicada por uma das Partes Contratantes, a respeito do cumprimento das formalidades necessárias à sua correspondente promulgação.

ARTIGO 6º

As Partes Contratantes estabelecerão as normas legais internas necessárias à aplicação do presente Acordo.

ARTIGO 7º

A Parte Contratante que deseje denunciar o presente Acordo poderá fazê-lo mediante notificação diplomática, após a fase de construção a que se refere o Artigo 3º. Essa

denúncia surtirá efeito a partir do 1º (primeiro) dia do exercício fiscal após decorridos 2 (dois) anos da notificação.

Feito em Brasília, em 05 de agosto de 1996, em dois exemplares originais, nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo da República Pelo Governo da República
da Bolívia
ANTÔNIO ARANÍBAR QUIROGA

Federativa do Brasil
SEBASTIÃO DO REGO BARROS NETTO

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABADIE-AICARDI, Raul Federico. **Economia y sociedad de Bolivia en el siglo XX**. Montevideo: Rio de la Plata, 1966.
- ABECIA BALDIVIESO, V. **Las relaciones internacionales en la historia de Bolivia**. 3ª. ed. Cochabamba : Los Amigos del Libro, 1986.
- ALBO, Xavier. **Pueblos indios en la política**. La Paz: Plural Editores, 2002.
- , Diversidad étnica, cultural y lingüística. In: CAMPERO, Fernando (Org.). **Bolivia en el siglo XX**. La Paz: Harvard Club de Bolivia, 1999.
- ALBO, Xavier et al. **Para comprender las culturas rurales en Bolivia**. La Paz: Mec/ CIPCA/ UNICEF, 1989.
- ALMARAZ, Sergio; ROCABADO, René. **Petróleo: soberanía e dependencia**. Cochabamba: Juventud, 1958.
- ALMARAZ, Sergio. **Petróleo en Bolívia**. La Paz: Juventud, 1967.
- AMORIM, Celso. Exigências da Bolívia têm de ser razoáveis. In: **O Estado de São Paulo**. São Paulo: OESP, 29 abr. 2006.
- ANDRADE, Everaldo de Oliveira. A guerra do Acre. In: **Nossa História**, n.25, nov.2005: Ed. Vera Cruz. São Paulo.
- ARGUEDAS, Alcides. **Pueblo enfermo**. La Paz: libreria Editorial Notas para una historia de Bolivia en el siglo XX. Juventud, 1999.
- ARZE, René. Notas para una historia de Bolivia en el siglo XX. In: CAMPERO, Fernando (Org.). **Bolivia en el siglo XX**. La Paz: Harvard Club de Bolivia, 1999.
- Ata da Décima Oitava Sessão do Conselho de Segurança Nacional, datada de 04 de março de 1955.
- BAPTISTA GUMUCIO, Mariano. **Ensayos sobre la realidad boliviana**. La Paz: Unidas, 1975.
- , **Historia contemporánea de Bolivia (1930-1978)**. La Paz: Gisbert & Cia, 1978.
- BATISTA da Silva, Eliezer. **Infra-estrutura para o desenvolvimento sustentado e integração da América do Sul**. Rio de Janeiro : Editora Expressão e Cultura, 1997.
- BARBOSA, Rubens. O Brasil e a integração regional: a Alalc e a Aladi (1960-1990). In: ALBUQUERQUE, José Augusto (Org.). **Sessenta anos de política externa brasileira: 1930-1990**. São Paulo: NUPRI-Universidade de São Paulo, 1996. v.2.
- , Bolívia, terra em transe. In: **O Estado de São Paulo**. São Paulo: OESP, 14 jun.2005.
- BARBOZA, Mario Gibson. **Na diplomacia, o traço todo da vida**. Rio de Janeiro: Record, 1992.

- BARROS, Jayme de. **A política exterior do Brasil (1930-1940)**. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1941.
- Bases para a contra-proposta brasileira sobre vinculação ferroviária e aproveitamento do petróleo boliviano, elaborada pelo Secretário Geral do Itamaraty, Antonio Camillo de Oliveira, em 08 de fevereiro de 1955.
- BENAVIDES, Jimena Costa. Os partidos neopopulistas na Bolívia (1989 a 2004). In: Neopopulismo na América Latina. **Cadernos Adenauer**, Rio de Janeiro: Fundação Konrad Adenauer, n.2, 2004.
- BENEVIDES, M. Vitória. **O governo Kubitschek**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- BIEBER, Leon. A Guerra do Chaco e as relações brasileiro-bolivianas no período 1930-1945: um caso de reorientação da política exterior do Brasil. In: Albuquerque, José Augusto (Org.). **Sessenta anos de política externa brasileira 1930-1990**. São Paulo: NUPRI, Universidade de São Paulo, 2000.v.3.
- BURNS, E. Bradford. **A aliança não escrita: o barão do Rio Branco e as relações Brasil – Estados Unidos**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2003.
- CAFÉ FILHO, João. **Do sindicato ao Catete: memórias políticas e confissões humanas**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1966.
- CAMPERO PRUDENCIO, Fernando. **Bolivia en el siglo XX: la formación de la Bolivia contemporánea**. La Paz: Editorial Offset Boliviana, 1999.
- CAMPODONICO, Humberto. La industria del gas natural y su regulación en América Latina. **Revista de la CEPAL** n.68, agosto de 1999.
- CAMPOS, Roberto de Oliveira. **A Lanterna na Popa**. Rio de Janeiro: Topbooks, 1994.
- CANDOTTI, Ennio; ROSA, Luiz P. et alli. Uma contribuição para elaboração da matriz energética. In: **Folha de S. Paulo**. São Paulo, 06 nov.1990.
- CANELAS O ., Amado. **Petróleo: imperialismo y nacionalismo. Roboré, derrota de dos pueblos**. La Paz: Libreria Altiplano, 1963.
- CARDOZO, Elsa. A governabilidade democrática regional e o papel (des) integrador da energia. In: **Política Externa**. São Paulo: Paz e Terra, vol.15, n.3, dez/jan/fev 2006-2007.
- CARR, Edward. **Vinte anos de crise: 1919-1939**. 2ª. ed. Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 2001.
- CARVALHO, Getúlio. **Petrobras: do monopólio aos contratos de risco**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1977.
- CASTRO MARTINEZ, Pedro Fernando. **Fronteras abiertas: expansionismo y geopolítica en el Brasil contemporáneo**. México: Siglo Veintiuno, 1980.
- CASTRO, Therezinha. **Brasil da Amazônia ao Prata**. Rio de Janeiro: Colégio Pedro II, 1983.
- CEPIK, Marco e CARRA, Marcos. Nacionalização boliviana e desafios da América do Sul. **Análise de conjuntura- Observatório Político Sul-Americano**, n.4, abril de 2006.
- CERVO, Amado Luiz e Bueno, Clodoaldo. **História da política exterior do Brasil**. São Paulo: Ática, 1992.
- CERVO, Amado Luiz. **A política externa brasileira 1822-1985**. São Paulo: Ática, 1986.

- CHAVEZ Alvarez, Manuel Gonzalo. **Política externa e gás natural nas relações entre Bolívia e Brasil 1974-1988**. Dissertação de Mestrado, Departamento de Ciências Jurídicas da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 1989.
- CHIAVENATO, J. Júlio. **A Guerra do Chaco**. São Paulo: Brasiliense, 1980.
- _____. **Bolívia com a pólvora na boca**. São Paulo: Brasiliense, 1981.
- CONANT, Melvin A: GOLD, Fern Racine. **A geopolítica energética**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1981.
- CONDURU, Guilherme. **The Robore Agreements (1958). A case study of foreign policy decision-making**. Oxford, 2001.
- _____. O subsistema Americano, Rio Branco e o ABC. In: **Revista Brasileira de Política Internacional** 41 (2), 1998. Brasília: IBRI.
- CUNHA, André. Economia boliviana: estrutura interna e inserção internacional. In: Araújo, Heloisa Vilhena de (Org.). **Os países da comunidade andina**. (2v.) Brasília: FUNAG/Ipri, 2004.
- DANESE, Sérgio F. O Brasil e a América do Sul: apontamentos para a história de uma convergência. In: **Política Externa**, São Paulo: Paz e Terra, v.9.n 4. mar/abr/mai.2001.
- DE PAULA, Gabriel. **El control sobre los recursos naturales, la seguridad y el conflicto en los países de América del sur**. Argentina, Centro Argentino de Estudios Internacionales, 2003.
- DOMINGUES, José Maurício; GUIMARÃES, César et MANEIRO, Maria . Bolívia: história sem fim. **Análise de Conjuntura- Observatório Político Sul-Americano**, n.5, abril de 2005.
- DORATIOTO, Francisco. Projeção brasileira na América do Sul. In: **Nossa História**, n.25, nov. 2005: Ed. Vera Cruz. São Paulo.
- Dossiê gasoduto Bolívia-Brasil. **Gazeta Mercantil**, 9 de fevereiro de 1999.
- DUNKERLEY, James. **Rebelión en las venas: la lucha política en Bolivia 1952-1982**. La Paz: Plural Editores, 2003..
- ESCOBARI CUSICANQUI, Jorge. **Historia diplomática de Bolívia**. Lima: Industrial Gráfica, 1982.
- _____. **El Brasil y el petróleo boliviano. Los acuerdos de Roboré - la venta del gas**. La Paz: Editorial Juventud, 1986.
- ESPINOZA, Lourdes. **Reformas estructurales y pobreza en Bolivia**. La Paz: Instituto de Investigaciones Socio Económicas, 1996.
- FELLMAN VELARDE, José. **Historia de Bolivia**. La Paz: Los Amigos del Libro, v.3, 1981.
- FIFER, Valérie. **Bolivia: land, location and politics since 1825**. Cambridge University Press, 1972.
- FILHO, O. de Barros. **Bolívia: vocação e destino**. São Paulo: Versus, 1980.
- FINOT, Enrique. **Nueva historia de Bolívia. Ensayo de interpretación sociológica**. 2ª. ed. La Paz: Papelaría y Editorial Gisbert y Cía, 1954.
- FONSECA, Gudin. **Que sabe você sobre petróleo?** Rio de Janeiro: São José, 1955.

- FONTES, Lourival. **Política, petróleo e população**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1958.
- GARCIA, Carlos Moreira. América del Sur: un nuevo concepto político? In: **Política Externa**. Madrid: Estudios de Política externa, n. 78, 2000.
- GARCÍA Linera, Álvaro. Las crisis de Estado. **Revista boliviana de Ciencias – Tinkazos**. La Paz, 2003.
- GAMARRA, Carlos. Ninguém tem o controle das massas bolivianas. In: **O Estado de S. Paulo**. São Paulo: OESP, 12 jun.2005.
- GAMARRA ZORRILLA, José. **Liberalismo y neoliberalismo: breve interpretación de la historia política de Bolivia (1879-1993)**. La Paz: Editorial los Amigos del Libro,1993.
- GOLDEMBERG, José. **Energia e desenvolvimento**. In: Estudos Avançados. 12 (33). São Paulo: Universidade de São Paulo, 1998.
- _____. O problema do gás no Brasil. In: **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 23 mar.1999.
- GOMES, Iêda Correia. **Preços de gás natural boliviano: a ótica do mercado. Planejando o século XXI – II Congresso Brasileiro de Planejamento Energético**. Universidade de Campinas, dezembro de 1994.
- GOSALVEZ BOTELHO, R. **Proceso del imperialismo del Brasil: de Tordesilhas a Roboré**. La Paz: Juventud, 1960.
- GUILHERME, Olympio. **Roboré- a luta pelo petróleo boliviano**. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos, 1959.
- _____. **A verdade sobre Roboré**. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos, 1960.
- GUILLERMOPRIETO, Alma. **A new Bolivia?** The New York Review of Books, v. 53, n.13, 2006.
- GUZMÁN, Augusto. **Breve historia de Bolivia**. La Paz/ Cochabamba: Amigos del Libro, 1969.
- HAGE, José Alexandre Altahyde. **Bolívia, Brasil e a guerra do gás**. Curitiba: Juruá, 2007.
- HAHN, Dwight R. **The divided world of the Bolivian Andes: a structural view of domination and resistance**. USA: Crane Russak, 1992.
- HOLANDA, Francisco Mauro Brasil de. **O gás no Mercosul: uma perspectiva brasileira**. Coleção Curso de Altos Estudos. Brasília: Instituto Rio Branco; Fundação Alexandre de Gusmão, 2001.
- HUSAR, Jörg et MAIHOLD, Günter. Gás natural: matéria contenciosa na América do Sul. In: Energia: da crise aos conflitos? **Cadernos Adenauer**. Rio de Janeiro: Fundação Konrad Adenauer, 2005, a .VI , n.4.
- INSTITUTO LATINOAMERICANO DE INVESTIGACIONES SOCIALES (ILDES). **Las perspectivas del gas**. La Paz: Editor Carlos F. Toranzo Roca, 1989.
- Instituto Nacional de Estadística. In: **República de Bolivia**. Disponível em <www.bolivia.gov.bo>. Acessado em: 16 set.2007
- IRUSTA, Sarabia A . **Petróleo y gas. Para quién?** Cochabamba: FENACRE, 1988.
- JAGUARIBE, Helio. **Um estudo crítico da história**. São Paulo: Paz e Terra, 2001.

- JORDAN, Roland. Siglo XX: la era del Estano. In: CAMPERO, Fernando(Org.). **Bolivia en el siglo XX**. La Paz: Harvard Club de Bolivia, 1999.
- KELLEY, Jonathan. **Revolution and the rebirth of inequality: a theory of the national revolution in Bolivia**. University of California Press, 1981.
- KLEIN, Herbert S. **Historia general de Bolivia**. La Paz: Juventud, 1967.
- _____. **Origenes de la revolution nacional boliviana**. La Paz: Juventud, 1968.
- _____. **Bolivia: the evolution of a multi-ethnic society**. New York- Oxford: Oxford University Press, 1992.
- _____. **A concise history of Bolivia**. Cambridge University Press, 2003.
- KOZULJ, Roberto. **La industria del gas natural en América del Sur: situación y posibilidades de la integración de mercados**. CEPAL (Serie Recursos naturales y infraestructura, n.77); Santiago de Chile; 2004.
- _____. A integração gasífera latino-americana: uma perspectiva cercada de incertezas. In: **Política Externa**. São Paulo: Paz e Terra, vol.15, n.3, dez/jan/fev 2006-2007.
- LACOSTE Yves. **A geografia, isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra**. Campinas: Papirus, 1989.
- LANGER, Erick. Uma visión histórica de Bolívia em el siglo XX. In: CAMPERO, Fernando (Org.). **Bolívia em el siglo XX**. La Paz: Harvard Club de Bolívia, 1999.
- LEITE, Rogério Cerqueira. A nova matriz energética nacional. In: **Folha de São Paulo**. São Paulo, 23 ago.1992.
- LINERA, Álvaro García. **Os movimentos indígenas na Bolívia. Diplomacia, estratégia e política**. São Paulo, vol.1, n.3, abr/jun 2005.
- LINKOHR, Rolf. A política energética latino-americana: entre o Estado e o mercado. In : **Política Externa**, vol.15, n.3, dez/jan/fev 2006-2007.
- LINS, Álvaro. **Rio Branco**. São Paulo: Alfa – Omega, Fundação Alexandre de Gusmão, 1996.
- LOBATO, Monteiro. **O escândalo do petróleo e do ferro**. São Paulo: Brasiliense, 1948.
- LUDOLF, Mário Leão. **Da conveniência da exploração do petróleo boliviano**. Rio de Janeiro: Confederação Nacional da Indústria, Conselho Econômico, 1959.
- MALLOY, James. **Bolivia : la revolución inconclusa**. La Paz: CERES, 1989.
- MARANHÃO, Ricardo. **O governo Juscelino Kubitschek**. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- MARCOVITCH, Jacques. **Integração energética na América Latina**. Coleção Documentos. São Paulo : Instituto de Estudos Avançados- Universidade de São Paulo, 2001, n.12.
- MARIACA BILBAO, E. **Mito y realidad del petróleo boliviano**. La Paz: Los Amigos del Libro, 1966.
- MASCARENHAS, Anderson. **Roboré, um torpedo contra a Petrobras**. São Paulo: Fulgor, 1959.

- _____. O Acordo de Roboré. In: **Revista do Clube Militar**, n.152. Rio de Janeiro, 1959.
- MATTOS, Carlos de Meira. **Geopolítica e destino**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1975.
- _____. **Uma geopolítica Pan-Amazônica**. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1980.
- MELLO, Leonel Itaussu. **Quem tem medo da geopolítica?** São Paulo: Hucitec, Universidade de São Paulo, 1999.
- Memorandum da Divisão Política do Itamaraty ao Secretário Geral do Ministério das Relações Exteriores de 08 de fevereiro de 1955.
- MERCADO ZAVALETA, R. **Consideraciones generales sobre la historia de Bolivia (1932-1971)**. In: América Latina: história de meio século. Brasília: Ed. Da Universidade, 1988.
- MINISTERIO DE HIDROCARBUROS BOLIVIANO. Comunicado de prensa. Disponível em: < www.hidrocarburos.gov.bo/noticias/comunicados/comunicado_231006.htm>. Acessado em: 14 set. 2007.
- Minuta de Nota do Departamento Político do Itamaraty a ser passada à Embaixada da Bolívia, datada de 06 de julho de 1955.
- MIRABAL, Tristán Calvo. **Transnacionales Petroleras en Bolívia**. La Paz: La Amistad, 1996.
- MIRANDA, Carlos. Del descubrimiento petrolífero a la explosión del gas. In: CAMPERO, Fernando (Org.). **Bolívia en el siglo XX**. La Paz: Harvard Club de Bolivia, 1999.
- MIYAMOTO, Shiguenoli et Gonçalves, Williams. Militares, diplomatas e política externa no Brasil pós- 64. In: ALBUQUERQUE, José Augusto (Org.). **Sessenta anos de política externa brasileira: 1930-1990**. São Paulo: NUPRI- Universidade de São Paulo, 2000. v.4.
- MONIZ BANDEIRA, L. A . **Estado nacional e política internacional na América Latina: o continente nas relações Argentina-Brasil (1930/1992)**. São Paulo: Ensaio, 1993.
- MORALES, Evo. Bolívia, fator de integração. In: **Diplomacia, estratégia e política**. Brasília: Ministério das Relações Exteriores, 2006, n.4.
- MORGENTHAU, Hans. **Politics among nations: the struggle for power and peace**. 6a. ed. New York: McGraw Hill, 1985.
- MOURA, Gérson. Avanços e recuos: a política exterior de JK. In: GOMES, Ângela de Castro (Org.), **O Brasil de JK**, Rio de Janeiro, Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1991.
- MÜLLER, Herbert e Hugo Peredo. La Política de Hidrocarburos. In: **La política de hidrocarburos**. La Paz: ILDIS, 1992.
- NETTO, Antonio Delfim. O gasoduto Brasil – Bolívia, um marco. In: **O Estado de S. Paulo**. São Paulo: OESP, 26 jul.1997.
- _____. **Nova legislação na Bolívia preocupa a Petrobras**. São Paulo: OESP, 02 nov. 2004.

- _____. **A crise boliviana.** São Paulo: OESP, 09 mar. 2005.
- _____. **Nacionalização mantém Bolívia tensa.** São Paulo: OESP, 12 jun.2005.
- _____. **A Lei do gás.** São Paulo: OESP, 26 jul.2005.
- Nota Reversal n.3, celebrada entre os governos da Bolívia e do Brasil, em 17 de janeiro de 1952.
- ORGAZ García, Mirko. **La guerra del gás. Nación versus Estado transnacional en Bolivia.** La Paz: Ed. OFAVIN, 2002.
- PAIVA ABREU, Marcelo de. O Brasil e a economia mundial (1929-1945). In: **História Geral da Civilização Brasileira, o Brasil republicano**, t.III, vol.4. Economia e cultura (1930-1964). São Paulo: Difel, 1984.
- Parecer da Secretaria Geral do Conselho de Segurança Nacional sobre a Minuta de Nota ao Embaixador da Bolívia, elaborada pelo Ministério das Relações Exteriores em resposta ao Memorandum de janeiro de 1955.
- PAREDES, Maximiliano. **Roboré y el militarismo brasileño.** La Paz: letras, 1971.
- PASSARINHO, Jarbas. Petrobras, petróleo e gás boliviano. In: **O Estado de São Paulo.** São Paulo: OESP, 31 jul.2007.
- PASSOS, Gabriel de Rezende. **Estudo sobre o Acordo de Roboré.** São Paulo: Editora Fulgor, 1960.
- PASSOS, Maria de Fátima Salles; FIGUEIREDO, Eluziene. Importação do gás natural da Bolívia- Fator de integração latino-americana. **Revista da Petrobras**, junho de 1993.
- PETROBRAS. Bolivia-Brazil gas pipeline: more energy. **Petrobras Magazine**, abr.mai.jun. 1999.
- PETROBRAS. Projeto de gás natural Brasil-Bolívia. **Revista Petro & Gás**, outubro de 1994.
- PHILIP, George. **Oil and politics in Latin America.** Cambridge University Press, 1982.
- PIAZZA, M. Fátima. A posição do Brasil na questão da saída da Bolívia para o Pacífico. In: **Revista de Estudos Ibero-Americanos**; Porto Alegre, dezembro de 1980.
- PIÑEIRO IÑÍGUEZ, Carlos. **Desde el corazón de América: el pensamiento boliviano en el siglo XX.** La Paz: Plural Editores, 2004.
- QUEREJAZU CALVO, Roberto Masamaclay. **Historia política diplomática y militar de la Guerra del Chaco.** 5ª. ed. La Paz: Editorial Los Amigos del libro, 1992.
- QUINTANA, Juan Ramón. Bolivia, entre la crisis y el caos. Análise de conjuntura. **Observatório Político Sul-Americano**, n.11, outubro de 2005.
- QUINTANILLA GONZALEZ, L. **La question del petróleo en Bolivia.** La Paz: Juventud, 1977.
- QUIROGA, Antonio Aranibar. A agenda internacional da Bolívia no início do século XXI. In: PARADISO, José et alii. Política Externa na América do Sul. **Cadernos Adenauer**, n.7. Rio de Janeiro, Fundação Konrad Adenauer, 2000.
- RAMOS, Plínio de Abreu et FLAKMAN, Dora. Acordos de Roboré. In: BELOCH, Israel et ABREU, Alzira de (Coords). **Dicionário Histórico-Bibliográfico Brasileiro: 1930-1983.** Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura; Fundação Getúlio Vargas, v.4, 1984.

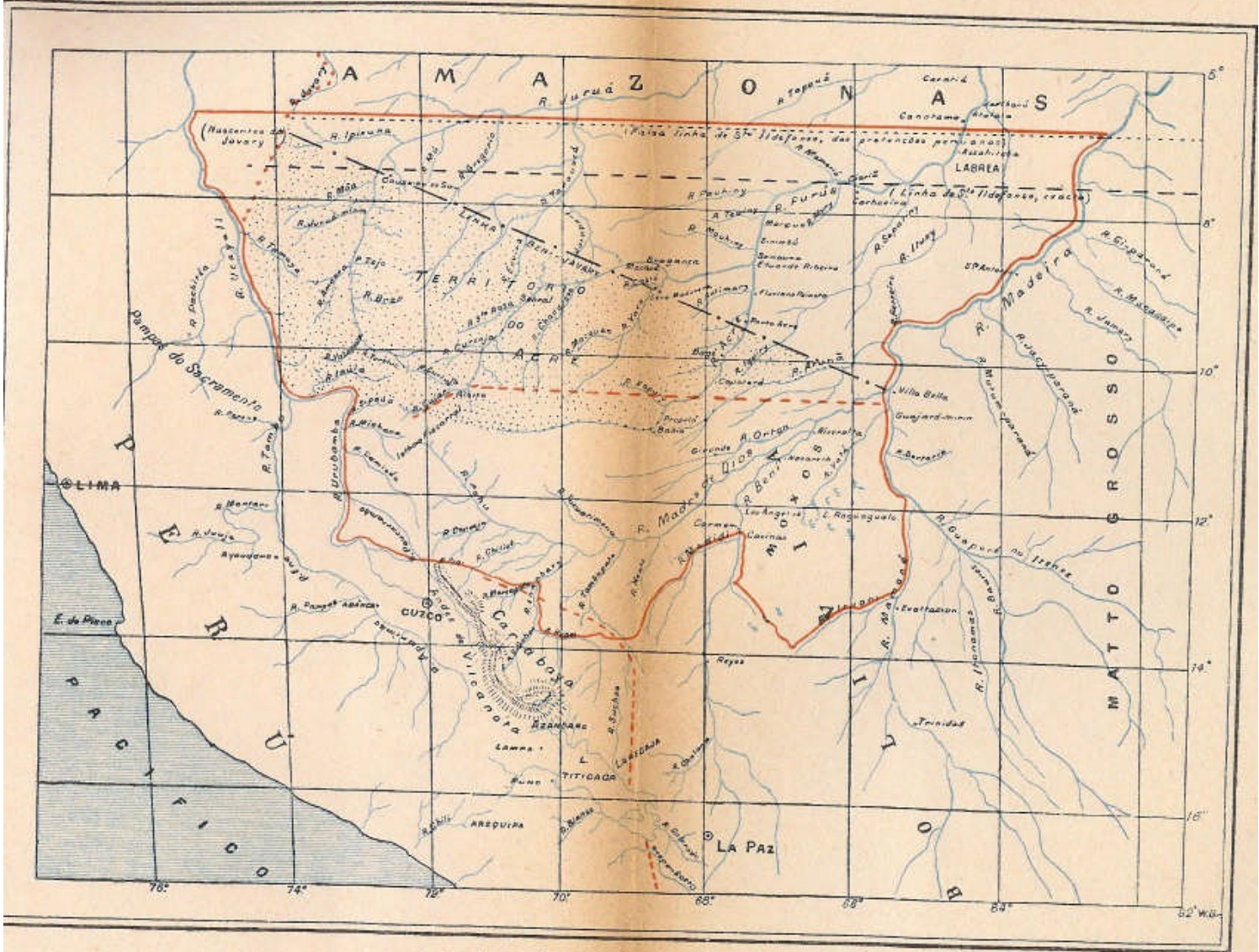
- RECCE, Juan. **La significación del gas para la construcción de la política exterior boliviana**. Argentina. Centro Argentino de Estudios Internacionales, 2004.
- REIS, Fernando Guimarães. O Brasil e a América Latina. In: Gelson Fonseca Júnior e Sérgio Henrique Nabuco de Castro (Org.). **Temas de política externa brasileira II**, vol.2, Brasília: IPRI/ Paz e Terra, 1994.
- REY, Luis A . **El gas natural como factor de integración regional**. Trabalho apresentado no 5. Congresso Brasileiro de Petróleo, Rio de Janeiro, 16 a 20 de outubro de 1994.
- RICUPERO, Rubens. **José Maria da Silva Paranhos, Barão do Rio Branco**. Brasília: FUNAG, 2002.
- _____. **Rio Branco, o Brasil e o mundo**. Rio de Janeiro: Contraponto/ Petrobras, 2000.
- ROUT, Leslie B. **Politics of the Chaco Peace Conference**. Austin: Institute for the Latin American Studies, 1970.
- SAAVEDRA, Gustavo F. Bolívia: hora de mudar de direção. In: **Política Externa**. São Paulo: Paz e Terra, Universidade de São Paulo, 2004, n.4, v.12.
- _____. Uma visão das relações entre Bolívia, Chile e Peru. In: **Política Externa**. São Paulo: Paz e Terra, vol.14, n.4, mar/abr/mai 2006.
- SANDOVAL Rodríguez, Isaac. **Historia de Bolivia, desarrollo historico-social**. Santa Cruz: Sirena, 1999.
- SANTOS, Edmilson Moutinho dos et alii. **Gás natural: estratégias para uma energia nova no Brasil**. São Paulo: Annablume, 2002.
- SANTOS, Luís Cláudio Villafañe G. A América do Sul no discurso diplomático brasileiro. In: **Revista Brasileira de Política Internacional**, n.2, 2005. Brasília: Instituto Brasileiro de Relações Internacionais (IBRI).
- SCHILLING, Paulo. **El expansionismo brasileño**. México: El Cid, 1978.
- _____. **O expansionismo brasileiro: a geopolítica do General Golbery, a ESG e a diplomacia do Itamaraty**. São Paulo: Global, 1981.
- SICHRA, Inge. **La vitalidad del quechua: lengua y sociedad en dos provincias de Cochabamba**. La Paz: Plural Editores, 2003.
- SILVA, Golbery do Couto e. **Conjuntura política nacional, o Poder Executivo e a geopolítica do Brasil**. 2ª. ed . Rio de Janeiro: José Olympio, 1981.
- SILVA, Marcelo Garcia. **Petróleo y alternativas energéticas en América Latina**. México: Nueva imagen, 1984.
- SILVEIRA, Joel et COUTINHO, Lourival. **História de uma conspiração**. Rio de Janeiro: Coelho Branco, 1959.




- Síntese da proposta feita pelo Presidente boliviano Paz Estenssoro ao Presidente brasileiro Café Filho em 05 de janeiro de 1955.
- SMITH, Seaborn Peter. **Brazilian oil and Brazilian economic nationalism**. Journal of Interamerican Studies and World Affairs, vol.13, n.2, 1971.
- SIMÕES, Antônio José Ferreira. Petróleo, gás natural e biocombustíveis: desafio estratégico no mundo e no Brasil. In: **Política Externa**. São Paulo: Paz e Terra, vol. 15, n.3 dez/jan/fev 2006-2007.
- SOARES, Álvaro Teixeira. **Petróleo, Roboré – La Paz. Dinâmica da negociação Brasil-Bolívia de 1958**. Rio de Janeiro: Editora Alba, 1959.
- _____. **História da formação das fronteiras do Brasil**. 3ª. ed . Rio de Janeiro: Editora Conquista, 1975.
- SOLIZ Rada, Andrés. **El gas en el destino nacional**. La Paz: Editorial Los Amigos del Libro, 1984.
- STANTON, Ed et ROTTE, Joost. **Natural gas commercialization in South America and its role as a regional integration factor**. Trabalho apresentado no 5. Congresso Brasileiro de Petróleo, Rio de Janeiro, 16 a 20 de outubro de 1994.
- TORRECILLA, Felicitas. **Bolivia y la integración gasífera: Un proceso incluyente?** La Paz: IDICSO, 2005.
- TORRES FILHO, Ernani Teixeira. O papel do petróleo na geopolítica americana. In: FIORI, José Luís (Org.). **O poder americano**. Petrópolis: Vozes, 2004.
- VALLE, Juan Ignacio S. del. A nova política externa da Bolívia. In: **Diplomacia, estratégia e política**. Brasília: Ministério das Relações Exteriores, 2004, n.1.
- VIANA FILHO, Luís. **A vida do barão do Rio Branco**. Brasília: Senado Federal; Fundação Alexandre de Gusmão, 1996.
- VIANNA, Helio. **História diplomática do Brasil**. Rio de Janeiro. Biblioteca do Exército, 1958.
- VIGEVANI TULLO. Os novos paradoxos latino-americanos. In: **Política Externa**. São Paulo: Paz e Terra, vol.14.n.4, mar/abr/mai.2006.
- VILA BACARREZA, V. **Petróleo: referencias y su legislacion en Bolivia**. La Paz: Los Amigos del Libro, 1988.
- VILARINO, Ramon Casas. **Os Acordos de Roboré: Brasil, Bolívia e as questões do petróleo. Desenvolvimento e dependência nos anos 1950**. Tese (Doutorado). Ciências Sociais. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica, 2006.
- VILLA, Rafael Duarte; URQUIDI, Vivian Dávila. Venezuela e Bolívia: legitimidade, petróleo e neopopulismo. In: **Política Externa**. São Paulo: Paz e Terra, vol.14.n.4, mar/abr/mai.2006.
- VILLEGAS QUIROGA, Carlos. **Rebelión popular y los derechos de propiedad de los hidrocarburos**. La Paz: OSAL, n.12, septiembre - diciembre de 2003.

- VIOTTI RIBEIRO, Maria Luiza. As relações Brasil-Bolívia sob o signo da cooperação energética (1930-1990). In: Albuquerque, José Augusto (Org.). **Sessenta anos de política externa 1930-1990**. São Paulo: NUPRI, Universidade de São Paulo, 2000.v.3.
- VIZENTINI, Paulo. As relações internacionais da Bolívia: os desafios da globalização e integração. In: Araújo, Heloísa Vilhena de (Org.). **Os países da comunidade andina**. (2v.) Brasília: FUNAG/ IPRI, 2004.
- _____. **A política externa do regime militar brasileiro**. 2ª. ed . Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2004.
- ZAVARREI Hassas, A . Aspiraciones hegemonicas del Brasil y su ingerencia em los asuntos internos de los paises vecinos. In: **Política Internacional**. Buenos Aires, abril de 1972. n.146.
- ZOOK, David H. **La conducción de la Guerra del Chaco**. Buenos Aires: Lito, 1962.
- ZYLBERSZTAJN, David. Argentina, Brasil e México: os impactos de política energética face às crises da década de 1970. **Revista Brasileira de Energia**, v.1,n.1, 1989.
- WASSERMAN, Cláudia. Bolívia: história e identidade. In: ARAÚJO, Heloísa Vilhena de (Org.). **Os países da comunidade andina**.(2v.) Brasília; FUNAG/ IPRI, 2004.
- WENDT, Alexander. **Social theory of international politics**. Cambridge University Press, Cambridge, 1999.
- WHATELY, Luis Alberto. Brasil – Bolívia: Interligação dos sistemas ferroviários. In: **Revista Brasileira de Política Internacional**, ano I, n.3, Rio de Janeiro, 1958.
- WORLD ENERGY COUNCIL. **Veinte años de exportación de gas**. Boletín n.3. La Paz, abril de 1992.

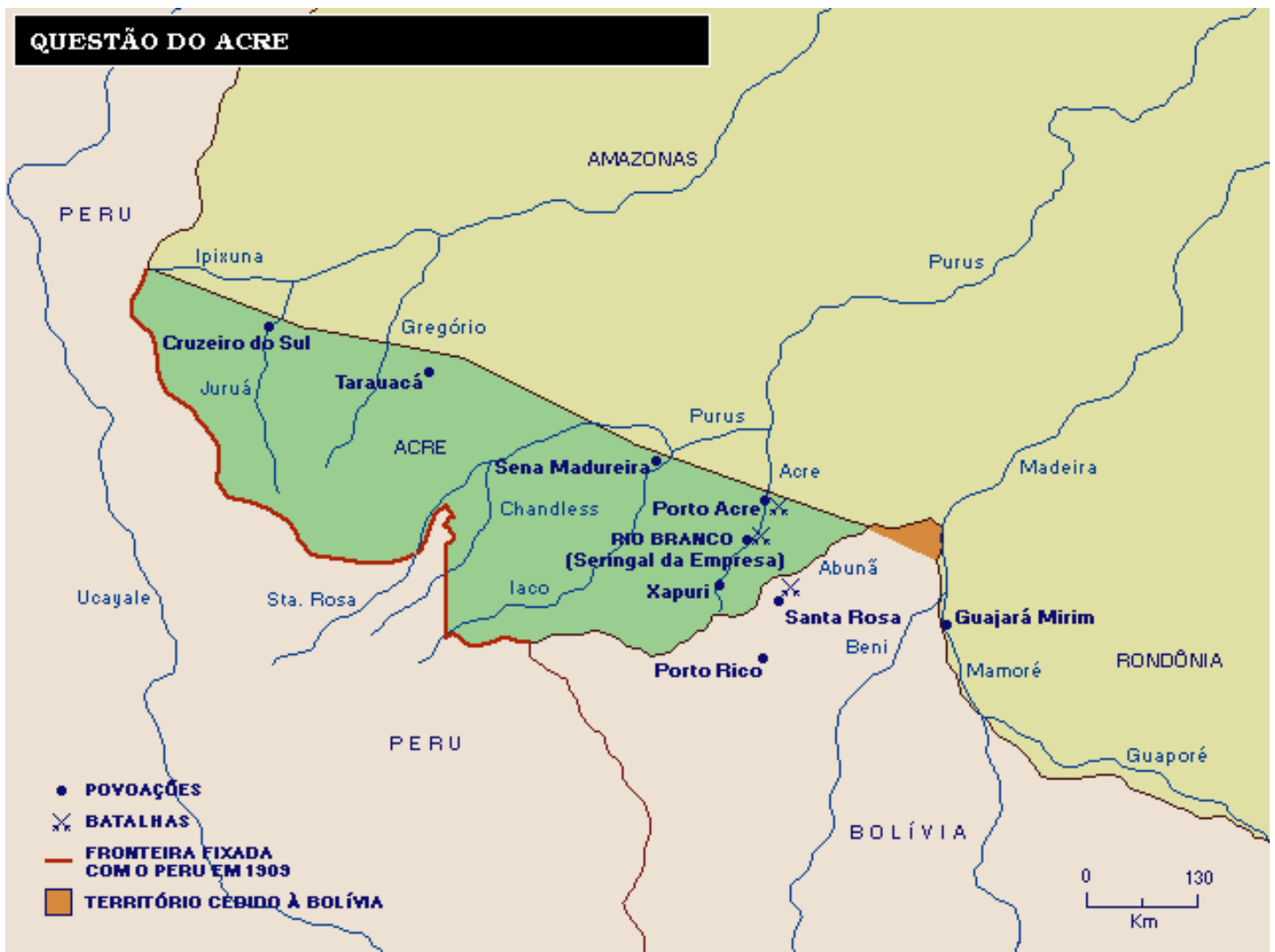
MAPAS

TERRITORIO CONTESTADO PERUVIO BOLIVIANO



Convenções  *territorio brasileiro do Acre*
 *linha limitrophe da zona litigiosa*
 *boundary-line brazilo-paru-boliviana de Gibbon.*

QUESTÃO DO ACRE





MAPPA MOSTRANDO A NOVA FRONTEIRA NORTE ENTRE O **BRASIL** E A **BOLIVIA**

CONVENÇÕES {

■	<i>Território ao Norte do paralelo de 10° 20'</i>
■	<i>Território ao Sul do paralelo de 10° 20'</i>

 } *Transferido ao Brasil*

GASBOL - GASODUTO BRASIL-BOLÍVIA

