

Guerra y relaciones interregionales

*Guerra y paz en el Chaco:
Petróleo y ferrocarriles para el Cono Sur.
Los intereses argentinos en Bolivia*

*War and peace in the Chaco:
Oil and railways for the Southern Cone.
The Argentine interests in Bolivia*

Beatriz Figallo*

RESUMEN

Este artículo se propone profundizar en las razones que motivaron la actuación de la Argentina en momentos de guerra, de mediación y de pacificación en el Chaco Boreal, con foco en los intereses económicos y los factores geopolíticos vinculados a su histórica relación con Bolivia. Los intentos por superar la postergación económica de la zona que englobaba las provincias del noroeste argentino con las del sur boliviano, encontraron en las demandas de minerales, pero especialmente en la explotación de hidrocarburos en extensas áreas limítrofes del río Bermejo, expectativas concretas de favorecer la industrialización argentina y como reflejo, la boliviana, cuando se encontraran vías de comunicación que pudieran conducir el comercio internacional hacia el Río de la Plata. En esas aspiraciones coincidieron políticos radicales y conservadores, militares, marinos y diplomáticos argentinos, pero ellas tuvieron ocasión de confrontar en el ámbito interamericano con objetivos estratégicos y económicos de países vecinos, de los Estados Unidos y de empresas transnacionales. Con un rastreo amplio de fuentes, un análisis de bibliografía

* Investigadora del Conicet en el Instituto de Historia, nodo del Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales Unidad Ejecutora en Red del Conicet, en la Pontificia Universidad de Católica Santa María de los Buenos Aires, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario.

significativa y la consideración de documentación inédita, el trabajo busca también aportar a un conocimiento menos parcializado de la cuestión del Chaco, corazón del Cono Sur americano.

Palabras clave: Chaco, petróleo, ferrocarriles, Argentina, Bolivia.

ABSTRACT

This article aims to explore deeper into the reasons that motivated Argentina's actions in times of war, mediation and pacification in the Boreal Chaco, focusing on economic interests and geopolitical factors linked to its historical relationship with Bolivia. The attempts to overcome the economic postponement of the zone that included the provinces of the Argentine northwest with those of the Bolivian south, found in the mineral demands, but especially in the exploitation of hydrocarbons in extensive bordering areas of the Bermejo River, concrete expectations of favoring the Argentine industrialization and as a reflection, the Bolivian one, when communication routes were found that could lead the international trade towards the Rio de la Plata. Argentine's Radical and conservative politicians, military, sailors and diplomats agreed on these aspirations, but they had the opportunity to confront in the inter-American sphere with strategic and economic objectives of neighboring countries, the United States and transnational companies. With an extensive search and analysis of significant bibliography and the consideration of unpublished documentation, the work also seeks to contribute to a more complex knowledge of the issue of the Chaco, heart of the American Southern Cone.

Keywords: Chaco, oil, railways, Argentina, Bolivia.

Fecha de recepción: 26 de febrero de 2019

Fecha de aceptación: 3 de abril de 2019

Introducción

Cuando en el mundo repercutían los ecos de la crisis económica, la paz social global se ponía en entredicho, y tensiones y luchas en distintos escenarios iban advirtiendo a sociedades y dirigentes la posibilidad de contiendas mayúsculas, en el sur de América se gestó un conflicto de gran magnitud, originado en la disputa entre Bolivia y Paraguay para dilucidar la soberanía sobre el Chaco Boreal. Pese a que los países vecinos, el gobierno de Washington y la Sociedad de las Naciones prestaron especial atención al contencioso chaqueño, mediando sin éxito para intentar su superación, el

enfrentamiento militar se desencadenó en junio de 1932, cobrando la vida de decenas de miles de combatientes.

Declarado por Paraguay el estado de guerra con Bolivia, después de haber existido de hecho por cerca de un año, el gobierno del general Agustín Justo, en acuerdo general de ministros, decretó el 13 de mayo de 1933 la neutralidad argentina. Desarrolladas acciones militares casi exclusivamente en la parte sur del Chaco Boreal, territorio lindante con la República Argentina -fuera de sendos ataques aéreos de fuerzas bolivianas sobre Bahía Negra y sobre Puerto Casado, ambos en la margen derecha del río Paraguay- cantidad de incidentes fronterizos se sucedieron. A ello se sumaron los canjes humanitarios concertados de prisioneros mutilados, heridos y enfermos, siendo los bolivianos entregados en Formosa y los paraguayos en Embarcación, provincia de Salta, para el posterior traslado a sus países (Ruiz Moreno, 1934)¹.

En cruenta lucha, Paraguay avanzó triunfante por la árida planicie, aunque después que sus soldados alcanzaron el límite histórico del Chaco reclamado por los gobiernos de Asunción, al pretender seguir la marcha a Santa Cruz de la Sierra, fueron detenidos por la tenaz defensa boliviana de la ciudad de Villa Montes, en zona de serranías. Movimientos militares que no concluían de forma contundente abrieron el tiempo del cese de las hostilidades y de una mediación más efectiva.

La historiografía ha adelantado mucho sobre los orígenes del conflicto, pero más aún sobre la guerra y la posterior conferencia interamericana que se extendió a partir de la firma del protocolo de paz entre Bolivia y Paraguay en junio de 1935 hasta enero de 1939: desde lo publicado cerca de los acontecimientos, múltiples memorias y análisis de protagonistas y observadores que no cesan de editarse al compás del descubrimiento de fondos documentales o fotográficos, la vasta producción de historiadores bolivianos y paraguayos, la de europeos y norteamericanos que descubren otro exótico conflicto de los años '30 y bucean en él con medios, curiosidad y profesionalismo, contribuciones más recientes pero que se han vuelto clásicas², la incidencia de factores militares (Jeffs Castro, 2004; Gordim da

¹ Consejero político legal del Ministerio de Relaciones Exteriores de Argentina, Ruiz Moreno firmaba el artículo como "Profesor titular de Derecho Internacional Público en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires". Ver Pérez Stocco (2012).

² Rebasando los límites estrictos de los estudios sobre la guerra en sí, pueden incluirse en esta categoría los aportes de Wood (1966); Fifer (1976); Gaveglio (1980); Solveira (1995); Bieber (1996); Gordim Da Silveira (1997); Moniz Bandeira (1998); Brezzo y Figallo (1999).

Silveira, 2009; Dalla-Corte Caballero, 2014; da Silva Rodrigues, 2019), abordajes que tienen en cuenta a los grupos aborígenes (Figallo, 2003; Capdevila, Luc-Combès, Richard y Barbosa, 2010; Richard, 2008; Langer, 2016; Chazal, 2017); o los que exploran las ayudas a los beligerantes o los casos de espionajes (Pignatelli, 2011; Mejillones Quispe, 2017), hasta la creciente atención sobre la participación mediadora de instituciones internacionales (Korableva, 2009; Borba Vargas, 2017; Herrera León, 2016) y gobiernos³. Aun así -o por eso mismo- y aunque pueda parecer utópico, se echa en falta una obra abarcadora de las varias dimensiones de la guerra, de sus causas y de la paz, que recoja lo avanzado en conocimiento histórico a la fecha. Incluso ello reviste una necesidad pedagógica para generaciones de sudamericanos del presente y del futuro. Para los investigadores de la zona, la urgente y mandatoria obligación por producir *papers* y artículos conspira contra un emprendimiento de tal enjundia, a lo que se suman otros intereses historiográficos que se privilegian más que los avatares guerreros, diplomáticos o geopolíticos, las cíclicas pero persistentes restricciones de ayudas de investigación, indispensables para campañas de recopilación de documentos, en este caso, por repositorios bolivianos y paraguayos y de los países mediadores, por lo menos. Advertido el escaso espacio para explayarse o cierta falta de diálogo con aportes consolidados sobre la cuestión -desconocimientos que en tiempos de accesos abiertos y búsquedas por la web no debieran ocurrir-, la empresa no es menor, siendo tantos los repertorios documentales posibles aún de ser consultados⁴, y tan necesaria la tarea crítica. Este artículo no escapa a estas observaciones: apenas se propone profundizar en los factores geopolíticos y las preocupaciones estratégicas -expresadas por funcionarios gubernamentales, diplomáticos y

Sobresale la investigación de Rout (1970) que recorrió diferentes archivos nacionales de Asuntos Exteriores, en Estados Unidos y Sudamérica.

³ Entre los aportes de la última década, ver Barrera Aguilera 2011; Zuccarino, 2013; Pérez Stocco, 2014; Parrón, 2015; Cortés Díaz, 2016. Cabe destacar el dossier de *Res Gesta* (Brezzo coord, 2018) que incluye valiosas entrevistas (Rapoport, Scavone Yegros) y artículos (Monte de López Moreira; Parrón; Pruden; Zuccarino).

⁴ El Archivo Histórico de la Cancillería argentina (Buenos Aires, Puerto Nuevo) reporta 59 cajas de metal y 29 tomos encuadernados, en soporte papel, conteniendo actas de la conferencia y de las distintas comisiones, memorandums, intervenciones de los delegados, comunicaciones entre gobiernos, reparticiones, representaciones, de la presidencia de la conferencia -el ministro Carlos Saavedra Lamas y luego su sucesor José María Cantilo-, informes de particulares, recortes de prensa: “si bien esta sección no corresponde a un área estable del Ministerio, sí contiene documentos que fueron producidos a partir de determinadas misiones y funciones que concernieron a la presidencia de la Conferencia de Paz del Chaco asignada a la Argentina” [en línea] [consultado: 2-10-2015].

militares⁵ condicionados por *lobbys* y grupos de presión transnacionales y nacionales- que contribuyen a explicar la posición y los manejos de la Argentina en momentos de guerra, de mediación y de pacificación en el Chaco, y la confrontación de intereses interamericanos a que dio lugar. Lo hace acudiendo a una selección de documentos de archivos poco consultados de Argentina, Uruguay, Estados Unidos, y en particular de los papeles públicos y privados de León Scasso, marino argentino de señalada actuación profesional y política entre los años 1920 y 1950, resguardados en el Departamento de Estudios Históricos Navales de Buenos Aires, así como a prensa y documentos fotográficos. Tanto como ello, el artículo pretende reseñar lo más significativo de la producción de las últimas décadas sobre lo ampliamente denominado *cuestión del Chaco*; así que esta contribución es de aquellas que se leen a doble banda: la del texto histórico en sí, y la de las citas que lo argumentan, validan e incitan a seguir investigando.

Deponer las armas en Sudamérica

A la región convenía contribuir a apagar aquel foco bélico en el núcleo desértico del Cono Sur, y evitar que las convulsiones sociales y políticas se expandieran. Ello se alineaba con las previsiones norteamericanas y británicas, que temían por el abastecimiento del estaño boliviano para fines industriales y por la seguridad de sus empresas en Bolivia y Paraguay. Estrategia, argucia o necesidad, desde Washington se veía la conveniencia de que Argentina asumiera la mayor responsabilidad para arribar a un acuerdo (Rout, 1970, 192-193)⁶, pues se había visto que cualquier mediación exitosa dependía en gran parte de su cooperación (Brezzo y Figallo, 1999, 292).

La capital argentina tenía amplios antecedentes para ser sede de las conversaciones de paz, desde la propuesta de mediación del canciller Estanislao Zeballos de 1907 y la firma del convenio Pinillas-Soler hasta las

⁵ Entre los militares que intervinieron de alguna manera en la cuestión del Chaco y ocuparían luego lugares importantes en la política argentina, cabe mencionar a Juan Domingo Perón, mayor y secretario del ministro de Guerra general Manuel Rodríguez en 1932, que fue observador militar durante el inicio de la guerra y partícipe de misiones reservadas en áreas cercanas a los territorios en conflicto.

⁶ Mora y Cooney (2007, 84) señalan: “Washington was now convinced that Argentina must be placated and its interests in the Upper Plata must be considered. For that reason, Buenos Aires was the logical seat of the conferencia”.

conferencias realizadas durante el gobierno de Marcelo T. de Alvear, ejerciendo una suerte de liderazgo natural para intentar arbitrar entre Bolivia y Paraguay por la cuestión del Chaco. Brasil avaló la radicación de la reunión, a la par que impulsó la participación de Uruguay y Estados Unidos en el grupo⁷. Luego que el 9 de mayo se constituyera el grupo mediador y mientras se fueron sumando los delegados de Brasil, Chile, Perú, Uruguay y Estados Unidos, se envió un telegrama a los gobiernos beligerantes convocando a Buenos Aires a sus ministros de Relaciones Exteriores. El objetivo era obtener el cese de hostilidades, y tras ello, el desarme de los ejércitos, la demarcación de límites, la reparación y el otorgamiento de posibilidades de recuperación económica a quienes se consideraban militarmente ganadores y a quienes no se sentían totalmente vencidos. Por los mismos días, Getúlio Vargas, retribuyendo la visita de 1933 de Justo a Brasil, asistió al 125 aniversario de la Revolución de Mayo. El porteño recibimiento del mandatario gaúcho -que había residido en Buenos Aires en su juventud (Passero, 2003, 14)- fue multitudinaria, y los resultados, apreciables: desde el impulso de la construcción del puente binacional sobre el río Uruguay entre la provincia de Corrientes y el estado de Rio Grande do Sul⁸, hasta un mayor conocimiento de la Argentina en Brasil, pues integraba la comitiva una nutrida representación de intelectuales que volcaron sus impresiones en publicaciones y en la prensa. El escritor brasileño Jorge Amado, enviado del diario carioca *A Manhã* para cubrir la visita oficial, afirmarí que en “Buenos Aires, se discute toda América” (Passero, 2003, 16).

La ciudad capital se unió a la expectación y luego a las celebraciones. Después de las discusiones mantenidas en los despachos ministeriales e incluso en la embajada del Brasil, pasado el mediodía del 12 de junio, con la presencia del general Justo, sus ministros, los cancilleres de Bolivia Tomás

⁷ Rodríguez Ayçaguer (2008, 102) menciona la influencia de Brasil para insistir en la participación de Uruguay y de Estados Unidos en las negociaciones de paz de la guerra del Chaco. A su vez, el gobierno de Washington consideraba que tenía un antiguo involucramiento con la cuestión del Chaco: “In fact, the United States has been an interested party to the Gran Chaco questions ever. Since Presidente Rutherford B. Hayes handed down an arbitral award in 1878 wich gave Paraguay the triangular territory between the Paraguay, Pilcomayo, and Verde Rivers” (Stuart, 1936, 34).

⁸ Luego de la firma de tratados binacionales y los estudios de factibilidad que decidieron el tendido entre las ciudades de Paso de los Libres y Uruguayana, las obras comenzaron en 1942, terminaron en 1945 y el puente, que sería bautizado como Puente Internacional Agustín P. Justo-Getúlio Vargas, fue oficialmente inaugurado en mayo de 1947, por los presidentes Juan Perón y Eurico Gaspar Dutra.

Manuel Elío y Paraguay Luis A. Riart, el ministro de Relaciones Exteriores de Brasil José Carlos de Macedo Soares, se firmó en el Salón Blanco de la Casa de Gobierno el protocolo. Llevaba las firmas de Elío, Riart, Saavedra Lamas, Macedo Soares, y los embajadores acreditados en Buenos Aires, brasileño J. B. de Andrade y Silva, chileno Luis Alberto Cariola, estadounidense Alexander Weddell, peruano Luis Barrera Laos y uruguayo Eugenio Martínez Thedy. Los participantes se asomaron a los balcones de la Plaza de Mayo para saludar a la multitud que se había congregado para celebrar la paz⁹ y cantaba el himno nacional argentino, declarado el asueto laboral -como se hizo también en Brasil, Chile y Perú. Mientras el gobierno agasajaba con banquetes a los diplomáticos y se organizaban bailes populares, en la catedral y las principales iglesias porteñas se celebraron misas de acción de gracias y se convocaron manifestaciones en distintas ciudades del interior del país.

El canciller argentino Carlos Saavedra Lamas tomó la dirección de las gestiones (Peterson, 1985, 111)¹⁰. Un texto aparte merecerían las razones y el calado de rivalidades y antagonismos que se generaron durante su presidencia de la conferencia¹¹. Raymond Cox, primer secretario de la embajada norteamericana en Buenos Aires, informaría que a pesar de antipatías e impopularidades, de su vanidad e inteligencia errática, su gestión no había hecho más que incrementar su “incuestionable prestigio” y el de la Argentina (Mayo y García Molina, 1999, 163)¹². En el centro de la envidia - pesar del bien ajeno- de algunos argentinos y extranjeros, estuvo el otorgamiento del Premio Nobel de la Paz en noviembre de 1936, el primero concedido a un latinoamericano y de habla española, “tan importante para el

⁹ Las fotografías permiten advertir un conjunto expectante pero ordenado que esperó en la Plaza de Mayo la conclusión de las deliberaciones, mayoritariamente masculino, de traje, corbata y sombrero, así como delegaciones escolares, con sus guardapolvos blancos (*Caras y Caretas*, Buenos Aires, 22 de junio de 1935, Núm. 1916; *El Litoral*, Santa Fe, 12 de junio de 1935).

¹⁰ Sobre el difundido deseo de protagonismo del canciller argentino, a modo de síntesis, ver Cisneros y Escudé, 2000.

¹¹ Rout (1970, 113) habla de “capricious characters of many diplomats and the personal conflicts and animosities engendered by the arduous negotiations”.

¹² Mayo y García Molina (1999) también señalan que para junio de 1933, el canciller era definido como uno de los juristas internacionales argentinos más prominentes. Apenas instalado en el ministerio había resuelto dos delicadas situaciones diplomáticas: una con Chile, a raíz de la guerra de tarifas desatada entre los gobiernos de los presidentes Carlos Ibáñez y José Félix Uriburu, y otra con Uruguay, por el asilo brindado allí a los exiliados políticos argentinos.

prestigio argentino”¹³. Reforzada que su postulación había sido por el respaldo boliviano y paraguayo y la anuencia de Washington¹⁴, la presidencia del canciller argentino de la 17ª Asamblea de la Sociedad de las Naciones que tuvo lugar en Ginebra en septiembre lo situó en un lugar central de la política internacional¹⁵. A Saavedra Lamas no le faltaban antecedentes en ese foro¹⁶. Durante la segunda presidencia de Hipólito Yrigoyen, en 1928, había presidido allí la Undécima Conferencia Internacional del Trabajo, asamblea anual convocada por la O.I.T. (Organización Internacional del Trabajo), presentando una propuesta de Código Nacional del Trabajo (Ferrerías, 2008, 7). En la estancia de 1936 negoció con la delegación de la II República española la salida de los refugiados amparados por las representaciones argentinas como consecuencia del estallido de la guerra civil (Figallo, 2007, 103-7), defendió los criterios jurídicos del derecho de asilo, se interesó por desarmar el conflicto ítalo-etíope y procuró la universalización de su “Pacto de no agresión y conciliación” firmado en Río de Janeiro en 1933 -también conocido como Tratado Antibélico Sudamericano- producto de la “aspiración argentina de afianzar la paz en el continente americano, perturbada por el conflicto del Chaco”¹⁷. Es decir,

¹³ Aquella fue una ambición máxima del ministro de Relaciones Exteriores, para la que trabajaron sus diplomáticos más avezados, ver: Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Argentina, Buenos Aires (en adelante AMREA), Varios, 1936, la caja correspondiente a “Premio Nobel”. Los funcionarios señalaban que así se contribuía a un logro que era una realización “cara al sentimiento nacional”. Ver Fraga (1991); Olmos Gaona (2000); Fernández Bengoechea (2007).

¹⁴ AMREA, Varios, 1936. Premio Nobel, Telegrama cifrado 204, Buenos Aires, marzo 21 de 1936, de Ibarra García a Olivera.

¹⁵ Escribe Rivera Polo (2012, 229) refiriéndose a la guerra del Chaco, “la firma de la paz definitiva no trajo tranquilidad al espíritu de Alessandri, pues veía en la entrega del Premio Nobel de la Paz al canciller argentino Carlos Saavedra Lamas, un acto de injusticia a la labor de Chile como real gestor del acuerdo”, conceptuando que el Ministerio de Relaciones Exteriores argentino había dificultado la paz hasta donde pudo, pero que había dispuesto de los medios diplomáticos para “hacerse elegir presidente de la Liga de Naciones y, desde ese alto puesto, obtuvo la injusticia de que se diera el Premio Nobel de la Paz, a quien no lo merecía, por todas las dificultades que le puso”.

¹⁶ Argentina se reincorporó a la Sociedad de las Naciones, de la que se había alejado en 1920, en septiembre de 1932.

¹⁷ La diplomacia argentina venía trabajando en esta tarea desde la firma misma del Pacto en Río de Janeiro, procurando que se adhirieran otras repúblicas americanas, a las que lo firmaron originalmente -Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguay y Uruguay-, en: “Argentina. Coordinación del Pacto Saavedra Lamas con el Pacto de la Sociedad de las Naciones y el Pacto Briand-Kellogg”, Berna, octubre 14 de 1933, Nota de la Legación Argentina en Berna al Secretario General de la Sociedad de las Naciones. (Fdo.) Enrique Ruiz Guiñazú, en *Anales Diplomáticos*. Tomo I, Año I, Buenos Aires, julio 1934, pp. 3-4.

aunque se suele ligar el Premio exclusivamente a la pacificación de la guerra del Chaco, las razones lo excedieron. Si bien la noticia se dio el 24 de noviembre, tras que Saavedra Lamas visitara oficialmente París y Londres de regreso de Ginebra, el canciller no volvería a viajar a Europa para recibir el premio en Oslo, aduciendo sus responsabilidades ministeriales y sus gestiones pacificadoras por el Chaco. La medalla de oro y el diploma del premio le fueron entregados en junio de 1937 en su residencia porteña, con una concurrencia extraordinaria, que incluía el cuerpo diplomático acreditado y los miembros de la Conferencia de Paz, de manos del enviado especial y ministro plenipotenciario de Noruega, Rolf Andvord. Argumentando que el Comité estudiaba minuciosamente las labores de “una vida individual, llegando hasta los más oscuros afanes que caracterizan la vocación de una existencia, en el orden privado, universitario y gubernamental”, declaraba a la prensa que se complacía en recibir el premio “en mi ambiente privado y familiar”. Saavedra Lamas enfatizó en su discurso de recepción que el “el Premio se otorga con un carácter personal, desde las bases de su creación”. De alguna manera, era una respuesta a quienes celaron del premio, alusión que a más de uno debe haber enojado aún más. En el acto, Saavedra Lamas manifestó su decisión de ser

en este continente, un soldado de la paz; que estaré siempre dispuesto a luchar por el imperio de la justicia y del derecho, por el respeto de los grandes a los pequeños estados, por el desarrollo de una mayor justicia social, por el aprendizaje y el acatamiento de las instituciones.¹⁸

Al quedar instalada la Conferencia, los miembros natos que eran los diplomáticos de los países mediadores y beligerantes y sus asesores tuvieron ocasión de interactuar asiduamente. Más allá de desconfianzas y prevenciones, de inevitables reemplazos de delegados, evitar la reanudación de la guerra fue un logro importante, aplaudido desde Washington, que frente a la situación europea contaba con América del Sur como una importante fuente de reserva de materiales estratégicos. Así lo había dejado ver al nombrar como delegado a Spruille Braden para acompañar las labores de Weddell¹⁹. Hijo de William Braden, el “rey del cobre”, personaje clave en el

¹⁸ AMREA, Caja Carlos Saavedra Lamas, Ministerio de Relaciones Exteriores, Oficina de Difusión de la Cultura y Propaganda Argentina en el Exterior. Información extraordinaria, N° 2, Buenos Aires, 9 de junio de 1937, p. 6.

¹⁹ También participó como representante en el grupo mediador en 1935, el embajador norteamericano en Brasil, Hugh Gibson.

desarrollo de la minería chilena²⁰, cuyos emprendimientos se habían extendido hacia explotaciones petrolíferas en Bolivia, afirmar que su designación en octubre de 1935 se debió a una recomendación del subsecretario de Estado Sumner Welles²¹, quien lo consideraba un conocedor de los modos y procedimientos de los latinoamericanos. Aún en plenas negociaciones pacificadoras *The New York Times* lo nombraba como *Financier*. Limitado el desempeño de Weddell, Braden asumió una activa intervención en las negociaciones, por ejemplo respecto del canje de prisioneros, que lo medirían con Saavedra Lamas²². La animadversión que se gestó entre el canciller argentino y el delegado norteamericano no sería la única: el entonces jefe del Estado Mayor General de la Armada León Scasso²³, nombrado asesor técnico de la conferencia pacificadora en 1935²⁴, consideraba que a Braden sus “propios intereses en Chile lo hacían parte en

²⁰ Spruille Braden nació en Montana en 1894. Pasó su infancia en la mina chilena El Teniente, al sur de Santiago, involucrado en el trabajo y en la vida de campamento, alternando etapas de su educación entre Estados Unidos y Chile. Tras graduarse como ingeniero de minas de la Universidad de Yale, se hizo cargo de la mina Potrerillos por un breve tiempo, y después dirigió la oficina de su padre en Santiago. Casado en primeras nupcias con María Humeres del Solar, una chilena de la alta sociedad, manejó distintos negocios vinculados a la energía hasta que en la década de 1920 emprendió su carrera diplomática. Ver también Semán, 2017, capítulo 2.

²¹ Aunque hay testimonios fotográficos que lo muestran antes de octubre, participando de acciones negociadoras, ver: <http://historias-bolivia.blogspot.com/2018/10/12-de-junio-de-1935-protocolo-de-paz-en.html> [en línea] [consultado: 2-10-2018]

²² Basado en los duros términos vertidos por el empresario devenido diplomático en sus *Memorias* contra Saavedra Lamas y unos designios que él consideraba maquiavélicos para retrasar la paz en el Chaco con el propósito de potenciar su afán de figuración, Fraga (1991) da cuenta de la aceptación y diseminación que tuvieron aquellos juicios. Rapoport y Spiguel (2009, 127) confirman que en el curso de las negociaciones de la paz del Chaco se generó una profunda animadversión entre Braden y Saavedra Lamas. Retornado como embajador de Estados Unidos en la Argentina en 1945, la persistencia de su crítica para con funcionarios y hombres de poder del régimen de junio de 1943 -en particular, con el entonces coronel Perón- aunque se centraba en la política exterior argentina durante la Segunda Guerra Mundial, puede pensarse también como expresión de un choque con aquellos que manifestaran propósitos comunes de desarrollo y crecimiento autónomo para el país.

²³ Venía de aquilatar experiencia internacional como asesor naval de la Conferencia de Desarme realizada en Ginebra en 1932; su nombramiento en: *Boletín Oficial de la Nación*, Buenos Aires, viernes 5 de febrero de 1932. (Fdo.) Uriburu, Adolfo Bioy.

²⁴ Scasso fue también director de la Escuela de Aplicación de Oficiales, y estuvo en Alemania en 1921 y en julio de 1937, cuando fue recibido por el canciller Adolf Hitler, ver Luqui Lagleyze (2005). En el *Libro Azul*, desprolija denuncia del gobierno de Estados Unidos contra la Argentina compuesta a iniciativa de Braden, publicado en febrero de 1946, Scasso es señalado como parte de “Argentine confidential agents and intermediaries for the Nazis” (*United States Government*, 1946, 20-21).

la cuestión”, induciendo soluciones sólo favorables para la conveniencia económica de Estados Unidos, cuyo mayor propósito era beneficiarse de la riqueza boliviana²⁵.

El Brasil de Vargas también se preocupó por conformar una delegación de experiencia, nombrando a José de Paula Rodrigues Alves, diplomático de carrera, ex embajador en Chile y “fino conocedor del asunto del Chaco” (Reyes, 2001, 249).

Pero Buenos Aires no sólo fue epicentro de las morosas discusiones por la situación del Chaco, empeoradas por los golpes militares en febrero en Paraguay y en mayo de 1936 en Bolivia. Aquel largo cónclave se superpuso con otra conferencia interamericana, la extraordinaria destinada a la Consolidación de la Paz, que para más conllevó la visita del presidente norteamericano Franklin Delano Roosevelt, quién arribó la última semana de noviembre. A pocos días de ser anoticiado de su premio Nobel, Saavedra Lamas tenía objetivas razones para sentirse validado por la comunidad internacional y ser un orgulloso anfitrión. El impulso a su realización en Buenos Aires parecía ser fruto de las renovadas intenciones de Roosevelt y de su secretario de Estado Cordell Hull, de hacer intervenir preventivamente a los Estados Unidos en el devenir y en las decisiones de la política internacional²⁶, que incluían a la región y buscaban ofrecer y establecer medios para que no se repitieran guerras en el continente -como la del Chaco²⁷. Justo consideró beneficiosa la convocatoria, declaró a la prensa que

²⁵ Departamento de Estudios Históricos Navales - Archivo (en adelante DEHN), Donación Scasso. Caja 4, Legajo 5, Carpeta 59, Buenos Aires, 28 de enero de 1952. Varios lustros después, Scasso rememoraba que la intención de Braden y los Estados Unidos había sido “disminuir la influencia política y social que determina el potencial general de la Argentina en América del Sur y del Centro”, quebrando su economía, “para Estados Unidos el único y verdadero enemigo potencial del continente, es la República Argentina”. En ocasión de una charla entre ambos, Scasso refiere que Braden afirmó que al Paraguay, que objetaba una paz que no lo beneficiara, “hay que obligarlo a firmar la paz aunque no quiera”, a lo que el marino le respondió: “a un país que ha ganado una guerra es difícil hacerlo firmar una paz con prepotencia”.

²⁶ Pross (1978) escribió: “President Roosevelt contemplated calling a special inter-American conference as early as October, 1935. The stimulus for the proposed conference was threefold: (1) to build upon the achievements of the 1933 Montevideo Conference; (2) to capitalize on the successful Chaco Peace Talks; and (3) to develop special peace machinery so that the peace and solidarity of the western hemisphere would be insured in the event of world war”.

²⁷ Además de a su gusto por el mar y la navegación, la inusual decisión de Roosevelt de concurrir a Buenos Aires se atribuyó a su necesidad de descanso después de la agotadora campaña electoral que culminó con su reelección como presidente, y a su deseo de asistir “personalmente a la conferencia de los pueblos de América que él concibió y llevó a cabo con su energía habitual”, en Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay,

se trataba de “una meditación común entre los países de América” en razón de la “hora oscura del mundo, llena de incertidumbre para su estabilidad y para el imperio efectivo de la moral internacional”. Mientras *Caras y Caretas* reproducía las palabras del presidente norteamericano calificando a Buenos Aires como “la capital de la paz”²⁸, *Noticias Gráficas* afirmaba que Roosevelt había llegado cuando más era necesitado, en momentos en que la sociedad había sido empujada a creer que el sistema democrático había fallado y era preciso elegir entre el fascismo y el comunismo (Welles, 1997, 192)²⁹. El encuentro interamericano tampoco estuvo exento de discusiones entre los protagonistas. Numerosos historiadores han señalado que la Argentina renovó su tradicional resistencia al establecimiento del sistema de poder de Estados Unidos en el subcontinente³⁰, en un contexto de defensa de los productores rurales argentinos, de disputas de mercados y de espacios de influencia regional, exacerbados por las consecuencias de la crisis de 1929. Saavedra Lamas se empeñó en esquivar decisiones conjuntas que significaran la escisión de América Latina y Europa en distintas esferas de actuación, o la aceptación de liderazgos hemisféricos -vinieran de los Estados Unidos o del Brasil. En las discusiones protagonizadas por los delegados Hull, Welles -de las que también formó parte Braden-, Macedo

Montevideo (AMREU), Serie Uruguay, Caja 17, 1935-1936, Río de Janeiro, 24 de noviembre de 1936, de Juan Carlos Blanco a José Espalter.

²⁸ *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 5 de diciembre de 1936. Integrante de la importante delegación que se trasladó a Buenos Aires, el subsecretario de Estado Sumner Welles recorrió con entusiasmo la ciudad en la que había sido funcionario de su embajada veinte años antes y donde había nacido uno de sus hijos, visitando viejos amigos de la aristocracia argentina como Ángel y Nena Sánchez Elía. Pero su “love of the Argentine people, their country and culture”, tuvo que lidiar con la intemperancia y las disputas entre Hull y Saavedra Lamas (Welles, 1997, 194).

²⁹ Real de Azúa (1959) señaló que entre la VII y la VIII Conferencia Panamericana, parecía que se había logrado “arrancar de los Estados Unidos la renuncia total al derecho de intervención”, mientras Raymont (2007, 64) afirma que la unánime disposición latinoamericana para responder a la convocatoria en Buenos Aires fue producto “del impacto favorable creado en 1933 cuando [Roosevelt] se comprometió a que Estados Unidos respetaría las cláusulas de no intervención firmadas en Montevideo”.

³⁰ Un pormenorizado análisis se puede encontrar en Peltzer (2002, 161-268). Sobre Saavedra Lamas señala: “era un retoño legítimo y reconocido de ese gran mundo porteño ... en ese carácter llevaba sobre sus hombros el orgulloso y algo despreciativo amor propio del viejo y ufano patriciado porteño. Y entre los destinatarios de ese desprecio figuraban, en un primer plano, los dirigentes norteamericanos, no menos orgullosos y despreciativos pero mucho menos infatuados”. Peltzer profundiza también sobre la incidencia de los vínculos familiares y de la condición de profesores de Derecho Internacional Público de la clase diplomática argentina.

Soares, Oswaldo Aranha, la Argentina de Saavedra Lamas expresó su opinión independiente más ligada a los preceptos universalistas de la Sociedad de Naciones, mientras Brasil dejó oír voces cercanas a las posiciones de Estados Unidos. Tras confesar Macedo Soares que “estivemos a pique de fracassar” en las propuestas norteamericanas de convenciones sobre mantenimiento de la paz y neutralidad, señalaba la “integral intransigencia de Saavedra Lamas, que chegou a declarar a Cordell Hull que não lhe interessavam os projectos dos Estados Unidos, que tinham em vista fazer reviver a doutrina de Monroe” (Moreyra, Diniz-Brancato, Lubisco, 2003, p. 41). A su vez, el futuro canciller de Vargas, Aranha diría: “choque Hull-Lamas só podia aumentar o prestígio do Brasil junto ao governó Roosevelt... Esta gente chegou à convicção definitiva de que só há um *ponto firme* para sua política: o Brasil” (Hilton, 1994, 241)³¹.

El ring diplomático porteño ya sumaba muchos ingredientes para las relaciones interamericanas, que incidieron en el pulso de la Conferencia de Paz del Chaco, que seguía su propio curso.

Los antiguos intereses argentinos por Bolivia: intenciones y proyectos

El gobierno de La Paz fue adquiriendo conciencia de que la vinculación de Paraguay a la economía argentina había constituido un factor contraproducente para Bolivia que no contó con el apoyo político y el aprovisionamiento de recursos para sus Fuerzas Armadas durante la guerra (Ostria Gutiérrez, 1946, 17; Brezzo y Figallo, 1999, 339), a pesar de la neutralidad declarada por las naciones vecinas. Después de la guerra de la Triple Alianza (1864-1870), mientras que la dependencia paraguaya del mercado rioplatense se hizo prácticamente total (Gaona, 1954), capitales provenientes de la Argentina compraron grandes extensiones de tierras fiscales en la zona del Chaco. Resaltaba entre ellos el pionero español Carlos Casado (Rodríguez Silvero, 1987, 117; Dalla Corte, 2009), afincado en la provincia de Santa Fe, que adquirió más de cinco millones de hectáreas de montes y quebrachales con muchas leguas de costa sobre el río Paraguay, dedicándose a la explotación de la madera y la ganadería, y estableciendo un nexo comercial estrecho entre los establecimientos fundados en el Chaco, Asunción, Rosario y Buenos Aires (Seiferheld, 1983, 123 y ss) con una

³¹ Sobre las fracturas del consenso latinoamericano, ver Wehrli, 2008.

producción de tanino que abastecía los principales mercados norteamericanos y europeos (Dalla Corte, 2008). Aquel latifundio sería heredado por sus descendientes, fruto del matrimonio con Ramona Sastre: uno de los hijos, Juan José Casado Sastre se casó con Laura V. Justo, hermana del presidente Justo. El transporte fluvial, asimismo, estaba en manos argentinas, en especial en las de la Compañía Argentina de Navegación Mihanovich, por cuyas naves entraban y salían del Paraguay la mayor parte de todos los productos. El Ferrocarril Central del Paraguay, cuyo tendido corría mayormente por territorio argentino, era una empresa controlada por capitales porteños (Chiavenatto, 1989, 75). Así, desde fines del siglo XIX, grupos de empresas argentinas y también brasileñas, reforzadas pronto por sustanciales inversiones británicas interesadas en la explotación ganadera (Krauer, 1984, 136), controlaban gran parte del intercambio paraguayo. No faltaron emprendimientos norteamericanos, como la *International Products Corporation*, compañía que tenía obraje y fábrica de tanino en Puerto Pinasco, en pleno Chaco Boreal (Justo, 1956, 61).

Atendiendo a las razones de la cercanía argentino-paraguaya (Zuccarino, 2016 y 2017), y con el objetivo de encontrar el amparo argentino en el decurso de las negociaciones, la diplomacia paceña se propuso acercarle propuestas atractivas. Aunque existía un interés de vieja data en el desenvolvimiento de la amplia región fronteriza que englobaba el oriente boliviano con el languideciente norte argentino en pos de establecer una corriente de intercambios de productos y de explotación de materias primas que utilizaran la vía del Río de la Plata, incluyendo para lograrlo estudios para el tendido de vías férreas, hasta entonces las conexiones efectivas entre Bolivia y Argentina habían tenido un derrotero sinuoso, de avances, detenimientos y retrocesos. Los gobiernos de Buenos Aires habían arrimado un principio de solución a través de la línea férrea que corría por el oeste, desde Jujuy hasta La Quiaca, proporcionando la salida hacia la inmediata ciudad boliviana de Villazón, que empalmaba con las líneas del Central Norte Argentino, mientras otra vía férrea llegaba hasta la localidad salteña de Tartagal, hacia el este, cerca de la frontera sur de Bolivia. También comenzaba a mencionarse la posible vinculación ferroviaria por Yacuiba. Aún sin trazar los límites fronterizos, databa de mayo de 1883 la firma entre el ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina, dr. Victorino de la Plaza y el enviado extraordinario y ministro de Bolivia, dr. Modesto Omiste, de un tratado que no fue ratificado, que disponía la realización dentro de sus respectivos territorios de estudios de vinculación ferroviaria (ver Bovi, 2007; Rabbi-Baldi Cabanillas, 2018). Superada la crisis económica de 1890 los gobiernos de Buenos Aires reimpulsaron el propósito estratégico de

consolidar la presencia del Estado en zonas de reciente ocupación, llegando a los confines de la nación (Salerno, 2008, 660). Un segundo convenio firmado en 1894, fue modificado por otro de 1902 por el cual la Argentina se obligaba a construir un ferrocarril de La Quiaca a la boliviana Tupiza, que aunque ratificado no se gestionó. El 16 de febrero de 1906 se firmó uno nuevo, por el cual el gobierno argentino prometía llevar el Ferrocarril Central Norte hasta Yacuiba, prolongando la línea cien kilómetros en el territorio boliviano y a partir de allí el gobierno de Bolivia construiría la prolongación hasta Santa Cruz de la Sierra, mientras Argentina garantizaría el interés del capital necesario para la obra. En tanto que los rieles llegaron al pueblo de La Quiaca en 1908 -fundada oficialmente el año anterior sobre la base de la población existente- y a Villazón en 1912 (Alcoba Pescador, 2013; Escudé y Cisneros, t. VII, 38), se había firmado en 1907 un nuevo tratado, fijando fechas perentorias para la prolongación del Central Norte hasta Tupiza, pero con motivo de la iniciación de la construcción del ferrocarril de Antofagasta a Uyuni -transfiriendo gran parte del comercio exterior boliviano que históricamente discurría por Salta a través del puerto chileno- se suscribió un protocolo, librando al gobierno argentino de la obligación de construir ferrocarriles en Bolivia³². Procurando acercar posiciones, el gobierno de La Paz inició en 1915 el ferrocarril Atocha-Villazón, línea de algo más de doscientos kilómetros concluida una década después, que comunicaba Uyuni con la Argentina, así como mediante empréstitos y contrataciones de empresas extranjeras -francesas, norteamericanas-, logró que se iniciaran los trabajos de la línea Tupiza-La Quiaca, construyendo las ferrovías, los puentes y estaciones, adquiriendo el material rodante y las locomotoras, para recibir el 10 de mayo de 1924 la llegada de las primeras formaciones argentinas al territorio de Bolivia³³. Gracias al enlace, las capitales de Bolivia

³² Aquel demorado interés por el desarrollo de los ferrocarriles en zonas limítrofes admite diferentes miradas. Funes (2012, 94), relacionándolo con la ley 5559 de Fomento de los Territorios Nacionales, de 1908, lo inscribe dentro de proyectos trazados en función del ordenamiento territorial y “comprende la construcción de líneas ferroviarias fronterizas en sentido este-oeste, uniendo NOA-NEA, llamadas cuaternarias o de defensa nacional”. Otros autores consideran aquellas obras en regiones de menor desarrollo económico o provincias periféricas como líneas secundarias, que poco podían competir con la atracción que generaban las líneas que surcaban el litoral y la pampa húmeda.

³³ Las fotografías y las crónicas de la época reflejan la gran expectativa con que se recibió en Tupiza la vinculación entre el territorio boliviano y el argentino. A la inauguración de las obras asistió el presidente boliviano Bautista Saavedra, así como ministros, funcionarios y numerosa comitiva. En una de las dos locomotoras que arribó desde La Quiaca, con las banderas de las dos naciones, llegaron los gobernadores de Salta, Jujuy y Tucumán, “vestidos de rigurosa etiqueta y rodeados de señoras y señoritas de la alta sociedad”. Tupiza los agasajó

y Argentina habían quedado a tres o cuatro días, permitiendo los servicios a través de la línea La Paz-Potosí-San Salvador de Jujuy.

Con la unión ferroviaria, al decir de Cicerchia, se “imaginaba la formación de un ferrocarril de las Américas” y surgieron algunos poblados, crecieron otras localidades y se desarrollaron nuevas actividades económicas (Salerno, 2008, 664; Cicerchia, 2013, 19-20). Aunque la ruta ferroviaria tradicional por el valle de Humahuaca dio lugar a un comercio escaso en principio, tal vez nuevos y más ventajosos convenios podrían intensificarlo (Fifer, 1976, 347). Por ejemplo, durante la Segunda Guerra Mundial el intercambio se incrementó, en momentos de restricciones en los mercados norteamericanos (Sanz, 1976, 195 y ss).

La vinculación con la frontera norte significaba para los gobiernos de Buenos Aires fijarse en uno de los espacios más postergados del territorio nacional, que constituía un ámbito de actuación, producción e intercambio alternativo al que tradicionalmente le habían propuesto sus relaciones políticas y económicas con el mundo europeo³⁴. Por años, aquel interés fue manifestado desde distintos sectores: el diplomático y el de los funcionarios de provincias, que advertían sobre las ventajas de ligarse a la rica geografía boliviana para recoger su comercio beneficiando el Noroeste argentino y favorecerse no sólo de su petróleo, de sus minerales -hierro, plata, plomo, cobre, estaño, wolfram-tungsteno- y de sus plantas secretoras de látex-goma, sino también de la ganadería, del azúcar, el café, el algodón, la quina, las hojas de coca y los productos tropicales³⁵, y el militar, que veía la conveniencia operativa de favorecer el fortalecimiento de un entramado de rutas terrestres y fluviales que pudiera ser controlado y encauzado por los puertos platinos, así como la creación de intereses compartidos en los límites del norte, ya sea para aprovechar la explotación de materias primas

con fiestas, banquetes y bailes sociales. Alineados y formados en sus modestas cabalgaduras, unos 1.800 jinetes bolivianos hicieron guardia de honor a la llegada de los trenes a aquella región de la antigua Nación Chichas.

³⁴ Ver la insistencia en desarrollar esta vía, en una clave estratégica que se enfrentaba con Brasil, también en Boscovich (1973) y Asseff (1980).

³⁵ Afirmaba Carrillo (1922, 23), “empecemos a gravitar sobre el Oriente, por Yacuiba, y las actividades comerciales de este país inclinarán fatalmente el fiel hacia nuestra parte [...] por el incremento y fomento de zonas que sólo esperan el riel para estabilizar población y desarrollar su enorme riqueza. Y si a los ramales ferroviarios de Formosa y Embarcación unimos la navegación fluvial, la irradiación comercial argentina sobre Bolivia será de gran importancia para nuestras industrias”. Horacio Carrillo fue el representante argentino que firmaría los convenios de 1925 en La Paz, había sido gobernador de Jujuy (1918-1921), por tanto conocía bien las necesidades de la región.

estratégicas como para asegurar la defensa fronteriza. Era pues una política nacional, que estuvo en el ideario de muchos gobiernos durante décadas, pero que careció de un empuje constante, contrariada por posiciones e intereses sectoriales.

Con la Unión Cívica Radical en el poder, superados los tiempos de la Primera Guerra Mundial, el Norte argentino recibió una particular atención. El 6 de febrero de 1922 se suscribió en La Paz entre el canciller Alberto Gutiérrez y el ministro plenipotenciario argentino Horacio Carrillo, una convención compuesta de 18 artículos por la cual la Argentina prometía que realizaría los estudios necesarios para prolongar el Ferrocarril Central Norte desde Yacuiba o sus cercanías, hasta Santa Cruz de la Sierra y disponer además su construcción. Elevada su aprobación al Congreso de la Nación recién en agosto de 1923, el presidente Alvear afirmaba “su convicción de que la obra proyectada tenderá a facilitar las comunicaciones con la República de Bolivia y favorecerá las relaciones entre ambos países” (Presidencia Alvear, 1928, 72), aunque el Ministerio de Obras Públicas aconsejó algunas modificaciones, y fue necesario en noviembre de 1923 un protocolo que las consagrara. Los estudios se debían iniciar dentro del año de ratificada la convención, circunstancia que no se concretó, produciéndose una nueva demora.

Al cumplirse en septiembre de 1925 el Centenario de la Independencia boliviana se firmó en La Paz un convenio complementario de comunicación al de límites acordado el 9 de julio, a fin de mejorar el intercambio comercial, facilitando las salidas de productos bolivianos y el acceso a los grandes ríos de la Cuenca del Plata³⁶. Con el concurso de empresas y de particulares que ejecutarían las obras, lo acordado implicaba poner en condiciones de navegabilidad al río Bermejo y la construcción de un puerto en las Juntas de San Antonio. Se convino también la prolongación del ramal ferroviario argentino hasta la zona. La Argentina seguía así a Brasil y Chile con promesas centradas fundamentalmente en la construcción de ferrocarriles de unión que dieran salida al mar a Bolivia (ver: Heredia, 1994; Gómez Zubieta, 2001), a través de sus propios territorios, que aparecían como signo de interés de vinculación económica regional -aunque lo vieran también como designios de absorción.

³⁶ *El Tratado Definitivo de Límites* del 9 de julio de 1925 tenía por propósito “resolver las cuestiones de interpretación que se han suscitado en la aplicación del Tratado de Límites entre ambos países, suscripto en Buenos Aires el 10 de mayo de 1889, modificado en 1891, cuyas ratificaciones fueron canjeadas en 1893” (Presidencia Alvear. 1922-1928, 288).

Aunque durante años, el Ministerio de Guerra realizó numerosos estudios estratégicos sobre la región, por entonces el departamento de Relaciones Exteriores solicitó el asesoramiento de la cartera de Marina -“sus vistas sobre el particular”- para analizar la viabilidad de lo convenido, que conllevaba el propósito de favorecer el crecimiento material de la región³⁷. Lo hacía con un sector donde el ideario nacionalista contaba con fervorosos adherentes. El Estado Mayor General de la Marina, dirigido por el contralmirante Carlos Daireaux³⁸ y donde León Scasso era jefe de Operaciones (ver Besoky, 2014; Zanatta, 2002, 351-3; Capizzano, 2013, 45, 173-5, 236-240)³⁹ hizo un planteo geopolítico. En 1952, Scasso reivindicó para sí la autoría de estas opiniones⁴⁰.

El informe Daireaux-Scasso resaltaba la situación privilegiada que tenía la Argentina en materia de comunicaciones,

nuestro país esta rodeado por varias naciones, a las que les conviene el uso de nuestras grandes vías fluviales para su desarrollo económico. La parte más rica de Bolivia, todo el Paraguay y una extensa zona del Brasil y del Uruguay, tienen en los grandes ríos tributarios del Plata, la salida natural y la más fácil,

³⁷ DEHN, Donación Scasso, Caja 4, Legajo 2, Carpeta 58, Buenos Aires, octubre 5 de 1925, de Ángel Gallardo a ministro de Marina.

³⁸ Retirado en 1929, Daireaux fue nombrado interventor de la provincia de Jujuy tras el golpe del general José Félix Uriburu, y en abril de 1931, designado ministro de Marina. Descendiente de franceses, se había graduado de la Escuela Naval de Brest, y participado como oficial en campañas y operaciones de la Marina de Francia. Se dio de baja en 1896, para incorporarse a la Marina de Guerra de la Argentina.

³⁹ Scasso fue ascendido a almirante en 1939 y pasó a retiro en 1942. En 1940 enfrentó las intenciones norteamericanas por intervenir en la defensa del Río de la Plata (Figallo, 2003). Acercándose a los postulados de Perón, en las elecciones de febrero de 1946 fue candidato a senador por la Alianza Libertadora Nacionalista, vertiente más tradicional del nacionalismo, pro-obrerista, que había defendido la neutralidad argentina durante la Segunda Guerra Mundial.

⁴⁰ DEHN, Donación Scasso, Caja 4, Legajo 5, Carpeta 59, Buenos Aires, enero 28 de 1952, de Scasso a Raúl A. Mendé, ministro de Asuntos Técnicos, Dirección General de Planificación. En esa documentación, Scasso afirmaba que entonces el Ministerio de Obras Públicas no consideró viable la canalización del río Bermejo, palpando de cerca “las dificultades puestas a su realización por un juego de intereses”, por gentes del “antiguo régimen”, pero que no serían insalvables “para un Gobierno que ha dado ya la medida de su independencia y capacidad constructiva”. Para dimensionar anteriores fracasos de aquella empresa en el siglo XIX y antes, ver Lagos (2008); Gordillo (2015); Vitar (2016). Durante el gobierno del general Pedro Aramburu se retomaron los proyectos de canalización, generando en la zona de Tarija repercusiones negativas por considerarlo una acción unilateral, con intenciones expansionistas sobre el territorio boliviano, en Universidad “Juan Misael Saracho”-Departamento de Extensión Cultural y Publicaciones, *Canalización del Río Bermejo*, Tarija, marzo de 1958 [en línea] [consultado: 02-03-2018]

por no decir única, de sus productos y su riqueza. Esta conveniencia implica necesariamente una dependencia económica y toda dependencia económica crea comunidad de intereses. El colosal desarrollo de nuestro país, por otra parte, lo coloca a la vanguardia del núcleo de naciones americanas [...] un avance en todos los órdenes de la actividad que importa una gran ventaja sobre las naciones limítrofes, ventaja que es difícil pueda descontarse con el andar del tiempo, pero que de todos modos conviene afianzar y agrandar todo lo posible, como la mejor garantía de una hegemonía comercial, industrial y cultural que estamos en el deber de cultivar para mayor grandeza y seguridad de la patria.⁴¹

Se alertaba al ministro almirante Manuel Domecq García⁴² -y éste transmitía al canciller Ángel Gallardo- sobre la preocupación militar que representaban los inestables Bolivia y Paraguay y sobre el accionar de Brasil y de Chile para captar sus rutas comerciales a través de sus propios territorios nacionales, apartándolas del Plata, aconsejando que la Argentina se adelantara con la construcción de ferrocarriles y con la canalización del río Bermejo para hacerlo navegable, obras de magnitud pero indispensables para sacar de su aislamiento a localidades como Yacuiba. Se lamentaba que el tratado de límites firmado con Bolivia introdujera “un punto débil de nuestra frontera”, pero entendía que la soberanía boliviana en el área era ya “cosa consagrada y aceptada desde 1889”: “se sabe que esa zona es riquísima en petróleo así como la zona norte de ella es la más rica del mundo en minerales. Toda esa zona se encuentra hoy aislada y sin comunicaciones fáciles con el exterior”. En referencia a las obras previstas aconsejaba que la construcción del puerto en Juntas de San Antonio, como complementaria del convenio, debía realizarse para que quedara sobre aguas argentinas del Bermejo y no sobre las riveras de los afluentes que daban a Bolivia. Se advertía que era

⁴¹ DEHN, Donación Scasso. Caja 4, legajo 2, carpeta 58. Ministerio de Marina (membrete) (Fdo) Carlos G. Daireaux, contralmirante, jefe del Estado Mayor General, Buenos Aires, 2 de diciembre de 1925.

⁴² Paraguayo de nacimiento, sus padres murieron en el fragor de la Guerra de la Triple Alianza. Rescatado de las fuerzas brasileñas, fue enviado por sus parientes a estudiar a la Argentina e ingresó en la Escuela Naval en 1877. Integró numerosas expediciones de relevamiento de límites e hidrográficos. Ya como comandante de la División del Río de la Plata, el general Julio Roca le encargó la supervisión de la construcción de cruceros acorazados comprados por la Argentina, tareas que continuó en diferentes presidencias. Cuando Alvear lo designó ministro de Marina era considerado uno de los marinos de mayor prestigio de la época. En 1919 la Liga Patriótica Argentina, grupo de presión conservador -para otros investigadores, banda parapolicial-, intransigentemente nacionalista, erigido en guardián de la sociedad frente al desorden y la anarquía, lo había designado presidente honorario, ver: Caterina (1995).

“una obra enorme, que ofrece grandes dificultades, pero que aportaría grandes beneficios a la zona Norte de nuestra República (Salta, Jujuy, Santiago del Estero, Chaco y Formosa) [...] solo por ellos quedaría justificado llevarla a cabo”. Aconsejaba, asimismo, “mantener más o menos argentinizado todo ese territorio”.

En definitiva, el Ministerio de Marina prestaba toda su aprobación al convenio, pero señalaba que siendo la frontera argentino-boliviana continental, al Ejército Nacional correspondía opinar e intervenir en caso de conflicto. Hacía además algunas advertencias: la intención argentina chocaba con los grandes intereses internacionales del petróleo y del acero, complicando “a la Argentina hasta ahora felizmente libre de estas molestias, en la política petrolífera de Norte América, que necesitará fatalmente el petróleo boliviano a su debido tiempo”. Señalaba específicamente a las compañías norteamericanas Standard Oil y la Bethlehem Steel.

En el documento se señalaba que la decisión de convenir con Chile el tendido de vías férreas entre Zapala y los ferrocarriles del sur chileno, y de Salta con el puerto de Antofagasta por vía Huaytiquina -que podía beneficiar la zona sudeste boliviana y también a Chile con sus riquezas- (Benedetti, 2005), sin otro provecho para la Argentina que ser un puente ferroviario entre Bolivia y Chile, contrariaba la propia política económica internacional del país, que tenía el

agravante de poner a Chile en condiciones de poder utilizar el petróleo y demás riquezas bolivianas, dándole facilidades con que nunca hubiera contado y obrando estratégicamente en contra de nuestros intereses nacionales.⁴³

Se advertía que el desvío natural de las rutas comerciales, divergentes de las naturales, de Bolivia -así como de Paraguay- también estaba siendo trabajado por el Brasil, ofreciendo una salida por el Estado de Paraná, a través del puerto de Paranaguá. El informe aludía a la necesidad de adelantarse a esas realizaciones, con el objetivo de “poner en acción antes que ellos el programa básico de la política exterior sudamericana”.⁴⁴ . Cabe consignar, que desde el Ejército argentino había otras posiciones, que más

⁴³ DEHN, Donación Scasso. Caja 4, legajo 2, carpeta 58, *cit.*, (Fdo) Carlos G. Daireaux, Buenos Aires, 2 de diciembre de 1925. El 14 de diciembre el ministro Domecq García le reitera la posición al ministro Gallardo.

⁴⁴ *Idem*, p. 5. Rout (1970, 58 y 148) da cuenta de más reportes producidos por el Estado Mayor General de la Marina entre 1927 y 1932, como “Consideraciones de orden logístico y estratégico que afectan la solución del conflicto boliviano-paraguayo”, documento que luego iría a conformar el citado informe “La conferencia de paz del Chaco”.

tendían a la complementariedad y cooperación regional. Por ejemplo, la de Enrique Mosconi.⁴⁵ Entonces como coronel, Mosconi afirmaba en ocasión de una visita a Chile por el Centenario de la Batalla de Maipú, en 1918: “hace un siglo nuestros antepasados no hacían botellas, pero fabricaban pólvora y cañones; hoy, ustedes y nosotros, hacemos botellas, pero no fabricamos pólvora ni cañones”. Una década después instaba a hacer realidad la confraternidad chileno-argentina a través de la vinculación económica:

la cordillera nos une y nos incita a perforarla, a vencerla, a extraerle sus riquezas, a utilizar sus energías incalculables, labrando así la grandeza y la felicidad de nuestras repúblicas. (Mosconi, 1957, 237)

La importancia del petróleo del Chaco

Aunque se conocía la existencia de petróleo en Bolivia desde el siglo XIX, ante la falta de capitales para desarrollar la industria, poco se había avanzado en su explotación. En la década de 1920 una nueva época de concesiones atrajo inversores a las sierras que limitaban el Chaco. La Standard Oil de New Jersey fue la más importante de las empresas que obtuvieron derechos para exploraciones petrolíferas en las provincias de Chuquisaca, Santa Cruz de la Sierra y Tarija, a la que se sumaron, por ejemplo, la Compañía Braden, para los trabajos de cateo y exploración petrolera. Sin embargo, desarmando algunos mitos sobre la industria petrolera boliviana, Zuleta escribe:

Para mediados de la década de 1930, aunque existían yacimientos en explotación en Bolivia, el país era comprador de combustibles más que productor o exportador. El grueso de su consumo interno se abastecía de refinados desde Perú, proporcionados por la International Petroleum Company y transportados vía Arica, así como de combustibles procedentes

⁴⁵ Militar e ingeniero civil que hizo estudios de posgrado en Alemania empapándose de ideas industrialistas y de la preocupación por la obtención de fuentes de energía, fue amigo del también ingeniero Jorge Newbery, pionero de la actividad aérea de la Argentina, oficial retirado de la Armada, que fuera Director General de Instalaciones Eléctricas, Mecánicas y Alumbrado del intendente de Buenos Aires Adolfo Bullrich, y propulsor de la explotación del petróleo en la Argentina. Mosconi era conocedor de la zona norte del país: “desde junio de 1903 a enero de 1904, con el grado de capitán se incorpora como ingeniero de sección en el estudio, proyecto y construcción del Ferrocarril Central Norte, entre Ledesma y Orán, y el tendido de dos líneas de Perico a Ledesma”, en Pien (1999, 31).

de Argentina. Algunas fuentes registran exportaciones de crudos a Argentina, pero en un volumen muy reducido. (Zuleta, 2011, 2)⁴⁶

En la Argentina había noticias sobre afloraciones de hidrocarburos en distintas zonas de Neuquén, Mendoza, Jujuy y Salta hechas en relatos de viajeros y expedicionarios. Aunque en 1907 operarios del Ministerio de Agricultura de la Nación descubrieron hidrocarburos en Comodoro Rivadavia,

desde finales del siglo XIX, varios emprendedores habían intentado desarrollar una explotación petrolera para destilar querosene y atender el creciente mercado de iluminación en Buenos Aires y otras grandes ciudades. (Risuleo, 2012, 3)

En un contexto de crecimiento de la demanda petrolera mundial y de expectativas sobre las reservas que la Argentina pudiera contener, la creación de la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en junio de 1922 y el nombramiento para dirigirlo de Mosconi meses después, colocaron al Estado como un actor principal de la industria petrolera argentina. Hasta el momento, el país dependía casi totalmente de la importación de combustible, demandado por amplios sectores productivos, con un parque automotor en creciente expansión (ver García Heras, 1985; Ballent, 2005). Poco más de tres años después, Argentina había terminado de construir una destilería en La Plata, obra realizada por la compañía Bethlehem Steel, a la par que se compraba un buque tanque petrolero a Gran Bretaña.

La aspiración argentina por empujar un desarrollo petrolero soberano encontró en el norte, en Salta y Jujuy, la continuidad geográfica que la vinculaba naturalmente con el sur boliviano: en muchas ocasiones los pozos petrolíferos se ubicaban en la frontera, generando fricciones debido a que se suponía que si bien emergían a un lado, muchas veces en el subsuelo serpenteaban hacia el país vecino, adentrándose en Bolivia. Resultaba atractivo contar con un petróleo que viniera a sumarse con los propios suministros nacionales, y en ocasiones los técnicos argentinos colaboraron con las tareas de prospección. Por otro lado, aunque el petróleo boliviano costara más caro, en concepciones militares, “el abastecimiento en retaguardía estaría asegurado”⁴⁷.

⁴⁶ Ver también Zuleta (2013).

⁴⁷ *Última Hora*, La Paz, 10 de abril de 1937, en AMREA, Varios, 1937, La Paz, 12 de abril de 1937, de Luis Castiñeiras a Carlos Saavedra Lamas.

En aquel núcleo fronterizo argentino-boliviano, sobreponiéndose a ambos estados con su enorme capacidad económica y técnica, desplegaba su accionar la Standard Oil⁴⁸. Mosconi llevó adelante una activa campaña contra el monopolio de la empresa norteamericana (Gadano, 2006, 169), y la acusó de una política de infiltración, al actuar en forma paralela tanto en el sur boliviano como en el norte argentino. No fue el único en denunciar públicamente el accionar “ventajero” de la Standard Oil: el profesor de Derecho Internacional y Política Económica de las universidades de Buenos Aires y de La Plata, Lucio M. Moreno Quintana cuestionó sus actividades en la zona de las Juntas de San Antonio -confluencia del río Tarija e Itaú-, aprovechándose de las correcciones limítrofes de 1925 (Moreno Quintana, 1926, 971). Las fricciones continuaron con la elevación de los aranceles sobre las exportaciones de petróleo boliviano en 1927. No resultó extraño que en 1929 cuando el ministro de Bolivia en Buenos Aires, José María Escalier, pidiera autorización para que la Standard Oil construyera oleoductos para sacar al Atlántico el petróleo y romper el enclaustramiento del producto, “el resultado fue negativo. Había un objetivo claramente expresado y era echar a la Standard de la Argentina y la proposición boliviana pedía más bien su arraigo” (Abecia Baldivieso, 1979, 481. Ver también Mosconi, 1957, 107 y ss; Seiferheld, 1983, 472; Mayo, Andino y García Molina, 1983; Solberg, 1986)⁴⁹. En su reemplazo proponía la construcción a cargo del gobierno argentino de dos oleoductos, el de Aguas Blancas o Embarcación y otro a Formosa, Santa Fe o Campana. Mosconi venía también de enfrentar a la empresa norteamericana en Salta, donde tenía grandes concesiones de tierras para explorar petróleo, y en Jujuy, respaldada

⁴⁸ El fulminante desenvolvimiento de la Standard Oil se tradujo en que “en 1924 descubrió el Campo Bermejo; en 1926 Sanandita; en 1927 el más prolífico y prometedor, Camiri; en 1929 Camatindi; y en 1931 instaló una refinería elemental en Sanandita y otra en Camiri” (Miranda Pacheco, 1999, 245).

⁴⁹ En 1934, León Scasso afirmaba que aquella negativa del gobierno argentino de permitir la construcción de un oleoducto a través del territorio de Formosa, cuyo control no estuviera en sus manos, robusteció las pretensiones del gobierno de La Paz de apoderarse del Chaco paraguayo, para poder conducirlo a la Standard Oil el petróleo hasta el río Paraguay. En 1928, militares argentinos anunciaban desde Bolivia al general Mosconi “la guerra inevitable del Chaco [...] y la Argentina deberá pagar los platos rotos”, añadiendo que la Standard Oil había preferido la guerra sangrienta y ruinoso a la construcción de un oleoducto en territorio argentino sujeto a contralor legal. Iniciada la guerra, señalaba que Estados Unidos, Gran Bretaña y Brasil querían el triunfo boliviano por beneficios comerciales, por impulso de la Standard Oil y para favorecer el desarrollo del Mato Grosso, en cada caso. En DEHN, Donación Scasso. Caja 4, legajo 2, carpeta 58, de Scasso a ministro de Marina, Buenos Aires, 14 de febrero de 1934, p. 22.

por influyentes sectores de las dirigencias provinciales⁵⁰. A las concesiones las consideraba una violación de la soberanía tanto de la Argentina como de Bolivia (ver Mosconi, 1936)⁵¹. Desplazado Mosconi en septiembre de 1930 por el golpe del general salteño José Félix Uriburu, la Standard Oil recuperaría enorme libertad de acción (Pien, 1999, 96-99)⁵².

Para el investigador brasileño Doratioto no interesaba a la Argentina el desenvolvimiento petrolífero boliviano autónomo (Doratioto, 1999; Rout, 1970, 46-47) aunque viniera empujado por inversiones privadas. Otros autores señalan la influencia ejercida por las empresas intermediarias británicas que comercializaban en la Argentina los derivados combustibles, para oponerse al progreso de la Standard Oil (Oliveira-César, 2007, 48). Por muchos años, norteamericanos, argentinos y bolivianos coincidieron en sus aspiraciones para explotar hidrocarburos, especialmente en extensas zonas del río Bermejo⁵³.

Se ha de señalar que siendo la Armada gran consumidora de combustible⁵⁴, primero carbón y luego petróleo, indispensables para asegurar la navegación de su escuadra, el funcionamiento de las usinas y por tanto la defensa nacional, había un señalado interés profesional en los planes de prospección, explotación, industrialización y transporte de hidrocarburos (ver Rodríguez, 2000), como por los conflictos y tensiones internas y externas que involucraban a una nación petrolera y vecina.

Iniciadas las operaciones militares en el Chaco, la ocasión de incidir de Scasso llegó cuando a fines de 1933 la Sociedad de las Naciones, por “razones de humanidad”, designó una comisión presidida por el español Julio Álvarez del Vayo para trasladarse al teatro de operaciones de guerra e

⁵⁰ En Salta como provincia petrolera -así como Jujuy lo era minera- empresas y personas dependían en gran medida de la compañía norteamericana, para sus negocios, comercios o meramente para ganarse el sustento diario.

⁵¹ Fue en esa fecha de 1929 cuando el gobierno de Yrigoyen rebajó el precio de la nafta y tomó el contralor del mercado de los combustibles líquidos.

⁵² Disminuido por razones de salud desde 1933, Mosconi falleció en junio de 1940.

⁵³ Por el tratado de 1889, una amplia zona del río Bermejo -que desemboca en el río Paraguay- forma parte de la Argentina, constituyendo el límite internacional argentino-boliviano. Pertenecen a Bolivia los ríos que lo originan.

⁵⁴ En 1911 la Armada británica decidió utilizar petróleo y sus derivados como combustibles para sus barcos en vez de carbón (Miranda Pacheco, 1944, 244). Escribe Stratta (2013, 92): “el 7 de mayo de 1913 entró en servicio en Comodoro Rivadavia una pequeña planta de destilación que aportaría productos livianos para cubrir las necesidades de los yacimientos y de otras actividades de la zona, así como fuel oil de bajo punto de inflamación para buques de la Armada Nacional. La nueva refinería no era la primera del país, pero sí la que iniciaría el procesamiento del petróleo crudo argentino”.

intentar su terminación. Se propició un proyecto de tratado de paz que contenía entre sus cláusulas una en la que se concedía a Bolivia, a cambio de grandes ventajas de aprovisionamiento económico al Paraguay, un puerto sobre el río Paraguay frente a la ciudad de Concepción, un corredor de 50 kilómetros de ancho a través del Chaco paraguayo, y la salida de toda la producción boliviana por el Paraguay -río internacionalizado como el Paraná-, y libre de todo contralor argentino. Para Scasso, “el único país que realmente salía perdiendo la guerra era la República Argentina”, y conllevaba “destruir o anular las ventajas geográficas de nuestro país respecto a Bolivia, Paraguay y zona adyacente de Brasil”. Al publicarse la propuesta de arreglo de la delegación y añadir la información periodística circulante que el Ministerio de Relaciones Exteriores de la Argentina “consideraba viable y digna de apoyo la solución proyectada”, Scasso como jefe del Estado Mayor General, y con el propósito de “colaborar en la solución de la guerra paraguayo-boliviana”, presentó al ministro de Marina, un estudiado informe que llevaba fecha del 14 de febrero de 1934. Tras ello, fueron convocados a entrevistarse con Saavedra Lamas, quién después de una larga conversación, adoptó la opinión de la Marina y de su Estado Mayor⁵⁵. El fracasado proyecto derivó en la constitución de una Comisión de Mediación que habría de promover la solución del conflicto, con el protocolo de junio de 1935.

En aquel documento, Scasso achacaba a la resolución del diferendo por Tacna y Arica entre Perú y Chile⁵⁶, que había prescindido de la opinión y el beneficio de Bolivia, y al acaparamiento casi total de la riqueza mineral del sudeste boliviano por parte de los capitales provenientes de Estados Unidos -precedida por lo que calificaba de un control financiero metódico y persistente del gobierno de Washington- las responsabilidades por haber empujado a los gobiernos de La Paz a la guerra con Paraguay⁵⁷.

⁵⁵ DEHN, Donación Scasso, Caja 4, Legajo 5, Carpeta 59, Buenos Aires, enero 28 de 1952, *cit.*

⁵⁶ El Tratado del 3 de junio de 1929, suscrito en Lima, adjudicaba Tacna a Perú y Arica a Chile, quedando definida la condición mediterránea de Bolivia (ver Carrasco, 1991, 197-236).

⁵⁷ Scasso fue fiel a esa idea: en 1952 presentaba al presidente Perón y a su ministro de Asuntos Técnicos Mendé, propuestas de obras públicas para ser consideradas en la preparación del Segundo Plan Quinquenal, relativas al antiguo proyecto de canalización del río Bermejo y al de aprovechamiento de Salto Grande, en el río Uruguay. Mantenía entonces sus posiciones sobre Bolivia: “prácticamente toda su riqueza ha pasado a manos de los grandes comercios internacionales cuya influencia fuera decisiva sobre los gobiernos de las grandes potencias del mundo gravitando esencialmente, antes sobre Gran Bretaña y hoy sobre Estados Unidos. o sobre ambas a la vez. Fueron esos intereses capitalistas -hipócritamente ocultos tras una

Personalmente había escuchado preguntar en la sesión plenaria del 23 de febrero de 1932 de la Conferencia del Desarme de boca del representante boliviano Adolfo Costa Du Rels si era posible que un país enclavado, tributario en todo tiempo y en toda materia de sus vecinos -que podían ejercer sobre él, “un control, por no decir una sujeción”- pudiera ser compatible con la seguridad internacional⁵⁸. Hallaba vinculación entre esas palabras y el comienzo de la guerra, medio año más tarde. Basado en la conciencia de una superioridad militar sobre el vecino débil -desmentida por los hechos posteriores- y el “legítimo anhelo de obtener la solución dentro de territorio que pueda ser completamente nacional”, Bolivia buscó bien al Norte al resolver la cuestión, apartándose de la ruta que le imponía la hidrografía de la región, “ruta que inevitablemente la llevaba al aprovechamiento de las vías fluviales más próximas, más económicas, más promisorias, más permanentes y accesibles con sacrificios menos cruentos”⁵⁹.

Scasso transcribía textos del libro del socialista Augusto Bunge, *La guerra del petróleo en la Argentina* -publicado en 1933 y que refería la relación entre la creación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y las luchas con la Standard Oil por las concesiones en la provincia de Salta- afirmando que la guerra se había desatado por incitación de la compañía norteamericana, después de la negativa del gobierno argentino de permitir la construcción del oleoducto a través del territorio de Formosa, cuyo control no estaría en sus manos. Para calibrar los intereses norteamericanos en el conflicto, el marino acudía a la

conclusión ya expresada por el general Mosconi de la que se deducen las tres etapas de la política petrolífera de los Estados Unidos en los países sudamericanos: "Penetración sonriente, consolidación cuidadosa e imposición insolente".⁶⁰

cuestión de fronteras- los que originaron la guerra del Chaco, entre Bolivia y Paraguay”, en DEHN, Donación Scasso. Caja 4, legajo 5, carpeta 59, *cit.*

⁵⁸ DEHN, Donación Scasso. Caja 4, legajo 2, carpeta 58, de Scasso a ministro de Marina, Buenos Aires, 14 de febrero de 1934, p. 18.

⁵⁹ DEHN, Donación Scasso. Caja 4, legajo 2, carpeta 58, 14 de febrero de 1934, *cit.*, p. 19.

⁶⁰ Mosconi (1957, p. 146), en DEHN, Donación Scasso, Caja 4, legajo 2, carpeta 58, de León L. Scasso a ministro de Marina, Buenos Aires, 14 de febrero de 1934, p. 6. Proveniente del sector del nacionalismo agrupado en la Fuerza de Orientación Radical de la Juventud Argentina (FORJA), en 1936 Scalabrini Ortiz vertía similares conceptos: “El capital norteamericano es un capital impetuoso, casi insolente. Carece de educación y hasta de urbanidad. Es un capital que desprecia la preparación psicológica de los dirigentes y de los países en que actúa. No tiene la fineza casi femenina de la política inglesa. La lentitud burocrática lo desazona” (Scalabrini Ortiz, 2001, 130).

Para Scasso, Argentina era la llave del desenvolvimiento y progreso de Paraguay, Bolivia y la zona central brasileña:

nuestro mayor desarrollo cultural nos habilita para mantener esa dependencia impuesta por la Argentina en Paraguay, hoy ya grande, es una prueba de esta afirmación; la tendencia separatista de Tarija es otra y acaso lo es también el estancamiento casi permanente del Mato Grosso.

Hasta el momento, Bolivia “había sido una de las grandes víctimas de la codicia capitalista”, pero entendía que la producción minera y el petróleo boliviano serían imprescindibles en el futuro cercano para la industrialización argentina, y posibles de ser compensados por el grano y la carne que irían hacia Bolivia cuando encontrarán fácil comunicación, precediendo la posterior complementariedad de productos industriales. Además, si entonces se importaba petróleo de México y Perú, “países lejanos e incontrolables”, convendría reemplazarlo por el de Bolivia. Con respecto a Brasil, temía que su otorgamiento de una vía férrea para la producción boliviana generara el desarrollo del Mato Grosso y de gran parte del país, y permitiera influir en la cuenca hidrográfica del Plata, independizándose del contralor argentino: “robustecida su potencialidad y acaso apoyada por sus vecinos, flanqueará por el norte a nuestro país, facilitando el ataque en una zona, hoy prácticamente inmune de peligro real”⁶¹. Desaconsejaba al gobierno argentino franquear la posibilidad de que Bolivia obtuviera una zona propia con salida al río Paraguay, “debe en mi entender, echar todo el peso de su indiscutible posición favorable para evitarlo”. La presencia soberana de Bolivia sobre la costa del río Paraguay modificaría el equilibrio de la política internacional del Río de la Plata, convirtiéndola en competidora en asuntos vinculados al dominio del estuario y de sus canales y afectando los intereses económicos argentinos arraigados en el Paraguay⁶². Para Scasso, a la Argentina le convenía evitar la instauración de un permanente conflicto en el norte de la región pues Bolivia luego podría intentar expandirse hasta el Pilcomayo en detrimento de Paraguay.

Bajo la presidencia del coronel David Toro el petróleo boliviano se puso como baza de intercambio. Toro negoció en octubre de 1936 tanto con Horacio Carrillo, especialmente enviado por Saavedra Lamas a La Paz, como con el Brasil: aquel para tantear la posibilidad de realizar operaciones petrolíferas con la Argentina en el Oriente y con los brasileños, para el

⁶¹ DEHN, *cit.*, de León L. Scasso a ministro de Marina, Buenos Aires, 14 de febrero de 1934.

⁶² Conceptos vertidos, por ejemplo, en: AMREA, carta de José María Cantilo a ministro Honorio Pueyrredón, Asunción, 18 de marzo de 1918, *cit.* en Brezzo y Figallo, 1999, 270.

aprovechamiento del petróleo de los yacimientos del norte y centro de Bolivia (Brezzo y Figallo, 1999, 340). Meses después, y en su afán por conseguir recursos para superar su gravísima situación material, tras haber reforzado el intervencionismo estatal con la creación de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos, Bolivia se hizo con el capital de la empresa Standard Oil⁶³. Era, en palabras de Spruille Braden, la primera vez que en América Latina se nacionalizaban las propiedades de una empresa petrolera norteamericana. Eso se combinaba con la negociación de los proyectos conjuntos con los gobiernos brasileños y argentino, gestiones que continuaron a pesar de que Toro fue depuesto por otra asonada castrense en julio de 1937, encabezada por el también oficial de la guerra, coronel Germán Busch (Klein, 1967). Si en Buenos Aires se pensaba que el petróleo boliviano, debido a su mediterraneidad, no tendría más valor que el que pudiera darle en el futuro el capital argentino, contando a su favor con las destilerías existentes en Salta, también Brasil prometía una salida atlántica a través de la construcción del ferrocarril Santa Cruz de la Sierra-Corumbá-Santos. Bolivia puso así a competir a la Argentina y Brasil.

Más ferrocarriles para la vinculación argentino-boliviana: determinación y dilación

En los despachos de la Cancillería argentina, a su vez, estudiando las causas que habían conducido a las hostilidades, se comenzaron a indagar más alternativas que contribuyesen en las decisiones y acuerdos que se fueron negociando, meritando que el clamor boliviano por una salida al mar que eclosionó contra el Paraguay, surgía además del abatimiento producido por la crisis de la plata y el estaño, que había originado desocupación y disminución de importaciones restringiendo las actividades comerciales dramáticamente⁶⁴. Todo ello había conducido a una especie de desesperación colectiva que buscaba en la ofensiva bélica la resurrección de la vitalidad nacional. Con ello, Bolivia se asemejaba más a las prácticas europeas, que buscaban la recuperación de tierras irredentas perdidas por guerras, a través de su compensación por medio de otro conflicto bélico, “de revancha” (Antokoletz, 1929, 17). No obstante, ni siquiera un triunfo militar traería

⁶³ Ver causas en Rout, 1970, 149.

⁶⁴ AMREA, Bolivia-Paraguay, 1935-1937, Caja 23, La cuestión del Chaco y los problemas económicos de Bolivia. Informe, s/f.

aparejado para los bolivianos la mejora de sus dificultades económicas. Aunque resultaba razonable que pretendiera independizarse de la tutela chilena para llegar al mar por el oeste, la búsqueda en el este de la salvadora comunicación directa con el exterior no ofrecía una vía equivalente. Radicada su industria minera sobre la meseta a una altura cercana a los 4.000 metros, entre las cumbres de la cordillera andina, el rumbo para sacar la enorme masa de minerales estaba fijado ya tradicionalmente en la costa del Pacífico, sobre cuyos puertos habían afluido durante muchos años de un modo exclusivo los enormes cargamentos de minerales, y por la misma vía entraban toda clase de artículos necesarios. Desde el altiplano y los valles bolivianos, los llanos extendidos en el gran ángulo formado por los ríos Paraguay y Pilcomayo, sufrían un gran aislamiento. Viniendo desde el oeste debían salvarse enormes desniveles, debido a la abrupta conformación de las estribaciones montañosas. Y para llegar a encontrar una vía regularmente cómoda, debía irse hasta el extremo sur de Bolivia, bordeando casi el límite con la Argentina, buscando por Villazón y Villa Montes la posibilidad de conseguir una entrada que seguía las sendas tradicionales del comercio.

Para la diplomacia argentina, la comunicación con el exterior por puertos instalados sobre el río Paraguay, no podía repercutir sobre las operaciones de importación y exportación de la Bolivia del altiplano. Se señalaba asimismo, que en la Bolivia chaqueña la población, los cultivos, los yacimientos de petróleo y las explotaciones ganaderas se escalonaban desde Santa Cruz de la Sierra, y bajando por ese valle, tenían en Yacuiba las vías férreas argentinas que podían conducir los productos a los puertos de Formosa, Barranqueras, Santa Fe y si se deseaba directamente hasta los de Rosario y Buenos Aires⁶⁵.

Resultaba factible que ciertas cargas de origen boliviano llegadas a Yacuiba, fueran transportadas hasta el ferrocarril argentino y de allí pasando por Ledesma y Perico, de nuevo subidas hasta La Quiaca y Villazón. Los gobiernos argentinos venían encarando obras que consolidaran la vía de Jujuy a La Quiaca en las proximidades de Volcán, punto de peligroso paso donde en los meses de fuertes lluvias estivales, se interrumpían los servicios ferroviarios por las avalanchas de barro que descendían de las montañas circundantes. Se trataba de importantes trabajos de ingeniería, cuyo costo elevado no se justificaba con la intensidad del tráfico en ese momento, pero que razones políticas habían decidido a realizarlas. Al igual que el comercio del ganado boliviano, la industria del plomo en el sur de Bolivia también

⁶⁵ AMREA, Bolivia-Paraguay, 1935-1937, Caja 23, La cuestión del Chaco, *cit.*

utilizaba la ruta de la Quebrada de Humahuaca para sus negocios de exportación, aunque había decrecido por el bajo valor del metal en el mercado europeo. Análogo era el tráfico de petróleo desde la región al norte de Yacuiba al altiplano. Los ferrocarriles argentinos tenían para ese transporte tarifas especiales que permitirían al petróleo bruto, a la nafta y al kerosene llegar hasta La Paz a precios competitivos con el producto extranjero introducido desde Arica⁶⁶, y además obligaría a rebajas de los fletes en los ferrocarriles chilenos de Antofagasta. La terminación de la línea de Metán a Barranqueras podía también permitir derivar hasta ese puerto sobre el río Paraná⁶⁷, la exportación de minerales de Bolivia, acortándose la distancia a recorrer en ferrocarril y por lo tanto las tarifas.

Insistir en lograr una salida por el río Paraguay implicaba la travesía a través del Chaco de varios centenares de kilómetros de terrenos bajos, anegadizos, cubiertos de enmarañados bosques, donde un camino era tan difícil de construir como de conservar. “No habría pues motivo fundado para suponer que extendida Bolivia en su territorio hasta el río Paraguay, sobre un frente más o menos extenso de este río, pudiera utilizarlo para incrementar su comercio exterior”⁶⁸, se opinaba desde Buenos Aires. Resultaba más plausible persistir con los ofrecimientos de mejoras en el servicio de comunicación ferroviaria.

Todas aquellas razones, impulsaron desde 1934 los avances en los estudios técnicos para arribar a una convención ferroviaria para lograr una salida al Atlántico por el Río de la Plata, la que recién se ajustaría en septiembre de 1937. El propósito era encarar el tendido de un ferrocarril que uniría Santa Cruz de la Sierra con Yacuiba, con un ramal a Sucre, capaz de transportar grandes cargas de minerales, cereales, azúcar, madera, maquinarias, y de contribuir al desarrollo agrícola de la región y sobre todo, favorecer la explotación de los yacimientos petrolíferos. El documento fue suscripto por el canciller Saavedra Lamas y el encargado de negocios de Bolivia en Buenos Aires, Alfredo Flores, disponiendo la creación de una comisión encargada de analizar el trazado más conveniente para construir el ferrocarril y su conexión con los del Estado argentino, en la misma frontera.

⁶⁶ AMREA, Bolivia-Paraguay, 1935-1937, Caja 23, *cit.*.

⁶⁷ Comenzada en 1908 la construcción del ferrocarril desde Formosa a Embarcación, el tendido prometió una salida fluvial para la producción minera, materializando la vinculación con el este de la Argentina. La construcción continuó hasta Las Lomitas, donde se estancó en 1915, para seguir hacia su meta final en diciembre de 1930 (Cecotto, 1957, 106). Para entonces, los gobiernos habían propulsado la militarización de la frontera.

⁶⁸ AMREA, Bolivia-Paraguay, 1935-1937, Caja 23, *cit.*.

Bolivia pagaría con petróleo durante un período de cuarenta años, enviado por oleoducto cuando este fuese construido por la Argentina, estudiara la ruta férrea, construyera la línea y proporcionara locomotoras, vagones, rieles. Debía asimismo suministrar la mayor parte de las traviesas de quebracho y parte del personal (Naciones Unidas, 1972, 139). En octubre, funcionarios de los ferrocarriles argentinos conjuntamente con representantes bolivianos realizaron el primer reconocimiento de la zona, inspeccionando el terreno del centro petrolero de Camiri, situado detrás de la cordillera del Aguaragüe (Pereyra, 1990, 19).

El 17 de febrero de 1938 se labró el acta de iniciación de los trabajos técnicos de la línea Yacuiba-Santa Cruz, siendo dividido el estudio en cinco tramos⁶⁹, aprovechando los planos levantados por la Standard Oil en sus tareas de prospección petrolera. Sin esperar la ratificación legislativa, las comisiones empezaron sus tareas en marzo, efectuando reconocimientos taquimétricos sobre caminos, inspeccionando los cursos de los ríos, explorando los terrenos y los bosques que cubrían la totalidad de la zona, en trabajos que resultaron muy duros (Pereyra, 1990, 20). Las dificultades aparecieron ni bien situarse en la zona: se carecía de equipos, hubo que pedir prestados elementos a particulares, el personal boliviano carecía de experiencia o no se conseguían peones. Se pidieron hombres al Primer Cuerpo de Ejército boliviano residente en Villa Montes, sin obtener éxito. Otra dificultad fue la fijación de un plazo de un año para el estudio en el sector Yacuiba, Boyuibe y Camiri, lugares de lluvias, de gran calor y de heladas, que obstaculizaban los avances. Se apreciaba que se había firmado un convenio sin una idea precisa de las modalidades de la región, de la función e importancia de la maquinaria que hiciera falta y los medios rápidos para proveerlo, de la idiosincrasia del personal que habría de intervenir, de la necesidad de contar con independencia económica y de una autoridad amplia para resolver situaciones de disciplina, de organización interna de campamentos, de asignación de jornales y sueldos, de provisión de víveres, de la necesidad de dejar establecidas las prerrogativas aduaneras. Todas medidas que estaban ausentes de una convención acordada en la comodidad de los despachos ministeriales. A ello había que sumarle el hecho de haber comenzado los trabajos en un período aún de tregua entre los ejércitos boliviano y paraguayos, al punto que en un determinado momento se

⁶⁹ Terminada la trocha métrica llegaría a conectar, a través del Ferrocarril General Belgrano, a Yacuiba, la capital de los llanos, con el puerto de Buenos Aires, que quedarían en una línea férrea para servir productos y personas en una distancia de 2388 km. (VI Reunión de ministros de Relaciones Exteriores de la Países de la Cuenca del Plata, 1973, 74).

volvieron a ocupar posiciones con la perspectiva de una reiniciación de las hostilidades. Las barreras militares dispuestas alrededor de Yacuiba, Palmar, Caiza, impedían la libre circulación por la zona, exigiendo pasaportes aún a los miembros argentinos de la comisión. Informaban los técnicos argentinos a cargo de las obras,

queremos dejar constancia de que un gran espíritu de sacrificio y una amplia y humana comprensión de la misión de sana vinculación internacional que entrañaba el trabajo a realizar, permitió mantener en sus filas la tenacidad necesaria para continuar con su cometido.⁷⁰

A pesar de todas las dificultades, al mismo tiempo, la Argentina hacía progresar su ferrocarril desde Tartagal (Salta) hasta Pocitos (estación Salvador Mazza), en la frontera argentina al sur de Yacuiba (Fifer, 1976, 353)⁷¹.

Alcanzar un intercambio comercial fructífero argentino-boliviano tenía grandes desafíos. En materia de industrias la única que generaba expectativa era la petrolera, encontrándose anticlinales en una extensión hacia el norte hasta el río Beni de más de mil kilómetros, lo que mostraba entonces a Bolivia como una de las mayores reservas de petróleo del mundo. Su desarrollo justificaba por sí sola la construcción de un ferrocarril, pero para ello era necesaria la colaboración internacional, siendo el mercado más importante a futuro el argentino, para colocar la producción, por el gran saldo negativo entre consumo y producción propia. Sin grandes poblaciones, se podía deducir que mientras no aumentaran los habitantes de la región mediante la intensificación de los trabajos de la industria forestal y minera y de la ganadería, la importación desde la Argentina no se acrecentaría significativamente -concentrada hasta el momento en artículos básicos como azúcar o harina. Apenas se podía esperar exportar de Bolivia a la Argentina madera y hacienda para invernar, que declinaría cuando se intensificara la cría de ganado en el Chaco salteño.

Casi a la par, el 25 de febrero, Bolivia y Brasil firmaban en Río de Janeiro el tratado de vinculación ferroviaria, que prometía un tendido de 650 kilómetros de rieles entre Corumbá -localidad fronteriza en el estado de Mato Grosso- y de allí al puerto de Santos hasta Santa Cruz. El nuevo acuerdo - que modificaba uno previo de diciembre de 1928- reafirmaba las

⁷⁰ National Archives of the United States, Maryland (NA) - RG 59, Decimal File 1945-49, Box 3479, Proposed railway between Yacuiba and Santa Cruz – Report of “Commission Mixta” – Bolivian-Argentine Commission. Ingeniero principal a ing. Jefe División Estudios y Proyectos, Buenos Aires, marzo 1940, p. 15-6.

⁷¹ La red vial caminera argentina llegó en 1939 a Yacuiba y a La Quiaca.

obligaciones del artículo 7 del tratado de Petropolis del 17 de noviembre de 1903 para la construcción de un ferrocarril que conectara Brasil y Bolivia. Implicaba también permitir los estudios de la zona petrolífera al norte del río Parapetí. El gobierno brasileño lograba reducir la compensación de dos millones de libras a uno, deuda que era producto de la cesión boliviana del territorio del Acre -y que aún no había saldado-, con la obligación de que esa suma se invirtiese en construir el ferrocarril, es decir, lo destinara a llevar el petróleo a su territorio. Como el monto no era suficiente, Brasil había prometido avanzar sumas adicionales para ser devueltas por Bolivia en libras esterlinas, o en el equivalente en petróleo o gasolina y con la garantía de la explotación de las zonas petrolíferas que el ferrocarril pudiera cruzar (ver Ostria Gutiérrez, 1946). El acuerdo parecía estimulado por el temor brasileño que la Argentina se hiciera fuerte en el corazón de Sudamérica al obtener el monopolio de los campos petrolíferos bolivianos y perfeccionar su vinculación ferrocarrilera con el Río de la Plata.

Los propósitos de derivar los flujos de intercambio boliviano por el Plata y beneficiar el norte argentino del gobierno de Justo incluyeron también el transporte aéreo. Por intermedio del ministerio del Interior y después de la realización de informes a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se había autorizado en abril de 1937 a la Pan American Grace Airways para realizar servicios de aeronavegación comercial de pasajeros, encomiendas y cargas en general entre Córdoba y Villazón, con escalas en Tucumán y Salta, conectándolos con su línea internacional entre Buenos Aires y Miami. La empresa concesionaria fue autorizada, además, para realizar servicios de cabotaje e internacional entre los puntos intermedios servidos por esa nueva línea⁷². Pan American Airways había iniciado en 1929 el servicio Buenos Aires-Miami y a partir de 1938 también operó la ruta Buenos Aires, Monte Caseros, Asunción del Paraguay. Se trataba de aportar una nueva, moderna y rápida vía de comunicación.

Ganar la Paz en el Chaco

⁷² *La Nación*, Buenos Aires, 9 de abril de 1937. Iniciada una gira por el noroeste del país en la segunda quincena de julio, fue deseo de Justo que la inauguración de los servicios coincidiera con su permanencia en Tucumán. La alemana Lufthansa ofrecía también la vinculación de La Paz con Lima y Río de Janeiro, y de allí a Europa, así como operaba en la Argentina. Ver Burden, 1943.

La Argentina fue a elecciones generales en febrero de 1938, aunque no se esperaban grandes cambios en materia de política exterior: el presidente sería el ex ministro de Alvear y Justo, Roberto Ortiz. De origen radical, Ortiz designó dentro de su gabinete -calificado como un elenco moderado y conservador- (Sanguinetti, 1988, 67-8) al ya vicealmirante León L. Scasso al frente del Ministerio de Marina, al general Carlos Márquez como ministro de Guerra y en Relaciones Exteriores, interinamente a Manuel R. Alvarado -que luego pasaría a Obras Públicas- para aguardar la llegada desde Europa en abril de José María Cantilo. Ortiz era acompañado en la fórmula oficialista por quien a su vez había sido titular del ministerio del Interior, Ramón S. Castillo. Se trataba de un jurista y profesor universitario, elegido senador en 1932 por Catamarca, “un típico conservador de las provincias pobres del noroeste” (Azarretto, 1998, 138-9).

Sin embargo, el tiempo de la paz en el Chaco no estaba firme. En abril el gobierno y los militares bolivianos decidieron el envío de una misión reservada compuesta por el ingeniero Dionisio Foianini, presidente de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos, y el jefe de la Policía, mayor Elías Belmonte Pabón⁷³ -luego ministros de Minas y Petróleos y de Gobierno, respectivamente. Los acompañaba el agregado militar a la legación argentina en La Paz, mayor Juan H. Mauriño⁷⁴. El grupo hizo una insólita petición ante el Estado Mayor General del Ejército: que la Argentina garantizase que el Paraguay no atacaría a Bolivia y que si se lograba esa promesa, Bolivia anularía el tratado celebrado con Brasil en febrero, entregando el transporte de toda su producción de petróleo a la Argentina⁷⁵.

⁷³ Integró la logia Razón de Patria (Radepa), formada en 1934 por prisioneros de guerra confinados en Paraguay, siendo luego hombre de confianza del presidente Germán Busch. Contó con gran apoyo popular debido a su defensa de los recursos naturales para impedir que cayeran bajo el control extranjero. Ver Belmonte Pabón, 1994, 178-81.

⁷⁴ Juan Héctor Mauriño pertenecía al arma de Caballería. En la Conferencia de Paz del Chaco se le asignó la misión de ser observador militar en Villa Montes, bajo la supervisión del Ministerio de Relaciones Exteriores, tarea de la que se hizo cargo en enero de 1937. En junio fue enviado a La Paz, en misión confidencial por orden del ministerio de Guerra. El 7 de octubre fue nombrado agregado militar a la legación de la Argentina en Bolivia, para cesar en su función el 4 de diciembre de 1939. Mauriño había solicitado mando de tropa, pero el coronel Perón, director general de personal, le hizo saber que debía permanecer en su destino por lo menos dos años. En su informe de calificación correspondiente a 1939 se señalaba, “no obstante haberse hecho cargo de su puesto en una época de hostilidad para nuestro país, alcanzó mediante tesonera labor de penetración inteligente, gran ascendiente entre los militares bolivianos. Su actuación ha sido sólida y de provecho, sus trabajos bien orientados y eficaces”, en Archivo del Ejército (AE), Legajos personales, Legajo 16025.

⁷⁵ Sobre anteriores gestiones de Mauriño y Saavedra Lamas, ver Rout, 1970, p. 152.

Los rumores que los acompañaban también hablaban que el objeto del viaje era el obtener una tregua de varios años en el Chaco, bajo la garantía de la Argentina, en los cuales se dedicarían a organizar el tema de los combustibles en la región entre Yacuiba y Sanandita, pero que en el fondo les daría tiempo para prepararse para una futura guerra⁷⁶. Pocos meses antes, el 3 febrero - aniversario del combate que librara el general San Martín en 1813- la Argentina inauguraba una nueva e importante destilería en San Lorenzo, provincia de Santa Fe: es decir, avanzaba con sus proyectos petroleros y de comunicación.

En el Estado Mayor, tanto su jefe interino coronel José María Sarobe⁷⁷ como el titular de la Sección Política Internacional, teniente coronel Orlando Peluffo⁷⁸, que no habían autorizado ni el viaje ni la gestión de Mauriño, opinaron que no les correspondía tratar el asunto. El tema fue sí considerado, ante la ausencia del canciller Cantilo en Chile, por el secretario general del Ministerio, Luis Castiñeiras, quien se entrevistó con Foianini el 2 de mayo. Este le confirmó los deseos bolivianos de obtener una garantía de la Argentina, pues su país no podía soportar más los gastos del rearme y necesitaba la paz para explotar sus riquezas. Le confió “que el general Góes Monteiro, jefe del Estado Mayor del Brasil, en su reciente viaje a Chile había propuesto una alianza llamada de herradura, entre Chile, Bolivia y Brasil. Que con ese motivo se había trasladado a La Paz el agregado militar brasileño en Santiago de Chile”⁷⁹. Todo aquel movimiento se superponía con las gestiones diplomáticas y la firma de convenios, con ofertas que pretendían la intercesión del gobierno porteño para lograr un acceso

⁷⁶ Ver Figallo, 1996, p. 622.

⁷⁷ Ligado al sector profesionalista del Ejército, designado miembro de la Academia Nacional de la Historia en 1938, autor que sería de obras como *Estudio sintético de la potencialidad militar de la Argentina y de los países limítrofes* (1923), *Hacia la nueva educación: ensayo sobre la escuela y el problema económico social* (1937), *Política económica argentina* (1942), *Ibero América: mensaje a la juventud americana* (1944) así como el prólogo de un libro de Alfredo L. Palacios, *Pueblos desamparados: solución de los problemas del noroeste argentino* (1944), el coronel José María Sarobe (1888-1946) ganó el concurso de ensayos convocado en 1934 por el Círculo Militar, con su trabajo sobre *La Patagonia y sus problemas*, publicado al año siguiente, señalando que seguía pendiente su plena integración en el territorio argentino. Ver Navarro Floria y Núñez (2012).

⁷⁸ Tras la crisis diplomática que se produjo en enero de 1944 a consecuencia de las repercusiones del golpe de Bolivia en diciembre y del asunto de espionaje -el “caso Hellmuth”, Peluffo fue designado ministro de Relaciones Exteriores durante el gobierno de Edelmiro Farrell.

⁷⁹ AMREA, Bolivia y Paraguay, 1935-1939, Caja 24. Política. Memorandum, fol. 90-93. 2 de mayo de 1938.

soberano al río Paraguay. Si Foianini y Belmonte se mostraron partidarios de un entendimiento con la Argentina -objetando en el seno del gabinete del coronel Busch los acuerdos con el gobierno de Río de Janeiro, que consideraban lesivos para la soberanía boliviana-, (Gallego, 1992, 143) el respaldo de Brasil también aparecía como necesario para Bolivia, y la gestión se diluyó. Afirma Moniz Bandeira:

A crença de que o petróleo existia, em quantidade comercial, a leste da linha de hitos, no Chaco Boreal, continuou a orientar a resistência tanto de Bolívia quanto do Paraguai à conclusão de um acordo, não obstante as informações prestadas pela Standard Oil e transmitidas pelo Embaixador norte-americano Spruille Braden, sobre os resultados negativos de suas pesquisas. (Moniz Bandeira, 1998, 183).

Si no era el petróleo, podían ser otros productos estratégicos. Las gestiones y acuerdos habían coincidido con un renovado interés de las Fuerzas Armadas argentinas por asegurar la defensa militar del país, vigorizando su industria siderúrgica, cuyos mayores propulsores estaban entre las grandes reparticiones del Ejército, que insistían en la conveniencia de abastecerse de las reservas mineras de Bolivia. Ya en 1936 se había creado la Dirección General de Materiales del Ejército, mientras en Jujuy donde se habían encontrado yacimientos de hierro, comenzaría a producirse estaño, aunque lejos se estaba aún de prescindir del metal importado para la fabricación de pertrechos de guerra. Años después se fundaría Fabricaciones Militares, cuyo director general ingeniero Manuel Savio propuso crear una amplia red de industrias básicas formadas por sociedades mixtas con el capital privado, destinadas a atender necesidades militares así como demandas civiles (Schvarzer, 1996, 178). Los importantes yacimientos de hierro en la serranía del Mutún, en el extremo este del Chaco en la zona de Santa Cruz, comenzarían a constituir otra perspectiva deseable, entre ilusión y realidad.

Los proyectos de los que participaban Bolivia, Argentina y Brasil, adyacentes a las negociaciones de paz por el Chaco, trajeron como consecuencia la protesta de los representantes paraguayos, mientras el presidente Busch le hizo saber a un enviado de la Cancillería argentina que si esperaba la ratificación del convenio de petróleo y ferrocarril debía inducir a la retirada paraguaya en el oeste del Chaco (Brezzo y Figallo, 1999, cap. 4).

El Paraguay estaba flaco de respaldo de parte de los negociadores para hacer valer territorialmente al máximo el triunfo de sus armas. Aunque en notoria inferioridad de capacidad de seducción de sus materias primas frente

a Bolivia, el ministro paraguayo en Buenos Aires quería atraer a Uruguay hacia su posición, ofreciéndole primero una incierta vinculación para el cateo y la explotación futura de hidrocarburos en el Chaco, e incluso una propuesta de acuerdo para la formación de un consorcio comercial paraguayo-uruguayo para el tema del petróleo (Paiva Alcorta, 1983, 149). A pesar de que no pudo pagárselo con crudo sino con divisas, Bolivia también había cortejado al Uruguay comprándole trigo pagadero en petróleo (Gallego, 1992, 140).

Finalmente, el Tratado de Paz, Amistad y Límites entre Bolivia y Paraguay se firmó el 21 de julio, aunque se habían logrado consensuar las partes varios días antes. Se entregaba a Bolivia territorio ocupado por Paraguay en las acciones bélicas, con lo que se lo alejaba de sus yacimientos petrolíferos, pero que era vital para la construcción de carreteras o ferrocarriles que pudieran unir el Oriente -y conectarlo con Argentina vía Tarija-, concediéndole un puerto franco en el río Paraguay, en Puerto Casado, bajo soberanía paraguaya. En cuanto al arbitraje *ex aequo et bono* que se dispuso para trazar los límites definitivos, sibilinamente confiaba a Washington Spruille Braden: “was purposely so phrased as to make it impossible for any-one to define the western zone” (Rout, 1970, 204). Enrique Finot, ministro boliviano en Buenos Aires -y antes canciller-, expresaba que su país había conseguido positiva ventaja, al saber vincularse con el Brasil y aumentar el interés argentino por una aproximación económica efectiva (Ostria, 1946, 134). Bolivia ratificaría los convenios firmados con el gobierno de Vargas, pero aplazaría hasta febrero de 1941 los acuerdos alcanzados con la Argentina (Abadie-Acardi, 1966)⁸⁰ : el

⁸⁰ El convenio de vinculación con la Argentina recién se concretaría, una vez finalizada la Conferencia Económica Regional del Plata y muerto el presidente Busch en agosto de 1939, con la promesa de establecer el ferrocarril de 570 kilómetros entre Yacuiba y Santa Cruz. En septiembre de 1942 los presidentes Enrique Peñaranda y Ramón Castillo asistieron a la colocación del primer durmiente de las obras en construcción en la zona fronteriza entre Pocitos y Yacuiba. Fueron necesarios varios replanteos de la obra, salvar el obstáculo del río Pilcomayo, así como la espesura del monte cerrado y hacer frente a la falta de caminos, mala calidad del suelo, copiosas lluvias tropicales en el verano e incluso algunos malones de indios. En 1946, al iniciarse la presidencia de Perón estaban afectados a la obra mil obreros y tres años después la Comisión Mixta tenía a su servicio casi cinco mil trabajadores. Bolivia ofertó mano de obra de mineros cuyas fuentes de trabajo estaban siendo cerradas, en AMREA. Incidentes fronterizos, Caja 38, 1947, La Paz, 13 de enero de 1947. (Fdo) Buitrago. La enrikladura llegó a Santa Cruz de Sierra en 1957, inaugurando la línea el general Pedro Aramburu y el dr. Hernán Siles Zuazo. Quedaron por años subsistentes numerosas cuestiones relativas a la financiación del ferrocarril. El servicio de trenes se abrió al tráfico recién en noviembre de 1965. Hasta 1995 fue posible intercambiar mercaderías y equipos a través de este tendido ferroviario, ver: Pereyra (1990, 27).

reconocimiento de la creciente cercanía con Brasil -que expandía sus fronteras hacia el oeste- descartaba la posibilidad de un monopolio argentino en el Oriente.

El 28 de diciembre tuvo lugar en Villa Montes la entrega y toma de posesión de los territorios que una de las partes debía entregar a la otra, mientras la labor material de amojonamiento de la frontera paraguayo-boliviana sería ejecutada sobre el terreno por la comisión mixta demarcadora, presidida por el coronel Baldomero J. de Biedma, director del Instituto Geográfico Militar de la Argentina, e integrada por militares bolivianos y paraguayos⁸¹. El 23 de enero de 1939 la Conferencia de Paz daba por concluidas sus labores.

Consideraciones finales

Mediaciones, guerra y paz del Chaco involucraron a todos los países del Cono Sur y a sus gentes, al poderoso vecino americano del Norte y a distintas empresas multinacionales. Sus consecuencias se superpondrían con las tensiones que disparó en la región la crisis internacional que desembocaría en la Segunda Guerra Mundial. Bolivia, mientras había protagonizado “la mayor ofensiva para abrir el oriente boliviano” al Plata (Klein, 1993, 391; Gallego Ferrán, 1996), con sus promesas a la Argentina y al Brasil de aprovechamiento petrolífero, disgustó a Chile contraponiendo la posibilidad de una ruta hacia el Atlántico, a la orientada hacia el Pacífico, vía habitual de su riqueza. A su vez, se habían ido sumando resentimientos bolivianos como consecuencia del Tratado de Lima de 1929 entre Chile y Perú y del apoyo chileno en la guerra contra el Paraguay con el solo objeto de ayudarla a obtener su salida por el este, y no insistir en sus reclamaciones marítimas en el Pacífico⁸². Brasil, que recuperaría un protagonismo regional que sentía

⁸¹ *La Nación*, Buenos Aires, 23 de enero de 1939. En el año 2007 se dieron por terminadas las tareas de la Comisión Mixta demarcadora de límites, y en abril de 2009 el gobierno argentino entregó en Buenos Aires la Memoria Final a los cancilleres de Bolivia y Paraguay.

⁸² AMREA, Varios, 1939, Caja 4255, Expediente 1, de representante argentino Avelino Aráoz a ministro José María Cantilo, La Paz, mayo 26 de 1939, y agosto 24 de 1939. Tras ser nombrado por el gobierno de Justo para representar a la Argentina en Bolivia, el 23 de septiembre de 1937 Aráoz fue reconocido como ministro plenipotenciario en La Paz, y luego embajador por ley 12.682, del 31 de julio de 1941, cuando se elevó el rango de la representación a embajada -renunciando el 18 de junio de 1943. Partidario de la abolición de las trabas fronterizas, propagandista de las bondades de las carnes y productos agrícolas salteños como elemento de intercambio, Aráoz conocía el ambiente y las necesidades de la

perdido después de la Guerra de la Triple Alianza, renovarías altas dosis de rivalidad con una Argentina que planificaba, ejecutaba y gestionaba, tanto como se empeñaba en proyectos cuasi grandiosos, confrontados y en ocasiones frustrados por distintos grupos de poder. No obstante, en aquel 1938 en que se firmó la paz del Chaco en Buenos Aires, el militar brasileño Mario Travassos veía “una magnífica expansión del Estado argentino, que cada vez más consolida la irradiación incomparable de su influencia, a la sombra de la misma lengua, de una misma religión y de la continuidad territorial que inspiraron los antiguos virreinos”. Travassos (1941, 14) lo consideraba un éxito geopolítico, logrado gracias al fomento de las comunicaciones que la Argentina intentó en su relación con Bolivia. Pero el mundo y la región se hallaban a las puertas de otra guerra, esta vez global, que puso nuevamente a interactuar y muchas veces a competir entre sí a los países del Cono Sur.

Lista de referencias

- Abadie-Aicardi, R. (1966). *Economía y sociedad de Bolivia en el siglo XX. El antiguo régimen*. Montevideo: Ediciones Río de la Plata.
- Abecía Baldivieso, V. (1979). *Las relaciones internacionales en la historia de Bolivia*. Tomo II. La Paz-Cochabamba: Los Amigos del Libro.
- Alcoba Pescador, C. (2013). La historia del ferrocarril a La Quiaca en torno al Centenario de su fundación. En R. Cicerchia (dir. y comp.) (2013).
- Alvear, Marcelo T. de (1928). *Presidencia Alvear. 1922-1928. Compilación de mensajes, leyes, decretos y reglamentaciones. Tomo III*. Buenos Aires: Talleres Gráficos de Gerónimo Pesce.
- Antokoletz, D. (1929). *América, hemisferio de la paz. Solución integral del problema del Pacífico (Conferencia pronunciada el 20 de agosto de 1929 en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires)*. Buenos Aires, 17.
- Asseff, A. (1980). *Proyección continental de la Argentina. De la Geohistoria a la Geopolítica*

región en relación con el comercio de intercambio argentino-boliviano. En septiembre de 1938 el gobierno boliviano le entregó la condecoración del Cóndor de los Andes, en el grado de Gran Oficial. Comerciante, sin instrucción universitaria y de convicciones conservadoras, Aráoz había nacido en Salta, donde fue intendente municipal y gobernador entre 1932 y 1936. En 1933, con el quebranto de las arcas provinciales, incapaz de pagar a los empleados públicos, urgido por obtener fondos, propició una concesión precaria para explotación petrolera a la Standard Oil en competencia con YPF, ver Solberg (2001, 76-77) y Gadano (2006, 338-343). Favaro y Morinelli vinculan las tensiones del estado nacional y el provincial, la incidencia de la cuestión petrolera y los intentos de no romper la alianza gobernante de la Concordancia en Salta (1993, 152-157).

- nacional*. Buenos Aires: Pleamar.
- Azaretto, R. (1998). *Federico Pinedo, político y economista*. Buenos Aires: Emecé.
- Ballent, A. (enero-junio 2005). Kilómetro Cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, N. 27.
- Barrera Aguilera, Ó. J. (enero-junio 2011). La Guerra del Chaco como desafío al panamericanismo: el sinuoso camino a la Conferencia de Paz de Buenos Aires, 1934-1935. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 1.
- Belmonte Pabón, E. (1994). *Radepa. Sombras y refulgencias del pasado*. La Paz.
- Benedetti, A. (enero-diciembre 2005). El ferrocarril Huaytiquina, entre el progreso y el fracaso. Aproximaciones desde la geografía histórica del territorio de los Andes. *Revista Escuela de Historia*, N. 4.
- Besoky, J. (2002). El nacionalismo populista de derecha en Argentina: la Alianza Libertadora Nacionalista, 1937-1975. *Revista Mediações*, V. 19, N. 1, jan./jun 2014, 65.
- Bieber, L. E. (1996). A guerra do Chaco e as relações brasileiro-bolivianas no período 1930-1945. Um caso de reorientação da política exterior do Brasil. *Ibero-Amerikanisches*, 3-4.
- Borba Vargas, C. A. (2017). Mediación de la Liga de las Naciones en la Guerra del Chaco: una aproximación a las explicaciones de su fracaso. Universidad de Brasilia, Programa de Posgrado en Relaciones Internacionales, Artículo presentado como requisito parcial para la obtención del título de Especialista en Relaciones Internacionales. Recuperado de: http://www.bdm.unb.br/bitstream/10483/17542/1/2016_CeliaAnaliaBorbaVargas_tcc.pdf
- Boscovich, N. (1973). *Proyecto para la integración regional. Canalización del Bermejo (Geopolítica Argentina en el Cono Sur)*. Buenos Aires: Ciencia Nueva.
- Bovi, M. (2007). El Ferrocarril de La Quebrada. Estado, elites provinciales y los discursos sobre la modernidad en la construcción del Ferrocarril a Bolivia, 1880-1910. En *XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.
- Brezzo, L. y Figallo, B. (1999). *La Argentina y el Paraguay, de la guerra a la integración. Imagen histórica y relaciones internacionales*. Rosario: Pontificia Universidad Católica Argentina, Instituto de Historia.
- Brezzo, L. (coord.) (2018). Dossier 80 años de la paz de la Guerra del Chaco. 1938-2018. *Res Gesta*, 54.
- Bunge, A. (1933). *La guerra del petróleo en la Argentina*. Buenos Aires: Impresores Comerciales La Gráfica.
- Burden, W. (1943) *The struggle for Airways in Latin America*. New York: Council on Foreign Relations.
- Capdevila, L.; Combès, I. Richard, N. y Barbosa, P. (2010). *Los hombres transparentes. Indígenas y militares en la guerra del Chaco (1932-1935)*. Cochabamba: Instituto de Misionología/Itinerarios/CERHIO [hay edición previa francesa].
- Capizzano, H. (2013). *Alianza Libertadora Nacionalista. Historia y Crónica (1935-1953)*. Buenos Aires: Edición del autor.
- Carrasco, D. (1991). *Historia de las relaciones chileno-bolivianas*. Santiago: Editorial Universitaria, 197-236.
- Carrillo, H. (1922). *El ferrocarril al Oriente boliviano. Algunos antecedentes de la Convención. Notas personales*, Buenos Aires: Imprenta de Pablo Coni.
- Caterina, L. (1995) *La Liga Patriótica Argentina. Un grupo de presión frente a las convulsiones sociales de la década del '20*, Buenos Aires: Corregidor.
- Cecotto, A. (1957) *Historia de Formosa y episodios atinentes*. Formosa.

- Chazal, A. (enero-abril 2017). Guerra del Chaco en perspectiva indígena: chamanes y no-humanos en el campo de batalla. Una aproximación a las memorias qom en torno al conflicto. *Folia Histórica del Nordeste*, 28.
- Chiavenatto, J. (1989). *La Guerra del Chaco. Petróleo*. Asunción: Carlos Schauman Editor, 75.
- Cicerchia, R. (2013). Introducción. Tren a Bolivia: panorama. En R. Cicerchia (dir. y comp.) (2013).
- Cicerchia, Ricardo (dir. y comp.) (2013). *Caminos de fierro... tren a Bolivia: el ramal San Salvador de Jujuy-La Quiaca en la primera mitad del siglo XX*. Rosario: Prohistoria.
- Cisneros, A. y Escudé, C. (dir.) (2000). *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina*. Buenos Aires: GEAL-CARI, 2000.
- Cortés Díaz, M. (2016). La diplomacia chilena y el conflicto del Chaco ((1928-1938). *Encrucijada Americana*, 1.
- Dalla Corte, G. (2008). Puerto Casado: construcción del espacio local y empresas extractivas en el contexto de la guerra del Chaco. En *XI Encuentro-Debate América Latina ayer y hoy, organitzat pel Departament d'Antropologia Social i d'Història d'Amèrica i d'Àfrica de la Universitat de Barcelona "Poder local, poder global en América Latina"*. Barcelona: Universitat de Barcelona.
- Dalla Corte, G. (2009). *Lealtades firmes. Redes de sociabilidad y empresas: la "Carlos Casado S.A" entre la Argentina y el Chaco paraguayo (1860-1940)*. Madrid: CSIC.
- Dalla-Corte Caballero, G. (2do. semestre 2014). Hacia la Guerra del Chaco. La legación de Chile en Asunción del Paraguay. *Avances del Cesor*, 11.
- Doratioto, F. (1999). As políticas da Argentina e do Brasil em relação à disputa boliviano-paraguaya pelo Chaco (1926-1938). En *Los años 30: vinculaciones y espejismos*, Río de Janeiro.
- Favaro, O. y Morinelli M. B. (1993). La cuestión regional en la política argentina: conflictos y alianzas (1880-1930). En W. Ansaldi; A. Pucciarelli y J. C. Villarroel, *Argentina en la paz de dos guerras. 1914-1945*, Buenos Aires: Biblos.
- Fernández Bengoechea, T. (2007). *Carlos Saavedra Lamas: Un Obrero de la Paz*. Buenos Aires: Dunken.
- Ferreras, N. (septiembre 2008). ¿El inicio de una larga amistad? Los primeros pasos en la relación entre la Organización Internacional del Trabajo y la Argentina (1931 a 1937). *XXI Jornadas de Historia Económica*. Asociación Argentina de Historia Económica y Universidad Nacional de Tres de Febrero, Caseros.
- Fifer, J. V. (1976). *Bolivia. Territorio, situación y política desde 1825*. Santiago: Francisco de Aguirre.
- Figallo, B. (1996). Bolivia, la Argentina y la Segunda Guerra Mundial. *III Jornadas de Historia de las Relaciones Internacionales. Globalización e Historia*, Buenos Aires: H. Cámara de Diputados de la Nación.
- Figallo, B. (2003). Espacios nacionales y espacios regionales. Conflictos y concertaciones en las fronteras chaqueñas de Argentina, Bolivia y Paraguay. *Anuario de Estudios Americanos*, t. LX.
- Figallo, B. (enero-julio 2003). 1940, un año en revisión. La Argentina y la repercusión regional de la Segunda Guerra Mundial. *Temas de historia argentina y americana*, 4.
- Figallo, B. (2007). *Diplomáticos y marinos argentinos durante la crisis española. Los asilos de la Guerra Civil*. Buenos Aires: Librería Histórica.
- Fraga, R. (1991). *Carlos Saavedra Lamas. Estudio preliminar*. Buenos Aires: Centro de Estudios para la Nueva Mayoría.
- Frank O. M. y Cooney J. W. (2007). *Paraguay and the United States: distant allies*. Athens:

- University of Georgia Press.
- Funes, O. T. (2012). *Caminos de hierro. Políticas de Estado y Soberanía*. Buenos Aires: Ciccus.
- Gadano, N. (2006). *Historia del petróleo en la Argentina. 1907-1955: Desde los inicios hasta la caída de Perón*. Buenos Aires: Edhasa.
- Gallego, F. (1992). *Ejército, nacionalismo y reformismo en América Latina. La gestión de Germán Busch en Bolivia. 1937-1939*. Barcelona: PPU.
- Gallego, F. (1996). Expansión y ruptura del orden liberal en Bolivia, 1900-1932. *Anuario de Estudios Americanos*, Tomo LIII, 1.
- Gaona, F. (1954). *La hegemonía argentina en el Paraguay. Decálogo del gral. Perón, ¿desapretará las amarras de la dependencia?*. Buenos Aires: edición del autor.
- García Heras, R. (1985). *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939*. Buenos Aires: Libros de Hispanoamérica.
- Gaveglío, S. H. (setiembre-octubre 1980). Bolivia. Pérdida de su acceso al río Paraguay. La Guerra del Chaco (1932-38), II parte. *Estrategia*, 66.
- Gordillo, G. (diciembre 2015). Barcos varados en el monte. Restos del progreso en un río fantasma. *Runa*, 36, 2.
- Gordim Da Silveira, H. (1997). *Argentina x Brasil: a questao do Chaco Borea*. Porto Alegre: Edipucrs.
- Gordim da Silveira, H. (julio-diciembre 2009). A visão militar brasileira da Guerra do Chaco: projeção geopolítica e rivalidade internacional na América do Sul. *Antíteses*, 2, 4.
- Heredia, E. (dir.) (1994). *América Latina. Isla o archipiélago. El rol de las vías de comunicación en la estructuración espacial latinoamericana*. Universidad Nacional de Córdoba, Programa de Historia de las Relaciones Interamericanas, Centro de Investigaciones de la Facultad de Filosofía y Humanidades.
- Herken Krauer, J. (1984). *El Paraguay rural entre 1869 y 1913. Contribución a la historia económica regional del Plata*. Asunción: CEPES.
- Herrera León, F. (2016). México y España: mediadores interamericanos de la Sociedad de Naciones (1932-1935). En M. A. Lopes y M. C. Zuleta, *Mercados en común. Estudios sobre conexiones transnacionales, negocios y diplomacia de las Américas (Siglos XIX y XX)*. México: El Colegio de México.
- Hilton, S. (1994). *Oswaldo Aranha. Uma biografia*. Río de Janeiro: Objetiva.
- Jeffs Castro, L. (2004). Combatientes e instructores militares chilenos en la Guerra del Chaco. *Universum*, 19, 1.
- Justo, L. (1956). *Prontuario. Una autobiografía*. Buenos Aires: Gure.
- Klein, H. (1967). German Busch and the Era of "Military Socialism" in Bolivia. *Hispanic American Historical Review*, 47, 2.
- Klein, H. (1993). *Orígenes de la revolución nacional boliviana. La crisis de la generación del Chaco*. México: Grijalbo.
- Korableva, L. (2009). La Liga de las Naciones y la Guerra del Chaco: 1932-1935. *Estudios Avanzados*, 11.
- Lagos, M. y Santamaría, D. (noviembre 2008). Barcos en la selva. El Bermejo: un modelo frustrado de comunicación e intercambio. *III Jornadas de Historia de la Patagonia, Bariloche*.
- Langer, E. D. (2016). Indigenous Peoples and the Chaco War: Power and Acquiescence in Bolivia, Paraguayan and Argentina. En B. M. Chesterton (ed.), *The Chaco War. Environment, Ethnicity and Nationalism*. Londres: Bloomsbury Academic.
- Luqui Lagleyze, J. (2005). Los aspectos navales de las relaciones argentino-germanas. II. La época del Tercer Reich. 1930-1945. *Temas de historia argentina y americana*, 7.

- Mayo, C. A., Andino, O. R. y García Molina, F. (1986). *La diplomacia del petróleo (1916-1930)*. Buenos Aires: CEAL.
- Mayo, C. A. y García Molina, F. (1999). Bajo la lupa: el presidente Justo y su gabinete, en la mirada de la embajada norteamericana en Buenos Aires (1933-1936). En *Carlos S.A. Segreti in memoriam. Historia e historias. I*, Córdoba: Centro de Estudios Históricos.
- Mejillones Quispe, G. (2017). *El Servicio de Inteligencia entre 1927-1938: el espionaje, contraespionaje de Bolivia durante la guerra del Chaco*. Tesis de Licenciatura, Universidad Mayor de San Andrés. Recuperado de: <https://repositorio.umsa.bo/handle/123456789/11306>
- Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina (1973). VI Reunión de ministros de Relaciones Exteriores de la Países de la Cuenca del Plata, *Inventario de proyectos de integración física en la Cuenca del Plata*. Buenos Aires: Banco Interamericano de Desarrollo, Instituto para la Integración de América Latina.
- Miranda Pacheco, C. (1999). Del descubrimiento Petrolífero a la Explosión del Gas. En Campero Prudencio, F. (ed.). *Bolivia en el siglo XX*. La Paz: Amigos del Libro.
- Moniz Bandeira, L. A. (1998). A Guerra do Chaco. *Revista Brasileira de Política Internacional*, 41, 1.
- Monte de López Moreira, M. (2018). Mujeres en la Guerra del Chaco: su protagonismo en la retaguardia y en la vanguardia. En Brezzo L. (coord.).
- Moreno Quintana, L. (octubre 1926). La cuestión de límites con Bolivia, *Revista de Ciencias Económicas*, Año XIV, Serie II, 971.
- Moreyra, M., Diniz-Brancato, E. y Lubisco, S. (2003). O arquivo de José Carlos de Macedo Soares: correspondência ativa e passiva selecionada. Porto Alegre: EDIPUCRS.
- Mosconi, E. (1936). *El petróleo argentino, 1922-1930, y la ruptura de los trusts petrolíferos inglés y norteamericano el 1º de agosto de 1929*. Buenos Aires: Talleres Gráficos Ferrari Hnos.
- Mosconi, E. (1957) *La batalla del petróleo. YPF y las Empresas Extranjeras*. Buenos Aires: Problemas Nacionales.
- Naciones Unidas (1972). *Los ferrocarriles internacionales de Sudamérica y la integración económica regional*. Nueva York.
- Navarro Floria, P. y Núñez, P. (julio-diciembre 2012). Un territorio posible en la República imposible. El coronel Sarobe y los problemas de la Patagonia argentina. *Andes*, 23, 2.
- Oliveira-César, M. (noviembre 2007). Causas, preparativos y desarrollo de la Guerra del Chaco (1932-1935). *Idea Viva*, 25.
- Olmos Gaona, A. (noviembre 2000). Saavedra Lamas y el premio Nobel de la Paz. *Todo es Historia*, 400.
- Ostria Gutiérrez, A. (1946). *Una obra y un destino. La política internacional de Bolivia después de la guerra del Chaco*. Buenos Aires: Ayacucho.
- Paiva Alcorta, F. (1983). *La Paz del Chaco. Documentos para el estudio de las tratativas que concluyeron en el Tratado de Paz, Amistad y Límites con Bolivia (Archivo Dr. Félix Paiva)*. Asunción: Instituto Paraguayo de Estudios Geopolíticos y de Relaciones Internacionales, 149.
- Parrón, M. G. (2015). La diplomacia argentina en el conflicto bélico del Chaco Boreal según El Intransigente y Nueva Época. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Recuperado de: <https://journals.openedition.org/nuevomundo/67686>
- Parrón, M. G. (2018). Interpelaciones identitarias en la Guerra del Chaco Boreal. Posicionamientos gubernamentales e intereses empresariales, 1932-1935. *Res Gesta*, 54. En Brezzo L. (coord.).
- Pasero, C. A. (marzo 2003). Jorge Amado en Buenos Aires, capital de Hispanoamérica (1935-

- 1942). *Cuadernos Hispanoamericanos*, 633.
- Peltzer, E. M. (2002). *Diez años de conflicto entre la Casa Rosada y la Casa Blanca (1936-1946). Primera Parte: la política de los gobiernos conservadores entre 1936 y 1939*. Buenos Aires: Ethos.
- Pereyra, A. (1990). *Comixta: Testimonio de la integración latinoamericana. 1943-1990*. Buenos Aires: Libros de Hispanoamérica.
- Pérez Stocco, S. (2012). La neutralidad argentina en la Guerra del Chaco. *Épocas*, 5.
- Pérez Stocco, S. (2014). *La Paz del Chaco. Carlos Saavedra Lamas y la participación de la Cancillería argentina. (1932-1938)*. Mendoza: Jagüel.
- Peter N. (1978). The diplomatic mission of Alexander Wilbourn Weddell at the inter-American conference for the maintenance of peace. December 1-23, 1936. *Master's Theses*, University of Richmond.
- Peterson, H. F. (1985) [1964]. *La Argentina y los Estados Unidos. II. 1914-1960*. Buenos Aires: Hyspamerica, 1985.
- Pien, S. (1999). *Un Argentino llamado Mosconi*. Buenos Aires: Biblioteca Soldados.
- Pignatelli, A. I. (2011). *El traidor. La historia del único militar argentino destituido por espionaje*. Buenos Aires: Vergara.
- Pruden, H. (2018). Santa Cruz de la Sierra: de campañas separatistas y proyectos integracionistas, entre las postrimerías y la posguerra del Chaco (1935-1939). En Brezzo L. (coord.).
- Rabbi-Baldi, C. y Díaz Gómez, L (2018). *Ferrocarril y Desarrollo. La proeza del tendido a Bolivia por la Quebrada de Humahuaca*. Buenos Aires: Astrea.
- Rapoport, M. y Spiguel, C. (2009). *Relaciones tumultuosas. Estados Unidos y el primer peronismo*. Buenos Aires: Emecé.
- Rapoport, M. (2018). La política norteamericana y la Paz del Chaco. Entrevista al doctor Mario Rapoport. A propósito de la novela Nunca es tarde para morir, Mr. Braden. Entrevista por L. Brezzo. En Brezzo L. (coord.).
- Raymont, H. (2007). *Vecinos en conflicto: la historia de las relaciones entre Estados Unidos y Latinoamérica, desde Franklin Delano Roosevelt hasta nuestros días*. México: Siglo XXI.
- Real de Azúa, C. (3 de julio de 1959). Política internacional e ideologías en el Uruguay. *Marcha*, 966, Montevideo.
- Reyes, A (2001). *Misión Diplomática. Tomo II*. México: FCE.
- Reynaldo Gómez Zubieta, L. (2001). Políticas de transporte ferroviario en Bolivia 1860-1940. En D. Cajías, M. Cajías, C. Johnson e I. Villegas (dir.), *Visiones de fin de siglo. Bolivia y América Latina en el siglo XX*. Lima: Institut français d'études andines-Plural.
- Richard, N. (ed.) (2008). *Mala guerra. Los indígenas en la guerra del Chaco (1932-1935)*. Asunción/París: ServiLibros/Museo del Barro/CoLibris Éditions.
- Risuleo, F. (2012). *Historia del petróleo en Argentina*. Buenos Aires: Fondo para el Desarrollo de la Construcción.
- Rivera Polo, F. (2012). Arturo Alessandri Palma y su época: Vida, política y sociedad. En *Arturo Alessandri Palma: su visión y actuación en política internacional*. Santiago de Chile: Ediciones Biblioteca del Congreso Nacional.
- Rodríguez, H. (2000). *La Armada Argentina y el petróleo (Una historia olvidada)*. Buenos Aires: Instituto Nacional Browniano.
- Rodríguez Ayçaguer, A. M. (junio 2008). La diplomacia del anticomunismo: la influencia del gobierno de Getúlio Vargas en la interrupción de las relaciones diplomáticas de Uruguay con la URSS en diciembre de 1935. *Estudios Ibero-Americanos*, XXXIV, 1.

- Rodríguez Silvero, R. (1987). *La integración económica del Paraguay en el Brasil*. Asunción: Editorial Histórica-Fundación Friedrich Naumann.
- Rout, L. B. (1970). *Politics of the Chaco Peace Conference. 1935-1939*. Austin, Institute of Latin American Studies, University of Texas.
- Ruíz Moreno, I. (mayo-junio 1934). La neutralidad de la República Argentina en la Guerra del Chaco. *Imprenta de la Universidad*, Córdoba, 3-4.
- Salerno, E. (julio-septiembre 2008). Los Ferrocarriles del Estado en Argentina y su contribución a la ciencia. *História, Ciências, Saúde*, 15, 3.
- Sanguinetti, H. (1988). *La democracia ficta. 1930-1938*. Buenos Aires: Editorial La Bastilla.
- Sanz, P. (1976). *El espacio argentino*. Buenos Aires: Pleamar.
- Scalabrini Ortiz, R. (2001). *Política Británica en el Río de la Plata*. Buenos Aires: Biblioteca Argentina [Primera edición: *Cuadernos de F.O.R.J.A.*, Año 1, Núm. 1, 25 de mayo de 1936]
- Scavone Yegros, R. (2018). La demarcación de los límites paraguayo-bolivianos y el Acta de Buenos Aires de 2009. Entrevista por L. Brezzo. En Brezzo, L. (coord.).
- Schvarzer, J. (1996) *La industria que supimos conseguir. Una historia político-social de la industria argentina*. Buenos Aires: Planeta, 178.
- Seiferheld, A. (1983). *Economía y petróleo durante la guerra del Chaco. Apuntes para una historia económica del conflicto paraguayo-boliviano*. Asunción: Instituto Paraguayo de Estudios Geopolíticos e Internacionales.
- Semán, E. (2017). *Ambassadors of the Working Class. Argentina's International Labor Activists & Cold War Democracy in the Americas*. Durham: Duke University Press.
- Silva Rodrigues da, F. y Sarmiento da Silva, E. (enero-abril 2019). A Guerra do Chaco vista pelos olhares dos militares do exército brasileiro (1932-1935). *Secuencia*, 103. Recuperado de: <http://www.scielo.org.mx/pdf/secu/n103/2395-8464-secu-103-e1549.pdf>
- Solberg, C. (1986). *Petróleo y nacionalismo en la Argentina*. Buenos Aires: Hyspamerica.
- Solberg, C. (2001). YPF: The Formative Years of Latin America's Pioneer State Oil Company, 1922-39. En J. D. Wirth, *The Oil Business in Latin America. The Early Years*, Washington: Bear Books.
- Solveira, B. (1995). *Las relaciones argentino-paraguayas a comienzos del siglo XX*. Córdoba: Centro de Estudios Históricos.
- Stratta, E. (junio 2013). 100 años refinando petróleo. *Petrotecnia*, 92.
- Stuart, G. (marzo 1936). Peace in the Chaco and the Role of the United States. *World Affairs*, 99, 1.
- Travassos, M. (1941). *Proyección continental del Brasil*. Buenos Aires: Círculo Militar. En Del Bosco, G. (2006). Travassos, Santa Cruz de la Sierra y la política exterior argentina. Centro Argentino de Estudios Internacionales. Recuperado en: www.caei.com.ar Programa Política Exterior Argentina .
- United States Government (1946) *Blue Book on Argentina. Consultation among the American Republics with respect to the Argentine Situation. Memorandum of the United States Government*. Washington, D.C., February 1946, 20-21.
- Vitar, B. (agosto 2016). Revisitando los desiertos: Nación, territorio e identidad en un viaje a al Chaco (1872). *Folia Historica del Nordeste*, 26.
- Wehrli, Y. (octubre 2008). Los proyectos de 'Sociedad de las Naciones americanas': intentos de integración política en las Américas durante el periodo de entre-guerras. En *VIII Simposio y I Congreso Internacional. Los procesos de integración en el ámbito regional y global. Una mirada desde la perspectiva de los tres continentes (América, Asia y Europa)*. Centro de Investigación en Estudios Latinoamericanos para el Desarrollo y la Integración, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires..

- Welles, B. (1997). *Summer Welles: FDR's global strategist. A biography*. Nueva York: St. Martin's Press.
- Wood, B. (1966). *The United States and Latin American Wars, 1932-1945*. Nueva York: Columbia University Press.
- Zanatta, L. (2002). *Del estado liberal a la nación católica. Iglesia y ejército en los orígenes del peronismo. 1930-1943*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- Zuccarino, M. y Vilar, G. A. (junio 2013). La rivalidad argentino-norteamericana y la Guerra del Chaco: una historia de confrontación y desconfianza. Un análisis de sus relaciones bilaterales en el marco de las negociaciones de paz de la mayor contienda armada sudamericana del siglo XX. *Estudios Avanzados*, 19.
- Zuccarino, M. (diciembre 2016) La ayuda argentina al Paraguay durante la guerra del Chaco. *Estudios Paraguayos*, XXXIV, 2.
- Zuccarino, M. (2017). Los intereses argentinos en Paraguay durante la Guerra del Chaco (1932-1935): razones de un apoyo incondicional. *EIAL*, 28, I.
- Zuccarino, M. (2018). De la Comisión de Neutrales de Washington a la Conferencia de Paz en Buenos Aires. El rol desempeñado por la Argentina en las negociaciones de paz del Chaco. En Brezzo L. (coord.).
- Zuleta, M. (primer semestre 2011). Los primeros años de YPF y las encrucijadas de la industria petrolera boliviana en sus orígenes, 1936-1945. Notas preliminares. *H-industri@*. *Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*, 8.
- Zuleta, M. (enero-junio 2013). Horizontes, negociaciones y disyuntivas en los tratos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos con Yacimientos Petrolíferos Fiscales, 1937-1945. *Revista de Gestión Pública*, II, 1.