MONÇÕES
Revista de Relações Internacionais da UFGD
ISSN 2316-8323

PARAGUAI: MEDITERRANEIDADE E POLÍTICA EXTERNA ATÉ 1989.

FRANCISCO DORATIOTO
Professor dos cursos de graduação e pós-graduação em História da Universidade de Brasília (UnB)
Bolsista de produtividade nível 2 do CNPq.

RESUMO:

O objetivo do presente artigo é apresentar o vetor geográfico como um determinante da política externa paraguaia desde a independência até o processo de redemocratização em 1989.

PALAVRAS-CHAVES: Paraguai; Política Externa Paraguai; Relações Internacionais;

ABSTRACT:

This article aims to present the geographic as a determinant variable of Paraguay's foreign policy since independence to the democratization process in 1989.

KEYWORDS: Paraguay; Foreign policy Paraguay; International relations

INTRODUÇÃO

No processo de independência do Vice-Reino do Rio da Prata, na década de 1810, a Província do Paraguai buscou sua própria autonomia. A posição geográfica do Paraguai, no interior do continente, impôs-lhe dirigir-se ao sul para chegar ao Atlântico, pela navegação dos rios Paraguai-Paraná até o estuário do Rio da Prata. O acesso terrestre a esse oceano, na direção leste, era, então, impossível e assim permaneceria até meados do século XX, devido às florestas e falta de meios de comunicação com o Brasil. A oeste, o acesso ao Pacífico era - e continua sendo - ainda mais problemático, ao depender não só de outros países, como também pela falta de vias de comunicação e pelo notável obstáculo que constitui a Cordilheira dos Andes. Desse modo, o comércio exterior do país guarani dependeu, até há a década de 1970, da saída para o oceano Atlântico pelo Rio da Prata.

A hostilidade da burguesia mercantil de Buenos Aires à autonomia do Paraguai, colocou-o em postura defensiva. O ditador José Gaspar Rodríguez de Francia (1811-1840)

isolou o país guarani para manter sua independência, além do próprio absolutismo pessoal.(SIMÓN:137) Seu sucessor, Carlos Antonio López (1841-1862), alterou essa política, de modo a obter o reconhecimento externo dessa independência e, ainda, importar técnicos e tecnologia estrangeira. Buscava robustecer militarmente o Paraguai frente a seus dois vizinhos, a Confederação Argentina e o Império do Brasil, com os quais as fronteiras estavam indefinidas. A postura paraguaia foi, porém, de neutralidade nos assuntos do Prata, onde sucediam-se disputas em que grupos internos se articulavam com interesses externos, tendo como pano de fundo a definição dos Estados Nacionais. Em 1862, com a morte de Carlos Antonio López, assumiu o poder seu filho, Francisco Solano López, que levou seu país a participar ativamente dos acontecimentos platinos. Solano López viu em Montevidéu porto alternativo ao de Buenos Aires para o acesso do Paraguai ao Atlântico e sua inserção no comércio internacional. (DORATIOTO, 1996: 12-15)

A política ativa no Prata, levou o Paraguai à guerra contra o Brasil, em dezembro de 1864, e contra a Argentina, em abril do ano seguinte, aos quais veio unir-se o Uruguai. Estes três países assinaram, assim, em 1º de Maio de 1865, o Tratado da Tríplice Aliança que, criando uma aliança militar para enfrentar o invasor paraguaio, determinou as condições para a assinatura de um acordo de paz e estabeleceu, ainda, as fronteiras do Paraguai no pós-guerra. Por esse documento, ao Brasil caberia não só o território historicamente litigioso até o rio Apa, mas também a porção até o rio Igurey, jamais reivindicado pelo Império. À Argentina caberia o território litigioso de Misiones e, surpreendentemente, todo o Chaco, território a oeste do rio Paraguai, quando, até então, Buenos Aires pleiteara a fronteira a altura do rio Pilcomayo.[1]

Quando da assinatura do Tratado da Tríplice Aliança, em 1865, os liberais estavam no poder na Argentina e no Brasil e chegaram, mesmo, a imaginar uma política de longo prazo de cooperação entre seus países no Prata. Em 1868, contudo, assumiram os governos da Argentina e do Brasil, , respectivamente: Domingo Faustino Sarmiento e o Gabinete Conservador, presidido pelo Visconde de Itaboraí, críticos dessa cooperação. (DORATIOTO, 1996: 105-106)

Terminada a guerra, com a morte de Francisco Solano López, em 1º de março de 1870, o governo Imperial atuou de forma a evitar que a Argentina se apossasse de todo o Chaco. Buscava, com isso, impedir que se ampliasse a fronteira argentino-brasileira, pois considerava-se que, em algum momento, haveria uma guerra entre os dois países e quanto menor aquela, menos difícil seria defende-la. O governo Sarmiento, por sua vez, temia eventuais pretensões expansionistas do Império em relação ao Paraguai. Por esse

[1]- O Tratado da Tríplice Aliança e seus anexos encontram-se publicados no Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1872, Anexo 1, p. 1-28.

motivo, o Chanceler argentino declarou, em dezembro de 1869, que a vitória militar não dava direitos às nações vencedoras de imporem ao Paraguai a definição de fronteiras.[2]

A diplomacia imperial orientou, na prática, entre 1870 e 1876, a política externa dos débeis governos paraguaios para resistir à pretensão argentina sobre o Chaco. E mais, rompendo determinação do Tratado de 1º de Maio de 1865, de que a paz fosse assinada em conjunto pelos países aliados, o Império firmou-a em separado com o Paraguai em janeiro de 1872. A fronteira entre os dois países foi estabelecida no rio Apa, tendo o governo Imperial recuado, por iniciativa própria, de que fora no rio Igurey, como constava no Tratado da Tríplice Aliança. Com isso, calculava a diplomacia brasileira, a Argentina se contentaria com a fronteira no rio Pilcomayo. (DORATIOTO, 1993:89-90)

Em 1876, após seis anos de divergências, os governos argentino e paraguaio chegaram a um acordo de paz. Foi reconhecido como argentino o território das Missões e também, no Chaco, ao sul do rio Pilcomayo e de soberania paraguaia ao norte do rio Verde. A área entre estes dois marcos fluviais foi submetida à arbitragem do presidente dos Estados Unidos, que, em 1877, deu ganho de causa ao Paraguai. Graças à rivalidade argentino-brasileira, o Paraguai manteve a posse de significativo território.

Distante do mar e das rotas internacionais de comércio, com seus recursos produtivos destruídos pela guerra e vitimado pela instabilidade política e o caudilhismo, o Paraguai não sentiu os efeitos modernizadores da expansão capitalista ocorrida a partir da segunda metade do século XIX. Essas características persistiram nas décadas seguintes, afastando o capital estrangeiro do país guarani, cuja economia, até a década de 1970, manteve-se estruturalmente débil, dependente da Argentina.

Estabeleceu-se no Paraguai um círculo vicioso, entre dependência e debilidade econômica. Isto porque quase todos os produtos paraguaios de exportação tinham concorrentes argentinos, os quais eram protegidos pelos governos de Buenos Aires. Tal fato era particularmente grave ao considerar-se que, até 1981, o mercado argentino era o maior comprador de produtos paraguaios.

Até 1904 o Paraguai viveu a paradoxal situação de ser dependente economicamente da Argentina, mas viver sob a ascendência política brasileira. Dicotomia apenas superada quando, naquele ano, o Partido Colorado, próximo do Brasil, foi alijado do poder por uma revolução promovida pelo Partido Liberal e apoiada pelo governo argentino. (DORATIOTO, 2012: 100-121)

[2] Nota do Governo argentino ao Governo Provisório paraguaio, Buenos Aires, 27.12.1869. Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1870, p. 109-110.

O Paraguai tornou-se, assim, virtual prisioneiro geopolítico da Argentina até a década de 1960. O comércio exterior paraguaio era feito pela via fluvial dos rios Paraguai-Paraná, sob controle de empresas argentinas de navegação e de casas comerciais dessa nacionalidade. A única comunicação terrestre paraguaia com o exterior também era com o vizinho argentino, por meio da união ferroviária estabelecida em 1912 sobre o rio Paraná. O controle dos governos de Buenos Aires sobre o acesso paraguaio ao mar somente deixou de ser discricionário em 1967, quando a Argentina assinou um tratado com o país guarani reconhecendo o direito de livre navegação de ambos os países nos rios Paraná e Paraguai.

Motivado por considerações de ordem geopolítica, já em 1895 o governo brasileiro levantou a hipótese de se estabelecer uma ligação ferroviária com o Paraguai, de modo a reduzir a dependência do comércio guarani da Argentina. Os trilhos partiriam de Villa Rica, já ligada a Assunção pela *Paraguayan Central Railway Company* (PCRC), única ferrovia do país, e alcançariam a fronteira brasileira no Alto Paraná e, daí, algum porto brasileiro. Apesar da receptividade do governo paraguaio, essa iniciativa não vingou.[3] Ocorreu, isto sim, que, em 1909, o governo argentino tornou-se sócio da *Paraguayan Central Railway Company*. O presidente Alcorta, em mensagem confidencial ao Congresso, defendeu a vantagem estratégica do controle dessa ferrovia, cuja composição acionária passou a ser a seguinte: governo argentino, com 40% (22.000 ações, no valor de 220.000 libras esterlinas); o português Manuel Rodríguez, residente em Buenos Aires, com 35% (20.000 ações que perfaziam 200.000 libras) e outros acionistas com 25% (14.930 ações, que totalizavam 142.930 libras). (KRAUER:22,31)

Em 1910, contudo, a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande comprou da *Ferrocarril Paraguayo*, que só existia no papel, a concessão recebida em 1909 para a construção de uma linha ferroviária entre Assunção e a atual cidade de Foz do Iguaçu.[4] A concessão da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, por sua vez, fora comprada, em 1906, pela *Brazil Railway Company* (BRC), fundada nesse mesmo ano por um grupo de investidores norte-americanos liderados por Percival Farquhar. Com capital inicial de US$ 50 milhões e sede nos Estados Unidos, a BRC funcionou como "holding" de um império ferroviário. Recorrendo também a capitais europeus, Farquhar arrendou em 1907 as ferrovias Paulista e Mogiana, dominando, assim, a parte principal do sistema ferroviário de São Paulo, à exceção da *São Paulo Railway* que monopolizava o lucrativo trecho entre São Paulo e o porto de Santos. (SINGER, p. 379-383)

[3] Henrique LISBOA, ministro plenipotenciário brasileiro, para o chanceler Augusto de CARVALHO, ofício reservado 1, Assunção, 28.5.1895. Arquivo Histórico do Itamaraty – Rio de Janeiro, Missões Diplomáticas Brasileiras - Assunção - Ofícios Enviados, Acréscimos, 201-4-6.

[4] GUERRA DUVAL, Encarregado de Negócios brasileiro, para RIO BRANCO, ofício nº 16, Assunção, 31.10.1910. Idem, ibidem, 201-2-14.

Farquhar também tornou-se acionista da *Paraguay Central Railway Company*, que necessitava de recursos financeiros para ampliar seus trilhos até a fronteira com a Argentina. Rodríguez vendeu à *Brazil Railway Co.* 10.000 de suas ações na PCRC, pela soma de 130.000 libras esterlinas e, a partir de então, esse português tornou-se representante de Farquhar.[KRAUER: 36-37] Este planejou, então, prolongar a linha férrea da PCRC de Villa Rica até a fronteira brasileira, na altura da atual Foz do Iguaçú.[5]

O governo brasileiro estava alheio às atividades de Farquhar.[6] Este, contudo, para não criar susceptibilidades no governo argentino criou a *Argentina Railway Co.*, também com sede nos Estados Unidos, para a qual transferiu as possessões da *Brazil Railway Co.* no Paraguai. Com as finanças abaladas pelas perturbações financeiras causadas pela I Guerra Mundial, Farquhar viu-se sem recursos para realizar os seus projetos e concretizou apenas duas conexões ferroviárias no Prata: a de São Paulo-Montevidéu e a de Assunção--Buenos Aires, em outubro de 1913. Farquhar acabou por vender suas posses no Paraguai a seus sócios britânicos, fracassando, assim, a ligação ferroviária Villa Rica-Iguaçú. (HERKEN KRAUER: 111-112) Idêntico destino, aliás, teve a concessão dada em 1911, pelo governo paraguaio, à *Ferrovia Nordeste Paraguayo*, controlada pelo grupo privado brasileiro Companhia Conde Nascimento, para a construção de uma ferrovia unindo Assunção à atual Foz do Iguaçú, onde se conectaria com o sistema ferroviário do Brasil.[7]

Os governantes paraguaios da década de 1920, todos da facção do Partido Liberal liderada por Manuel Gondra, alteraram a política externa do país. Este ascendeu à Presidência da República em 1920 ebuscou romper a dependência do país com relação à Argentina, aumentando os vínculos com os Estados Unidos e o Brasil. Gondra empenhou-se em estabelecer uma ligação ferroviária entre Brasil e Paraguai, de modo a que o comércio exterior guarani pudesse utilizar-se de porto brasileiro. A estratégia gondrista, seguida por seus sucessores, era a de compensar a influência argentina no país por meio de uma aproximação com o Brasil, até se chegar a um equilíbrio com esses dois vizinhos. Com isso, acreditava Gondra, o Paraguai se garantiria contra eventuais pretensões argentinas ou brasileiras.[8]

Já em 1919 o chanceler Eusébio Ayala - e duas vezes Presidente, nos períodos 1921-1923 e 1932-1936 -, defendeu o melhor aproveitamento de Porto Esperança e a cons-

[5]- RIO BRANCO para GUERRA DUVAL, telegramas cifrados 72 e 73, Rio de Janeiro, 11 e 15.9.1911. Arquivo Histórico do Itamaraty, Missões Diplomáticas Brasileiras -Assunção- Telegramas Recebidos, 202-1-19. Idem.

[6]- Idem, telegrama cifrado nº 67, Rio de Janeiro, 15.5.1911. ibidem.

[7]- id., telegrama cifrado 74, Rio de Janeiro, 20.9.1911. ibid.

[8]- Laurentino OLASCOAGA, ministro plenipotenciário argentino, para o chanceler Horacio PUEYRREDÓN, ofício 111, confidencial, Assunção, 31.5.1921. Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, "Legaciones Argentinas en América - Paraguay", Caixa 2013.

trução de uma estrada de ferro, com capital brasileiro, ligando Foz do Iguaçú a Assunção. De Porto Esperança, às margens do rio Paraguai, no Mato Grosso, alcançava-se São Paulo por trem e, daí, o Rio de Janeiro, podendo-se unir as capitais dos dois países.[9] Desde 1915 os trens da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil corriam entre Porto Esperança e a cidade paulista de Bauru, onde se conectavam com as ferrovias Paulista e Sorocabana, para chegarem a São Paulo.

Na Presidência, Eusébio Ayala defendeu junto à Legação brasileira que se construísse estrada de ferro ligando Assunção a Santos, em São Paulo. Argumentou que desse modo o Paraguai colocar-se-ia em contato com um centro comercial, industrial, bancário e universitário, como o era a capital paulista, e, ainda, contaria com um porto "magnífico".[10]

O Brasil correspondeu a essa reorientação da política externa paraguaia. Em 1922 o Congresso brasileiro aprovou lei, sancionada pelo presidente Epitácio Pessoa, autorizando a união ferroviária e telegráfica do Brasil com o Paraguai e a Bolívia. A ligação ferroviária brasileiro-paraguaia, entre Assunção e Santos, permitiria o acesso dos produtos brasileiros ao mercado guarani "e quiçá mesmo nos das Províncias de Corrientes, Entre Ríos e Paraná".[11]

O diminuto comércio externo da débil economia do Paraguai não justificava aquela ferrovia. Sua construção foi defendida, porém, a partir de um enfoque econômico-estratégico pelo relatório da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro Brasil-Paraguai. Esta foi criada no final do governo Epitácio Pessoa. No relatório elaborado pela Comissão calculou-se que o preço do transporte fluvial de Buenos Aires a Assunção seria inferior ao da ferrovia a ser construída pelo Brasil. Esta, portanto, não poderia ter como objetivo principal concorrer com o porto da capital argentina, mas, sim, facilitar o comércio do Paraguai com São Paulo e Rio de Janeiro, os centros econômicos brasileiros mais desenvolvidos. Outra utilidade seria a de permitir o transporte de tropas brasileiras para enfrentarem eventual ataque de flanco argentino, vindo de Posadas.[12]

[9]- Severiano da Fonseca HERMES, encarregado de negócios brasileiro, para o chanceler Domício da GAMA, ofício 2, Assunção, 11.4.1919. Arquivo Histórico do Itamaraty – Rio de Janeiro, Missões Diplomáticas Brasileiras - Assunção - Ofícios Enviados, 201-3-10.

[10]- Rodrigues ALVES, ministro plenipotenciário brasileiro, para o chanceler Azevedo MARQUES, ofício reservado 13, 2a. Sec., Assunção, 22.11.1921. Arquivo Histórico do Itamaraty – Rio de Janeiro, Missões Diplomáticas Brasileiras - Assunção - Ofícios Enviados, 201-3-10.

[11]- "Gazetilha - Decretos Assinados" e "Várias Notícias", Jornal do Commércio, Rio de Janeiro, respectivamente 4 e 11.1.1922, p. 3. BN, Micr. PR-SPR-1(431).

[AL]VES para MARQUES, Ofícios 5 e 14, 2a. Sec., Assunção, 24.1 e 9.2.1922. Arquivo Histórico do Itamaraty, idem..

[12]- Estradas de Ferro Brasil-Paraguai; Estudos Prelilminares, p. 6 e 22.

A hipótese de guerra entre Brasil e Argentina levou a citada Comissão a propor o traçado da união ferroviária brasileiro-paraguaia não só a partir de critério geográfico, mas, ainda, de segurança militar. Seus trilhos deveriam estar o mais distante possível da fronteira argentina, para menor vulnerabilidade a um ataque. Foram sugeridos dois trajetos: por Sete Quedas, onde o rio Paraná era mais estreito, a ponte mais fácil de ser construída e menos vulnerável a um ataque argentino, ou por Guaíra-Salto Grande, de modo a conectar-se com a Estrada de Ferro Sorocabana.[13] As sugestões dessa Comissão não chegaram a ser implementadas pelo presidente Arthur Bernardes (1922-1926), mas seu sucessor, Washington Luís (1926-1930), as teve em consideração, ao tentar estabelecer uma ligação ferroviária com o Paraguai em Ponta Porã, distante da fronteira com a Argentina.[14]

Havia, em 1927, um acordo informal entre os governos brasileiro e paraguaio para a união ferroviária na altura de Ponta Porã-Pedro Juan Caballero. Partindo desta cidade fronteiriça paraguaia, 188 quilômetros de trilhos seriam coloca- dos até alcançar a Villa de Horqueta, já ligada por ferrovia de 55 quilômetros a Concepción. Entre esta e Assunção havia a navegação de 250 quilômetros do rio Paraguai.[15]

Ao desejo dos governos brasileiro e paraguaio de estabelecer a união ferroviária se interpôs, inviabilizando-a, a realidade econômica e política. No plano político, no Brasil, Getúlio Vargas, após derrubar o presidente Washington Luís em 1930, priorizou, durante essa década, os assuntos internos. Do lado paraguaio, a atenção voltou-se para garantir a posse do Chaco, crescentemente contestada pela Bolívia. Contestação que levou os dois países à guerra (1932-1936), impedindo a política externa paraguaia de fazer movimento mais brusco de afastamento da Argentina, que, desse modo, manteve intocada sua influência sobre o país guarani.

Já em meados da década de 1920 delineou-se a possibilidade de guerra entre Bolívia e Paraguai. Como consequência, o presidente paraguaio Eligio Ayala, embora resistente à influência argentina sobre seu país,[16] obteve assessoria secreta, para a compra de armamento, do governo de Buenos Aires. Este pôs a serviço das necessidades militares paraguaias a Comissão Técnica que mantinha na Europa para a compra de armas, por meio da qual o Paraguai passou a receber petrechos bélicos. Durante os quatro anos da

13- idem, p. 24.

14- ibidem, p. 9 e 21.

15- José Tomás Nabuco de GOUVÊA, ministro plenipotenciário brasileiro, para o chanceler Octávio MANGABEIRA, "Relatório de 1927 - Confidencial", Assunção, 13.1.1928. Arquivo Histórico do Itamaraty – Rio de Janeiro, Missões Diplomáticas Brasileiras - Assunção - Ofícios Enviados, 201-4-1.

16- Ricardo OLIVERA para chanceler Ernesto BOSCH, Nota 101, "Muy Reservaa", Assunção, 15.11.1930. Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, "Legaciones Argentinas en América - Paraguay", caixa 2981,expediente 18.

Guerra do Chaco, a Argentina, oficialmente neutra e mediadora entre os dois beligerantes, apoiou o Paraguai, facilitando-lhe armas, munições, combustíveis e informações de inteligência sobre o Exército boliviano. (RIVAROLA; PEÑA VILLAMIL, 1994)

Estabelecida a paz, porém, o Paraguai buscou construir uma rodovia ligando-o ao Brasil. Em 1938, o embaixador paraguaio nos Estados Unidos e ex-comandante na Guerra do Chaco, general José Félix Estigarribia, pleiteou e obteve ajuda norte-americana, por meio de um empréstimo de US$ 3,3 milhões de dólares do Export-Import Bank, para a construção de um caminho viário desde Assunção até a fronteira com o Brasil. Em 1939, na passagem de Estigarribia pelo Rio de Janeiro, a caminho do Paraguai, onde assumiria a Presidência da República, ambos os países assinaram o acordo para construção da ligação ferroviária Campo Grande-Ponta Porã-Pedro Juan Caballero-Concepción. (DORATIOTO, 2012: 440)

Estigarribia, presidente constitucional, morreu em 1940 e foi substituído pelo general Higino Morinigo, que impôs um governo de fato. No Brasil, por sua vez, Vargas tornou-se ditador em 1937 uma ditadura, com o Estado Novo. Os dois governos tinham, pois, a afinidade política de serem ditaduras com tintas corporativistas. A esse substrato comum, a favorecer um estreitamento das relações bilaterais, acrescentava-se as condições comerciais favoráveis para a retomada do projeto de união ferroviária entre os dois países. Na década de 1920, o parco comércio brasileiro-paraguaio não proporcionaria, pelo menos por tempo considerável, rentabilidade significativa ao capital investido nessa união, inviabilizando sua execução pela iniciativa privada. Além disso, a crise internacional de 1929 deixou, por anos, sequelas nas eco nomias e finanças públicas tanto do Paraguai quanto do Brasil.

Em 1931 esgotaram-se as reservas em moeda forte do Brasil, levando o governo a uma política de substituição de importações de manufaturados, gerando um crescimento entre 1933 e 1939, de 10% do produto industrial brasileiro. A indústria nacional conseguiu atender às necessidades do mercado consumidor do Brasil com mais de 50% da oferta de bens de consumo duráveis e superou os 90% naqueles não duráveis. (ABREU: 30) Portanto, no início dos anos 1940 as condições econômicas brasileiras eram mais favoráveis à aproximação com o Paraguai, país comprador de manufaturados e exportador de matérias-primas.

Em agosto de 1941, Getúlio Vargas esteve em Assunção, na primeira visita de um chefe de Estado brasileiro àquele país. De Higino Morinigo ficou Vargas com a impressão de ser “astuto e patriota, esboço de um homem público interessante e que, espero, ainda dará o que falar”.(Vargas: 411) Essa visita era parte da série de iniciativas que comprova-

vam a crescente aproximação entre os dois países, pautada pelo pragmatismo e pela busca de libertar o Paraguai da dependência comercial do Rio da Prata. (COSTA E SILVA: 7)

Dois meses antes dessa visita de Vargas, o Chanceler paraguaio Luis Argaña esteve no Rio de Janeiro. Nessa ocasião, os dois países assinaram dez acordos, nas áreas de comércio, transporte e atividades culturais, lançando-se as bases con- cretas para se romper a hegemonia argentina sobre o comércio do Paraguai. O Brasil cedeu, então, no porto de Santos, um depósito franco para o comércio paraguaio, reafirmando-se, ainda, a decisão de construir a ferrovia entre Concepción-Pedro Juan Caballero-Ponta Porã. Nesse compromisso ferroviário, o Brasil cumpriu sua parte, mas o Paraguai não. (DORATIOTO, 2012: 448-449)

Em maio de 1943 foi a vez do presidente Morinigo visitar o Rio de Janeiro. Na ocasião Vargas cancelou a dívida de guerra paraguaia com o Brasil, iniciativa que a Argentina já tomara no ano anterior. Praticando uma política pendular e explorando a rivalidade argentino-brasileira, em dezembro, ainda de 1943, Morinigo visitou Buenos Aires, onde o presidente Pedro Pablo Ramírez concedeu ao Paraguai porto livre na capital argentina e em Rosário, além de fazer-lhe concessões comerciais.(BIRCH: 174)

No governo de Eurico Gaspar Dutra, a diplomacia brasileira posicionou-se na defesa da democracia liberal, inclusive no Paraguai, o que levou o ditador Morínigo a buscar apoio político e econômico da Argentina, presidida pelo general Perón. Na guerra civil de 1947, o ditador paraguaio recebeu também apoio de material bélico do governo argentino, enquanto Dutra enviou Francisco Negrão de Lima, ex-embaixador em Assunção, em missão ao Paraguai, com o objetivo de alcançar um cessar fogo entre os revolucionários – liberais, febreristas e comunistas - e os governistas colorados. Vitorioso, Morínigo afastou-se do Brasil e aprofundou sua aproximação da Argentina, movimento que não pôs fim à presença brasileira no Paraguai, pois permaneceram a Missão Cultural junto à *Universidad Nacional* e a Missão Militar do Brasil junto ao Exército paraguaio, mas congelou os planos de desenvolvimento das comunicações terrestres entre Brasil e Paraguai.(DORATIOTO, 2011)

Morínigo foi deposto em 3 de junho de 1948 e seguiram-se quatro presidentes no Paraguai, até a posse do colorado Federico Chávez, em 11 de setembro de 1949. Este suspendeu as obras da ligação viária entre Assunção e a fronteira com o Brasil, em Foz do Iguaçú, que haviam sido iniciadas por empresa de engenharia norte-americana, sob o argumento de ser prioritária a abertura de outras estradas. Já as obras do trajeto ferroviário Santos-Ponta Porã e sua continuidade terrestre-fluvial até Assunção

mostraram-se inexequíveis.[17] Como consequência, o Paraguai manteve-se sob hegemonia argentina, cujo "ponto mais alto" foi a assinatura, em 1953, entre os governos de Perón e Federico Chaves de acordo criando uma união aduaneira entre os dois países. (COSTA E SILVA: 10) Perón buscava, então, implementar uma união aduaneira da Argentina com seus vizinhos, provocando desconfianças no Brasil e nos Estados Unidos de que essa iniciativa seria uma ameaça à democracia e à liberdade daqueles país lindeiros.(SCENNA: 343)

O *Convénio de Unión Económica* entre Argentina e Paraguai recebeu a oposição de militares paraguaios e políticos nacionalistas colorados por nele verem um atentado à soberania nacional pois tornaria o Paraguai uma província econômica argentina. Contra o Convênio se colocaram dois altos chefes militares paraguaios, os generais Francisco Caballero Alvarez, ministro da Defesa, e Alfredo Stroessner, comandante-em-chefe das Forças Armadas. Stroessner, segundo informe diplomático brasileiro, "começou imediatamente a fazer pressão sobre o governo, a fim de alijar os principais artífices" do acordo.[18]

Apesar desse Convênio, o presidente Federico Cháves iniciou, em 1953, discreta aproximação do Brasil. Ele propôs ao governo de Getúlio Vargas, que retornou à Presidência em 1951 por meio de eleições democráticas, a construção de rodovia ligando Foz do Iguaçu a Coronel Oviedo. Deste ponto até Assunção já havia uma ligação rodoviária, o que significava que a capital paraguaia, que também era centro econômico e demográfico do país, se conectaria ao Brasil se construída aquela rodovia. Esse projeto seria anunciado em encontro entre os dois presidentes, que se preparava para ocorrer em 21 ou 28 de maio de 1954, em Pedro Juan Caballero.[19] No entanto, dias antes, em 4 maio, Cháves foi deposto por um golpe militar liderado pelo general Alfredo Stroessner.

Em 7 de agosto, pouco antes de sua posse formal na Presidência paraguaia, Stroessner viajou para Foz de Iguaçu, juntamente com o ministro da Defesa, general Herminio Morinigo e 15 oficiais da Missão Militar brasileira, retornando a Assunção no final desse mesmo dia. O futuro presidente encontrou-se com um enviado do presidente Vargas nessa localidade fronteiriça brasileira e, entre outros temas, tratou-se da construção da rodovia Coronel Oviedo-Foz do Iguaçu; da retomada dos trabalhos para a construção da

[17] O tema dessa ligação ferroviária foi retomado em 1980, quando da visita do Presidente Figueiredo a Assunção. Pensou-se, dessa vez, em trajeto pelo oeste do Estado do Paraná, permitindo que o comércio exterior paraguaio se desse não só por Paranaguá, mas também por outros portos brasileiros. A escassez de recursos impediu que também esse projeto se concretizasse. GUERREIRO, p. 118.

[18] "Mês político n. 4" referente a abril de 1954, assina embaixador Moacir Ribeiro Briggs, Arquivo Histórico do Itamaraty – Rio de Janeiro, Missões Diplomáticas Brasileiras, Assunção, ofícios, 2/1/13.

[19] Briggs para Ministério das Relações Exteriores, telegrama confidencial, Assunção 23.4.1954. Arquivo Histórico do Itamaraty – Brasília, Missões Diplomáticas Brasileiras – Assunção – Telegramas Recebidos, 1950/1959, caixa 237.

estrada Concepción-Pedro Juan Caballero-Ponta Porã e da possibilidade de estender o ramal ferroviário Campo Grande-Ponta Porã até Concepción.[20]

Apesar da complicada situação política no Brasil, devido ao suicídio de Getúlio Vargas em 24 de agosto, houve continuidade na ação diplomática brasiliera em relação ao Paraguai. O novo presidente brasileiro Café Filho enviou projeto de lei ao Congresso para obter o financiamento da construção da estrada de Coronel Oviedo a Porto Presidente Franco. Também foi ativada a Comissão Mista Rodoviária, criada uma década antes, e já em janeiro de 1955 ela entregou o primeiro relatório sobre a construção dessa estrada, com decisões sobre o início das obras, seu traçado e o lugar, nas margens do rio Paraná, em que seria construída a ponte ligando os dois países.[21] O Paraguai tinha, então, apenas 1.000 quilômetros de estradas, das quais menos de 100 deles eram asfaltados. Cerca de 94% dos produtos destinados ao mercado externo utilizavam, em 1950, o caminho fluvial, passando pelos rios Paraná e Paraguai e tendo, basicamente, o porto de Buenos Aires como destino. Das embarcações que faziam esse trajeto, 83% eram argentinas e apenas 9% paraguaias.[22]

Em 1955 foi a vez de Perón ser derrubado e a Junta Militar que o substituiu era hostil a Stroessner, por este ter asilado o deposto governante. Em virtude desse asilo, o novo governo argentino teria oferecido apoio político e financeiro para qualquer ação que a oposição liberal paraguaia desejasse levar a efeito contra Stroessner.[23] As relações entre os dois países se deterioraram rapidamente e, na Argentina, os exilados paraguaios faziam livremente propaganda anti-Stroessner por meio da imprensa e, mesmo, de emissoras clandestinas de rádio.[24]

O contexto era propício à continuidade do estreitamente dos vínculos entre o Paraguai e o Brasil. Nesse sentido, em 20 de janeiro de 1956, Brasil e Paraguai assinaram três convênios: um criando em Concepción um Entreposto de Depósito Franco para merca-

[20] Ocampo Gimenez, embaixador argentino, para o chanceler Remorino, Assunção, 10.8.1955, Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, caja AH/0293, Depto de América del Sur, carpeta "Paraguay – política interna II.

[21] Relatório da Comissão Rodoviária Mista anexo ao ofício confidencial n. 27 de Celso Raul Garcia, Encarregado de Negócios, ao Ministério de Relações Exteriores, Assunção, 06.01.1955, AHI-BSB, Missões Diplomáticas Brasileiras – Assunção, Ofícios 1955-1958.

[22] Melissa Birch, "Estabilidad política y rezago económico; el Gobierno de Federico Cháves, 1949-1954" en Fernando Masi y Dionisio Borda, Estado y economía en Paraguay, 1870-2010, Asunción, Centro de Análisis y Difusión de la Economía Paraguaya, 2011, p. 152-157.

[23] Andrew B. WARDLAW, encarregado de negócios norte-americano, para Departamento de Estado, Despacho Confidencial, Assunção, 14.10.1955 in Alfredo M. SEIFERHELD e José Luis de TONE (org.), El Asilo a Perón y la Caída de Epifanio Mendez: una visión documental norte- americana, p.138.

Arthur A. AGETON, embaixador norte-americano para Departamento de Estado, Telegrama Classificado nº 108, Assunção, 14.12.1955 in idem, p. 197.

[24] WARDLAW, Encarregado de Negócios norte-americano, para Departamen to de Estado, Despacho Confidencial, Assunção, 13.1.1956 in idem, p. 220..

dorias exportadas e importadas pelo Brasil, que entrou em vigor em 6 de novembro de 1957; outro concedeu no porto de Paranaguá, no litoral paranaense, um Entreposto de Depósito Franco para mercadorias importadas e exportadas pelo Paraguai, e, por último, o convênio criando a Comissão de Cooperação do Estudo do Aproveitamento da Energia Hidráulica dos rios Acarai e Mondai, com vigência desde 6 de setembro de 1957. Ainda neste ano, Brasil e Paraguai assinaram acordo para a elaboração de estudo sobre o aproveitamento hidrelétrico dos rios Monday e Acaray.

Em 6 de outubro de 1956, Stroessner e Juscelino Kubitschek, novo presidente brasileiro, inauguraram, em solenidade em Foz do Iguaçu, os trabalhos de construção da ponte internacional sobre o rio Paraná. A ponte viabilizaria a ligação terrestre, de 1.200 quilômetros, entre Assunção e Paranaguá e sua construção e custeio ficaram por conta do Brasil. Na ocasião, o presidente Kubitschek afirmou estar decidido a acelerar a execução dos "inúmeros compromissos existentes" entre os dois países.[25]

Em novembro de 1956, foi descoberto novo movimento que se organizava nas Forças Armadas contra Stroessner. Diversos depoimentos indicavam o envolvimento do governo argentino o qual, por sua vez, solicitara a Stroessner a demissão do ministro das Relações Exteriores, Sapena Pastor (antes obtivera o afastamento de Sanchez Quell). Segundo informe da Embaixada brasileira e, Assunção, interpretava-se que a postura do governo do general Aramburu contra Stroessner tinha como objetivo evitar a construção da rodovia Coronel Oviedo-Foz do Iguaçu e pôr fim à política de entendimento entre o Paraguai e o Brasil. A cúpula do Partido Colorado temia quanto a um apoio mais efetivo do governo argentino aos liberais paraguaios.[26]

Em 1957, quando da visita a Assunção de R.R. Rubottom Jr., Secretário de Estado Adjunto norte-americano, o presidente Stroessner e o chanceler Raúl Sapena Pastor fizeram uma série de críticas à Argentina. Pastor afirmou que os argentinos insistiam em tratar o Paraguai como colônia. Os problemas de seu país, afirmou, somente poderiam ser resolvidos com sua "independência" da Argentina, a ser obtida com medidas como a construção de um oleoduto até a fronteira com a Bolívia, para substituir o petróleo fornecido pelos argentinos, e a construção de estradas ligando o Paraguai a esse vizinho andino e ao Brasil. Pastor também referiu-se à necessidade de se constituir uma frota mercante paraguaia, para pôr fim ao virtual monopólio argentino sobre o tráfico fluvial.[27]

[25] Disponível em: http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/area-presidencia/pasta.2008-10-08.1857594057/pasta.2008-10-08.9262201718/pasta.2008-12-17.7704369480/pasta.2009-07-20.0614286123/47.pdf

[26] Gomes para Exteriores, telegrama secreto, Assunção, 14.11.1956. Arquivo Histórico do Itamaraty – Brasília, Telegramas Secretos Recebidos e Expedidos – A-K, 1950-57.

[27] R.R. RUBOTTOM JR., "Memorando de Conversa", Assunção, 13.8.1957 in Anibal MIRANDA (comp.), EE.UU y el Regimen Militar Paraguayo_ (1954.1958), p. 124-126.

Com Kubitschek, a política externa brasileira atuou, basicamente, como instrumento em favor do desenvolvimento econômico do país. O desenvolvimento nacional, porém, não era visto isoladamente, mas, sim, como resultado de um esforço de cooperação hemisférica por meio da Operação Pan-Americana proposta pelo presidente brasileiro em 1958. A OPA tinha por premissa que o combate à pobreza era a melhor forma de combater ideologias anti-democráticas.(BUENO: 258) A Operação Pan-Americana não avançou, mas foi um elemento adicional no estreitamento das relações brasileiro-paraguaias.

Estreitamento do qual fez parte o apoio efetivo à manutenção de Stroessner no poder. Este, em agosto de 1956, solicitou às autoridades militares brasileiras o fornecimento de blindados e armamento de mão, para enfrentar a invasão de opositores vindos da Argentina. O pedido dos blindados não foi atendido, pois o governo brasileiro preocupava-se em não alterar o equilíbrio bélico entre o Paraguai e a Bolívia, mas foram, sim, vendidas 200 metralhadoras portáteis de fabricação brasileira, que somaram-se a outras, fornecidas pouco antes, ao Exército paraguaio pelo seu congênere brasileiro.[28] Desse fornecimento, a Embaixada brasileira tomou conhecimento no último momento, pois existia uma diplomacia militar brasileira paralela a essa representação diplomática. Os canais diplomáticos formais eram contornados por Stroessner, que dirigia-se diretamente a adidos militares brasileiros em Assunção e, no Rio de Janeiro, a Embaixada paraguaia chegou a fazer gestões diretas junto às Forças Armadas brasileiras, sem apresentá-las ao Itamaraty.

A intensificação das relações entre o Brasil e o Paraguai, acelerando o movimento deste país de reduzir sua dependência da Argentina, foi uma das realizações da política externa do governo de Juscelino Kubitschek. O seu símbolo mais representativo foi a construção da ponte sobre o rio Paraná, quer pelo desafio tecnológico à engenharia brasileira que ela representava, quer pelo simbolismo de unir fisicamente os dois países. Em 28 de janeiro de 1961, os presidentes brasileiro e paraguaio encontraram-se em Foz do Iguaçu para o que chamaram pomposamente de "inauguração da Ponte da Amizade" quando, na realidade, fora concluída apenas a fase que permitia a passagem a pé por ela, caminhando sobre pranchas de madeira. Na realidade, foi em 1965 que a obra foi efetivamente inaugurada, com o nome de Ponte da Amizade, mas ainda assim ela somente liberou o comércio paraguaio do caminho pelo Rio da Prata, ao completar-se, em 1969, o asfaltamento da rodovia BR-277 que uniu Foz do Iguaçu a Paranaguá. Em julho de 1971 inaugurou-se outra ponte, sobre o rio Apa, de Bela Vista, no Brasil, a Bella Vista,

[28] Gomes para Exteriores, telegrama secreto, Assunção, 21.11.1956. Arquivo Histórico do Itamaraty – Brasília, Telegramas Secretos Recebidos e Expedidos – A-K, 1950-57.
Exteriores para Gomes, telegrama secreto, Rio de Janeiro, 5.8.1956. Idem.

no Paraguai. Essa ponte foi construída pelo governo brasileiro e, em contrapartida, seu congênere paraguaio construiu o ramal entre a ponte e a rodovia Concepción-Pedro Juan Caballero, a fim de permitir que se viajasse, por estrada de rodagem, de Campo Grande a Assunção.(COSTA E SILVA: 18,19)

Quando a Ponte da Amizade, ligando Brasil e Paraguai, foi inaugurada em 1965, as relações entre os dois países sofriam percalços há três anos. Estes decorriam de divergências na interpretação da linha fronteiriça exata, à altura de Sete Quedas. O aproveitamento comum do potencial hidrelétrico de Sete Quedas e a construção de uma represa de Itaipu, sobre essa ´área, foi a solução para contornar as divergências em torno dessa delimitação. (BARBOZA:93-94) Em 26 de abril de 1973 foi assinado o tratado que criou Itaipu, verdadeira engenharia política e jurídica, "imaginativa e criadora, porque sem antecedentes", a partir do qual as relações entre Brasil e Paraguai "dão um grande, enorme, um desmesurado salto qualitativo".(COSTA E SILVA: 18)

A construção da hidrelétrica de Itaipu e da rodovia asfaltada, ligando o porto brasileiro de Paranaguá ao Paraguai, barateando os transportes e estimulando o comércio bilateral, deram um choque de dinamismo à estruturalmente débil economia paraguaia. (COSTA E SILVA: 19) Paralelamente, instalaram-se no Paraguai instituições bancárias brasileiras; o país passou a abastecer-se de manufaturados e produtos ali- mentícios industrializados no Brasil e principalmente o nor- deste paraguaio tornou-se pólo de atração para agricultores brasileiros - os "brasiguaios". Inverteu-se, assim, a ba- lança geopolítica no país guarani, com a ascendência brasi- leira substituindo a argentina com tal intensidade que se chegou a falar em "brasilerización" do Paraguai.(MORA:97)

COMÉRCIO EXTERIOR PARAGUAIO (em porcentagem do total)

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

Fonte: (MORA, sem data: 120)

As características do governo Médici (1969-1974), fortemente autoritário e no qual elites e militares defendiam o projeto do "Brasil Potência", levaram os críticos dos países vizinhos, principalmente na Argentina, a verem em Itaipu manifestação visível do "imperialismo brasileiro". Robustecia, ademais, tal preocupação a existência no Brasil de uma "diplomacia militar paralela", que apoiou golpes de Estado na Bolívia, em 1971 e, dois anos depois, no Uruguai e no Chile. Esses golpes de Estado e, ainda, a evolução das relações com o Paraguai, implicaram em um isolamento político da Argentina no Cone Sul. Isolamento este agravado porque ao abrir o Brasil "corredores de exportação" para os portos de Santos, Paranaguá e Rio Grande que, reaparelhados, libertaram o Paraguai e a Bolívia da dependência do porto de Buenos Aires para seu comércio exterior.(BANDEIRA, 1987: 54)

Geopolíticos argentinos constataram, à época, que o aproveitamento pelo Brasil do potencial hidrelétrico da bacia do rio Paraná garantiria energia para desenvolver, do lado brasileiro, o parque industrial e a rede infraestrutural da região. Para esses estudiosos, esse pólo econômico subordinaria o desenvolvimento e, mesmo, a segurança dos países vizinhos, podendo levar Argentina e Brasil à guerra.(SANZ: 336-337) Esta não ocorreu, mas, de fato, a economia argentina fragilizou-se em relação à brasileira, em virtude da orientação implantada a partir de 1976, pela ditadura do general Jorge Rafael Videla, que degradou o parque industrial da Argentina, aparentemente com a finalidade de encolher a classe operária e reduzir a força política dos representantes sindicais do país. (BANDEIRA, 1987: 82)

O desenvolvimento histórico assimétrico, entre 1960 e 1980, facilitou a substituição da hegemonia argentina pela brasileira no Paraguai. Nesse período, a Argentina teve crescimento médio anual do Produto Interno Bruto de 2% e assistiu a doze mudanças de governo. Em contraste, o Brasil, nesses mesmos vinte anos, viu seu PIB crescer a média anual de 5% e contou com oito governos.(BIRCH: 199)

A Argentina buscou, ainda assim, contrapor-se à crescente aproximação de Brasil e Paraguai. Em dezembro de 1973 os Governos de Perón e Stroessner assinaram o tratado para a construção da hidrelétrica binacional de Yaceretá, no rio Paraná. Itaipu, porém, já estava operando em 1985 a primeira de suas 18 turbinas, enquanto Yaceretá começou a gerar eletricidade apenas em 1994 e suas obras permanecem inconclusas. À instabilidade política; morosidade econômica e atraso na construção de Yaceretá, veio somar-se, para impedir que a Argentina recuperasse posições no Paraguai, a postura do presidente argentino Raúl Alfonsin. Este substituiu em 1984 uma feroz ditadura militar e refletiu os anseios democráticos dos argentinos, ao demonstrar clara simpatia pelos

opositores à ditadura de Stroessner, a qual também já não dispunha do apoio dos Estados Unidos.(YOPO:137)

A superação da rivalidade argentino-brasileira, ainda em curso e com percalços, a partir da redemocratização dos dois países e a integração econômica entre ambos - origem do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) - alterou o quadro geopolítico regional e, nele, o papel do Paraguai. Este, no passado, naturalmente explorou tal rivalidade, fato que não passou despercebido às diplomacias argentina e brasileira. Já em 1899 o representante brasileiro em Assunção ponderou que a ação externa do Paraguai fiava-se "com alarde no tradicional antagonismo das Repúblicas do Prata com o Brasil". Em 1923 foi a vez do encarregado de negócios argentino nessa capital escrever que a orientação externa paraguaia tinha buscado fomentar a discórdia entre Argentina e Brasil, por temer "que la concórdia y armonia de relaciones entre nuestro país y el Brasil acarreara al Paraguay una situación de olvido". Três décadas depois, esse comportamento permanecia inalterado, pois o segundo diplomata na hierarquia da Embaixada do Brasil no Paraguai apontou, em 1958, que Stroessner sempre buscara "jogar brasileiros contra argentinos".[29]

A redemocratização de Brasil e, principalmente, da Argentina, bem como o ocaso da rivalidade entre ambos, reduziu, na década de 1980, a margem de manobra da política externa do regime de Alfredo Stroessner. Este não pôde mais praticar a política pendular da década de 1960 e parte da seguinte, em que ameaçava afastar o Paraguai de um dos dois rivais, Brasil e Argentina, em favor do outro, como forma de arrancar concessões. Os ares democráticos dos países vizinhos terminaram por chegar a Assunção e em 1989 a ditadura de Stroessner foi deposta, permitindo ao Paraguai romper seu isolamento internacional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Foi condicionante da política externa paraguaia a mediterraneidade do país, pela especificidade de estar incrustrado entre três vizinhos: a Bolívia, adversária em potencial por décadas e inimiga na Guerra do Chaco (1932-1936) e dois gigantes, Argentina e Bra-

[29] Brazilio Itiberê da CUNHA, ministro plenipotenciário brasileiro, para o chanceler Olyntho MAGALHÃES, Ofício Reservado nº 5, Assunção, 27.6.1899. Arquivo Histórico do Itamaraty – Rio de Janeiro, Missões Diplomáticas Brasileiras - Assunção - Ofícios Enviados, 201-2-6.

Luis CASTIÑEIRAS, encarregado de negócios argentino, para o chanceler GALLARDO, Nota 246, Confidencial e Reservada, Assunção, 10.9.1923. Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Caixa 2198, expediente 14.

Ministro-conselheiro José JOBIM para chanceler Negrão de LIMA, ofício 178, Secreto, Assunção, 31.10.1958 apud BANDEIRA, 1993:101.

sil, que rivalizavam entre si pela hegemonia na região platina. Rivalidade essa explorada pelo Paraguai para obter concessões de um dos rivais, mas que também teve efeitos desestabilizadores sobre sua política interna.(ABENTE, 1989)

Foi eixo central da política externa guarani buscar alternativas ao porto de Buenos Aires para seu acesso ao oceano Atlântico e, portanto, ao comércio internacional. No século passado, Solano López viu em Montevidéu o porto alternativo, mas em lugar de obtê-lo, levou seu país a uma guerra contra Argentina, Brasil e Uruguai - a Tríplice Aliança -, estendendo-a inutilmente por cinco anos. Como consequência, o país guarani ficou sob ascendência política do Brasil e econômica da Argentina.

A revolução de 1904, apoiada pela Argentina, pôs fim a essa dubiedade, encontrando-se o político e o econômico sob a hegemonia de Buenos Aires. Não faltaram, porém, tentativas de romper o domínio argentino sobre o acesso do comércio paraguaio aos mercados externos, por meio de uma saída para o oceano via um de porto brasileiro. Infrutiferamente, os Presidentes paraguaios da década de 1920 agiram nesse sentido, assim como, no final da década de 1930, o presidente Estigarribia buscou construir uma rodovia que ligasse Assunção à fronteira brasileira. Nos anos 1940, explorando a rivalidade argentino-brasileira, o ditador paraguaio Higino Morinigo obteve portos francos no Brasil, em Santos, e na Argentina, em Buenos Aires e Rosário. Somente em 1969, contudo, ao ser asfaltada a rodovia ligando Foz do Iguaçu a Paranaguá, onde desde 1956 havia um porto franco do Paraguai, pôde o comércio externo do país livrar-se da dependência argentina.

De todo modo, o país guarani não conseguiu estabelecer uma relação equilibrada com Argentina e Brasil. Ocorreu, sim, a transferência da dependência da argentina para a brasileira. Transferência essa decorrente da construção de Itaipú; da ligação rodoviária entre Paraguai e Brasil; do acelerado crescimento industrial brasileiro na década de 1970 e da persistente atuação do Itamaraty, desde a década de 1940, de oferecer ao Paraguai uma alternativa externa à Argentina. Esta, em contraste, desde a queda de Perón em 1955, teve desarticulada sua política para com o Paraguai desarticulada e, ainda, foi vitimada pela instabilidade política e marasmo econômico.

A hegemonia brasileira no Paraguai resultou de uma política que ofereceu a esse país uma alternativa para desenvolver-se. Esse é o elemento diferenciador da hegemonia anterior, por parte da Argentina, que não chegou a viabilizar a dinamização da economia paraguaia.

No passado a mediterraneidade do Paraguai contribuiu para retardar seu desenvolvimento. Hoje, porém, essa mesma mediterraneidade pode ser-lhe instrumento de

crescimento, ao torná-lo plataforma central, por onde transitaria parte do comércio do MERCOSUL – sudeste brasileiro com o noroeste argentino ou com o Chile – e ponto de produção e distribuição de energia para São Paulo e Buenos Aires, dois dos maiores centros consumidores da América Meridional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES

1) ARQUIVOS PESQUISADOS.

Arquivo Histórico do Itamaraty – Rio de Janeiro - Brasil;

Arquivo Histórico do Itamaraty - Brasília

Archivo del Ministério de Relaciones Exteriores y Culto - Argentina.

2) FONTES PRIMÁRIAS IMPRESSAS.

BARBOZA, Mario Gibson. ***Na Diplomacia, o Traço Todo da Vida*.** Rio de Janeiro, Record, 1992.

CENTURIÓN, Armando (coord.) et alli. **El Estado General de la Nación Durante los Gobiernos Liberales**. Asunción: Archivo del Liberalismo, v. I (1987) e II (1988).

BRASIL, Governo do. **Estradas de Ferro Brasil-Paraguai; Estudos Preliminares Relatório Apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Francisco Sá, DD. Ministro da Viação pelo Engenheiro Carlos Euler, Engenheiro-Chefe da Commissão de Estudos da Estrada de Ferro Brasil--Paraguay** - *março 1923*. Rio de Janeiro, Typographia do Jornal do Commércio, 1923.

GUERRREIRO, Ramiro Saraiva. (1992). **Lembranças de um empregado do Itamaraty.** São Paulo, Siciliano,

IMPÉRIO DO BRASIL. ***Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros* (1870-1876).**

RIVAROLA, Vicente (1955). **Memorias Diplomáticas**. Buenos Aires: Editorial Ayacucho, 1952 (v. I) e (v. II).

VARGAS, Getúlio. (1995). **Diário**. São Paulo: Siciliano; Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, v. II (1937-1942)

3) BIBLIOGRAFIA

ABENTE, Diego (1989). The Liberal Republic and the Failure of Democracy in *The Americas.* Washington: Academy of American Franciscan **History,** fall , p. 525-546.

ABREU, Marcelo de Paiva (1984). O Brasil e a Economia Mundial (1929- 1945) in FAUSTO, Bóris (org.). **História Geral da Civilização Brasileira**. São Paulo: DIFEL, 4º v., t. III, p. 11-49

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. (1993). **Estado Nacional e Política Internacional na América Latina; O Continente nas Relações Argentina-Brasil (1930-1992).** Brasília: Editora da Universidade de Brasília; São Paulo: Editora Ensaio.

_____. (1987). **O Eixo Argentina-Brasil; O Processo de Integração da América Latina.** Brasília: Editora da Universidade de Brasília.

BENÍTEZ, Luis G.(1972), **Historia Diplomática del Paraguay**. Asunción: s.ed.

BIRCH, Melissa H. (1990). La Política Pendular: Política de desarollo del Paraguay en la post-guerra in SIMÓN G., José (comp.). **Política Exterior y Relaciones Internacionales del Paraguay Contemporáneo***.* Asunción: Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos. p. 163-218.

CERVO, Amado Luiz e BUENO, Clodoaldo. (1992). **História da Política Exterior do Brasil.** São Paulo: Ática.

COSTA E SILVA, Alberto (sem data). Da Guerra da Tríplice Aliança ao Mercosul: As Relações entre o Brasil e o Paraguai in:

DORATIOTO, Francisco (1994) . Há 130 Anos o Tratado da Tríplice Aliança in **Revista Brasileira de Política Internacional.** Brasília: Instituto Brasileiro de Relações Internacionais, XXXVII:2, p. 89-112.

_____.(1993). Imprensa de Oposição e a Política Brasileira em Relação ao Paraguai (1869-1875) in **Textos de História**. Brasília: Revista da Pós-Graduação em História da Universidade de Brasília, I:1, p. 77-102.

_____. A Missão Negrão de Lima na guerra civil paraguaia de 1947" en Juan Manuel Casal y Thomas L. Whigham (orgs), **Paraguay en la historia, la literatura y la memória**, Asunción, Tiempo de Historia, 2011, p. 251-266.

_____. (2012) **Relações Brasil-Paraguai: afastamento, tensões e reaproximação (1889-1954**). Brasília: FUNAG.

FERRARI, Gustavo (sem data). La Argentina y sus Vecinos in FERRARI, Gustavo e GALLO, Ezequiel (comp.). **La Argentina del Ochenta al Centenario**. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1980, pp. 671-698.

FLORIA, Carlos A. e BELSUNCE, César A. García. **Argentina Contemporánea (1880-1983)**. 5a. ed. Buenos Aires: Alianza Editorial, 1994.

HERKEN KRAUER, Juan Carlos (1984). **Ferrocarriles, conspiraciones y negócios en el Paraguay.** Asunción: Arte Nuevo Editora.

MENEZES, Alfredo da Mota (1987). **A Herança de Stroessner; Brasil-Paraguai** *1955-1980.* São Paulo: Papirus.

MIRANDA, Aníbal (org.) (1988). **EE.UU y el Regimen Militar Paraguayo (1954-1958);** *documentos de fuentes norteamericanas.* Asunción: El Lector,.

MORA, Frank O. (sem data). **Política Exterior del Paraguay: la búsqueda de la independencia** in SIMÓN G, José Luis (comp.), *Política Exterior*, p.85-120.

NICKSON, R. Andrew(1993)**. Historical Dictionary of Paraguay.** 2a.ed. revised, enlarged and updated. New Jersey & London: The Scarecrow Press Inc..

PEÑA VILLAMIL, Manuel (1993). **Eusébio Ayala y su tiempo***.* Asunción: s. ed..

_____. (1994) Las Relaciones Paraguayo-Argentinas durante el conflicto del Chaco, 1925-1935 in ***Revista de la Academia Paraguaya de la Historia*. Asunción**, , v. XXXIII, p. 167- 199.

SCAVONE YEGROS, Ricardo; BREZZO, Liliana M. (2010). **Historia de las relaciones internacionales del Paraguay**. Asunción: El Lector/ABC Color,.

SCENNA, Miguel Ángel.(1975). **Argentina-Brasil: cuatro siglos de rivalidad.** Buenos Aires: Ediciones La Bastilla.

SALUM FLECHA, Antonio. (1994). **Derecho Diplomatico del Paraguay, de 1869 a 1994.** 5a. ed., Corrigida y aumentada Asunción: Ediciones Comuneros.

SIMÓN G., José Luis (1995). El Paraguay de Francia y el mundo: despotismo e independencia en una isla mediterránea in **Propuestas Democráticas; para la sociedad y el Estado del Paraguay del Siglo XXI**. Asunción, II, v. II: 5, enero/marzo, p. 133-146.

SINGER, Paul .O Brasil no Contexto do Capitalismo Internacional, 1889-1930 in FAUSTO, Bóris (org.). **História Geral da Civilização Brasileira**,. São Paulo: DIFEL, t. 8, p. 347-390.

WARREN, Harris Gaylord (1980).. **The Paraguayan Revolution of 1904 in The Americas**, XXXVI:3, jan., p. 365-384.

YOPO, Mladen (sem data). La política exterior del Paraguay: continuidad y cambio en el aislamiento in SIMÓN G., José Luís. (comp**.). *Política Exterior*** . p. 120-162.