

9m
5/5/97 A-3
27

■ OPINIÃO

BMC FIF BMC Curto Prazo

Os novos bandeirantes de Mato Grosso

Júlio Campos*



Desde o seu descobrimento até o governo do presidente Juscelino Kubitschek, o Brasil foi o país traçado e desenhado pelos arquitetos do Tratado de Tordesilhas, em 1494: a Coroa espanhola ficava com todas as terras situadas a 370 milhas a oeste de Cabo Verde, enquanto os portugueses garantiram um livre corredor no Atlântico, com a África e o Brasil sob seu domínio, essencial para a política de aumentar o comércio com as Índias.

Somente depois da construção de Brasília, contra a opinião de economistas importantes da época, os brasileiros conseguiram alargar sua fronteira interna. Agregaram milhares de quilômetros de terras férteis à produção agrícola; integraram o Centro-Oeste e o Norte ao processo produtivo do País. Algumas cidades surgiram, outras cresceram de maneira inesperada, e nova área desenvolvida emergiu dentro do território nacional. Tudo isso ocorreu no curtíssimo espaço de menos de quarenta anos.

Agora, estamos diante da mesma situação, quando conservadores entendem que só pode haver progresso onde já há progresso. Há poucos meses, a Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República divulgou relatório em que informa que um corredor interoceânico, entre o Oeste brasileiro e os países vizinhos, situados às margens do Pacífico, não deverá ser efetivado nem a

médio prazo. Os técnicos que elaboraram o relatório asseguram que não existem indicadores de que os países da Ásia deverão continuar a ser grandes mercados para grãos e que seria necessário realizar melhorias nos portos do Chile e do Peru.

Todos os argumentos são interessantes, peculiares até, porque não consideram o interesse regional, nem nacional, e fazem prevalecer argumentos teóricos de pessoas que não conhecem a realidade da região. Em primeiro lugar, os governos do Peru e da Bolívia já manifestaram a vontade política de efetivar ligações terrestres entre

esses países e o Brasil. Há tratados assinados versando sobre a matéria. Em segundo lugar, caso as mercadorias brasileiras sejam exportadas pelos portos chilenos ou peruanos, haverá uma redução no frete marítimo da ordem de mais de 6 mil milhas náuticas para o Japão, por exemplo. A existência de uma rodovia vai significar a redução entre US\$ 100 e US\$ 200 no frete em cada tonelada transportada para o Oriente.

Hoje, a maior parte do comércio mundial ocorre no oceano Pacífico. Suas águas banham a China, a nação mais populosa do mundo, com 20% dos habitantes do planeta. Também o Japão, segunda potência econômica, além dos chamados "tigres asiáticos", como Coreia do Sul, Formosa, Malásia, Tailândia, Hong Cong e Cingapura, nações que vêm crescendo em

ritmo vertiginoso desde os anos 80.

Utilizando-se a rota do Pacífico, os produtos brasileiros chegariam com rapidez, facilidade e menor preço aos mercados da Indonésia e das Filipinas. Poderão ser criadas novas oportunidades na Austrália e Nova Zelândia, países que têm elevada renda per capita. Além disso, existem inúmeras oportunidades de negócio no Canadá e na disputada Costa Oeste dos Estados Unidos, onde somente a Califórnia tem um produto interno bruto maior que o do Brasil. Mais ainda: pelos estreitos de Sumatra, Nova Guiné e Tasmânia, poderemos colocar nossa produção no oceano Índico, onde estão os grandes mercados da Índia, do Paquistão e de Bangladesh.

Em outubro do ano passado, uma caravana de quarenta empresários mato-grossenses saiu de Cáceres e chegou à cidade de Arica, no norte do Chile, depois de percorrer, em 63 horas, cerca de 2.200 quilômetros de estradas, em sua maior parte não asfaltadas. Mesmo sem terem sido asfaltadas, as estradas percorridas mostram boas condições de tráfego. O pior trecho, de 300 quilômetros, é o que liga Oruro, na Bolívia, a Arica, no Chile. Mas duas empreiteiras, por sinal brasileiras, já estão trabalhando nesse trecho, numa obra financiada pelo Banco Mundial. Além disso,

falta apenas asfaltar a ligação entre a fronteira de Mato Grosso, na cidade de Cáceres, e a cidade de Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia — aproximadamente 350 quilômetros.

É inacreditável que, quinhentos anos depois, o Tratado de Tordesilhas continue se impondo sobre nossas cabeças colonizadas, apesar de que teria permanecido válido até 1750, quando passa a vigorar o princípio de que a terra pertence a quem a ocupa. Hoje, aliás, é pior que ontem. Antes, ao se regulamentar a distribuição das novas terras, com a intervenção do papa, evitou-se o conflito entre Portugal e Espanha. Hoje, os sucessores daqueles impérios querem unir forças, trabalhar de maneira integrada, mas a tecnocracia brasileira insiste em que todas as exportações do Centro-Oeste sejam feitas pelos portos de Santos e Paranaguá.

Esse axioma agride o bom senso, a ordem natural das coisas e os desígnios do destino. Apenas um exemplo: 1 tonelada de soja produzida em Mato Grosso — e neste ano a nossa produção de grãos de soja será de quase 5 milhões de toneladas — e exportada por algum porto peruano chegaria ao Japão depois de trafegar por 8.550 milhas. A mesma tonelada, saindo por Santos, passando pelo canal do Panamá, chegaria ao mesmo porto japonês depois de 15 mil milhas. Ou seja, a

obrigação de colocar o produto do extremo Oeste nos portos do Centro-Sul brasileiro aumenta em 6.450 milhas a distância percorrida. Não há técnico, economista ou estudioso que consiga demonstrar a vantagem comparativa em dobrar a viagem da soja.

A insistência em negar o óbvio revela que há interesses não absolutamente claros nessa proposição. A produção dos países do Pacífico chega ao Brasil depois de ser armazenada em depósitos de vários países. Eles perderiam seu lucrativo negócio. Os portos do Centro-Sul brasileiro deixariam de manobrar a carga vinda de Rondônia e Mato Grosso. A solução até agora encontrada foi negar a viabilidade econômica a esse pleito e, de vez em quando, juntar à negativa algumas vozes históricas em defesa do meio ambiente.

Ninguém quer agredir o meio ambiente. Nós, da região, queremos apenas abrir uma janela para um contato mais próximo com os países situados no oceano Pacífico. Poderemos, também, dar oportunidade para que os nossos vizinhos a oeste tenham a possibilidade de um comércio mais fácil, rápido e barato com a Comunidade Econômica Européia e com a Costa Leste dos Estados Unidos. A isso se chama integração. Ou, como querem os teóricos, globalização.

No mês passado, uma nova comitiva de políticos e empresários de Mato Grosso e de Rondônia partiu novamente de carro pela rodovia da inte-

gração do Pacífico, que sai de Cuiabá e vai até o porto de Arica, no Chile, para uma nova visita de integração econômica entre a nossa região Centro-Oeste e a Bolívia, o Chile e o Peru.

O tratado assinado quando da visita do presidente Alberto Fujimori a Brasília, para asfaltar a rodovia que integra o Peru com o Brasil, tem de ser cumprido pelo governo do presidente Fernando Henrique Cardoso.

É por isso que quero parabenizar os novos bandeirantes do século 20, de Mato Grosso, que estão lutando pela integração de Mato Grosso com o Pacífico por meio da rodovia que

Lutamos pela integração rodoviária de Mato Grosso com o Pacífico para tornar mais competitivos os nossos produtos

corta a Bolívia, o Chile e vai até ao Peru, para que os nossos produtos saiam pelos portos de Ilo, pelos portos de Arica e outros portos de águas

profundas, no oceano Pacífico, tendo assim maior competitividade no mercado internacional.

Não é um simples relatório da Secretaria de Assuntos Estratégicos que vai frustrar o sonho da gente mato-grossense. A integração entre o Brasil, a Bolívia, o Peru e o Chile é necessária, urgente. É uma política de uma clareza tão intensa que será capaz até de ferir olhos menos sensíveis. Lembrando o velho Eça de Queirós, só não a enxergará quem estiver movido por má-fé cínica ou obtusidade córnea!

* Senador (PFL-MT), Governou Mato Grosso de 1983 a 1986.