

fonte: 6M

class.: 24

data: 23/03/95

pg.: 6

O sonho latino de ligar dois oceanos

da The Economist

Agora que reina a democracia e a política de boa vizinhança, os planejadores e fazendeiros sonham com estradas que, saindo do Atlântico, cruzem as montanhas da América do Sul até o Pacífico. Além de reduzir, a longa distância de ida e volta até o cabo Horn, as novas rotas permitirão que os produtores brasileiros de soja no Mato Grosso e os agricultores argentinos de trigo nos Pampas ganhem tempo embarcando seus produtos nos portos chilenos do Pacífico, que são tão próximos quanto Santos, Rio de Janeiro ou até Buenos Aires, com isso, os navios voltarão com televisões e carros japoneses e coreanos, e artigos têxteis chineses serão levados por caminhões para os grandes centros urbanos da América do Sul no Atlântico.

As mineradoras no Chile, tanto locais quando estrangeiras, se somarão à lista de exportadores em potencial de cobre e ouro vindos do outro lado dos Andes, onde a exploração dos minerais da Argentina está lentamente começando. O embarque nos porto de Tocopilla ou Antofagasta, no Norte do Chile, faz mais sentido do que enviar concentrados de cobre por caminhão ou trem para Buenos Aires. Os cultivadores de frutas da Argentina, observando as exportações de US\$ 1 bilhão em frutas pelo

Chile, não veem razão para não obter lucro semelhante, se puderem ter certeza de que seus produtos sairão rapidamente pelos portos chilenos.

Os fazendeiros do Chile também não veem porque ajudar a competição e se arriscar a importar pestes e pragas. A marinha chilena não está ávida para ceder acesso a um poder vizinho. Mas as companhias de transporte marítimo e rodoviário do país, dois proprietários de portos privados, bancos, seguradoras e varejistas, veem razões incontornáveis para abrir seus portos a novos negócios. São necessários dispendiosos investimentos para concretizar o esperado crescimento dos setores de mineração e florestal do Chile os novos negócios tornariam esse investimento até mais razoável.

Os Andes permanecem no caminho. De aproximadamente doze passagens através da cordilheira, apenas uma, a de Los Libertadores, já foi aplainada. Mesmo assim, a 3,8 mil metros de altitude, a neve e o gelo a deixam intransitável durante pelo menos três semanas quase todos os anos. Uma idéia para resolver esse problema é a construção de um túnel em nível mais baixo que possa transportar carros e caminhões via transporte Ferroviário.

Existem planos para melhorar quatro outras passagens até 1997. Uma é em



Puyehue, a principal alternativa para o trânsito de mercadorias pesadas quando Los Libertadores está bloqueada. Duas estão muito distantes ao sul, para uso local. A quarta, chamada passagem de Sico integrará um programa transcontinental (às vezes chamado projeto Capricórnio porque passa perto da linha do trópico) para ligar o Chile

com a Argentina e com o Brasil.

Bem ao norte do Chile, 280 quilômetros recém-pavimentados de estrada de rodagem correm de Arica a Tambo Quemado na fronteira com a Bolívia. Com a obra terminada no lado boliviano, espera-se que isso aconteça dentro de um par de anos, o tempo da jornada até La Paz diminuirá pe-

la metade. O incentivo real é completar o próximo trecho, até o Mato Grosso no Brasil. Há dois anos, uma caravana de fazendeiros e empresários brasileiros de Cuiabá viajou pelas estradas existentes até Arica. Elas eram transitáveis, mas não para o comércio.

Ainda é mais barato construir estradas do que ferrovias nos Andes, onde os caminhões precisam subir a 4 mil metros ou mais. As ferrovias existentes, que perdem dinheiro, levam dos portos chilenos de Arica e Antofagasta a La Paz, carregando concentrados de zinco, cobre e estanho até os portos e trigo para a Bolívia. Outra linha vai de Valparaíso a Mendoza, na Argentina.

Para o sul as montanhas são mais baixas, mas há menos comércio e não existem ferrovias. Há um projeto para uma linha através de um túnel existente para conectar Lonquimay no Chile, com Zapala na Argentina. Essa obra poderá ligar o porto argentino de Bahía Blanca no Atlântico, e as áreas de cultivo de trigo em torno do mesmo, com os portos de Concepción, Talcahuano e San Vicente no Pacífico, e com a principal área florestal do Chile. Mas o serviço de fretes no Sul do Chile acaba de ser privatizado e os novos proprietários precisam de dois anos para reformar um negócio negligenciado.

As burocracias nacionais

e rivalidades internacionais dificultam a integração: velhas inimizadas estão sepultadas em covas rasas. O Chile e a Argentina quase foram à guerra quinze anos atrás, quando a Argentina queria sua própria rota marítima para o Pacífico através do Estreito de Magalhães. As viagens e os fretes através das passagens andinas precisam permitir dois conjuntos de procedimentos de fronteiras e alfândegas. Nenhum dos lados confia no outro para impor suas próprias normas. Os trens trocam formalmente de motores. Velhos hábitos e empregos resistem às novas idéias e é preciso mais que as visões de alguns planejadores para provocar uma mudança.

Ainda assim há um progresso rápido e real em projetos de energia e serviços, como telecomunicações e bancários. Um velho oleoduto entre Chile e Argentina, finalizado em 1993, poderá carregar até 45% das importações de petróleo do Chile. Dois outros oleodutos projetados exportarão gás da Argentina, um para as regiões Central e Sul do Chile, outro para as novas minas no Norte do país. A cooperação em telecomunicações é fundamental para as esperanças do Chile de se tornar o centro financeiro da região. No Sul da América Latina, os sonhos de livre comércio são pelo menos equiparáveis à ação concreta.