



A saída para o pacífico

*Carlos de Meira Mattos**

Agora que a diplomacia brasileira elegeru como nossa prioridade política internacional a integração da América do Sul, chegou a hora de pensarmos seriamente na saída para o Oceano Pacífico.

A única via terrestre transoceânica existente é a ligação do nosso sistema modal ferroviário Sudeste-Sul, partindo de Uruguaiana (RS), cruzando a Argentina via Mendoza, transpondo a fronteira Argentina-Chile através do túnel Cristo Redentor e alcançando o Oceano Pacífico em Valparaíso. Só essa ligação Atlântico-Pacífico é insuficiente para vitalizar uma política de integração político-econômica com os países andinos debruçados sobre o Pacífico.

Os norte-americanos progrediram, tornaram-se a potência que são, porque já em fins do século XIX tinham construído a articulação viária do seu intenso território, rasgando-o com as ferrovias transcontinentais Atlântico-Pacífico, valendo-se de sua soberania sobre as duas grandes vertentes oceânicas e do seu pioneirismo na indústria si-

derúrgica. Com isso, cedo vitalizaram todas as regiões do país.

Hoje, ninguém no Brasil ignora que a nossa fronteira econômica chegou aos confins de Mato Grosso, Goiás e Amazonas. As estatísticas assinalam, nos últimos 30 anos, crescente e substancial aumento da produção agrícola, pecuária e mineral dessas regiões interioranas, antes isoladas e inativas, agora ansiosas por abrir caminhos para a exportação de suas riquezas. A localização centro-continental dessas regiões coloca-as em posição desfavorável e muito distante de nossos principais portos de exportação do Sul do País.

São conhecidas as manifestações dos governos, economistas e empresários de Mato Grosso e do Amazonas, no sentido de encontrar uma saída mais curta, nos portos do Pacífico, para as suas exportações e também para seu comércio com os vizinhos Peru e Bolívia. O mesmo desejo de intercâmbio verifica-se nesses países.

As vantagens para a economia dessa região central, resultantes da construção de

* O autor é General-de-Divisão, historiador, geopolítico e escritor.

um corredor sólido de exportação para o Pacífico, não podem mais ser ignoradas. Nem se podem ignorar os enormes obstáculos a serem vencidos pela engenharia para assentar uma via permanente em terreno de selva, pântanos e altos contrafortes andinos. Entretanto, um dos argumentos mais convincentes a favor da construção desse corredor é o enorme encurtamento das distâncias para alcançar os mercados do Pacífico (detentor de cerca de 40% do comércio mundial) e o conseqüente barateamento das tarifas de transporte, aumentando a competitividade de nossos produtos.

Apenas para exemplificar, considerando como pólos terminais de interesse exportador a capital do Acre, Rio Branco, e o principal porto japonês de destino, Yokohama, os percursos são:

- 1) Pela rota Rio Branco-Santos-Canal do Panamá-Yokohama, 22.900km;
- 2) Pela rota Rio Branco-Santos-África do Sul-Yokohama, 22.400km;
- 3) Pela rota Rio Branco-Callao (Peru, a ser construída) -Yokohama, 16.500km, sendo a parte terrestre de 1.900km e a parte marítima de 14.600km.

Assim, além de encurtamento de cerca de 6.000km de percurso, seria favorecido o descongestionamento das já supercar-

regadas saídas sul (estradas e portos) e revitalizado o comércio e intercâmbio das populações vizinhas da fronteira norte.

A integração de nosso subcontinente sul-americano, nesta hora, assume nova valorização política, econômica e cultural devido à adesão manifestada pelos governos das 12 nações que o formam. Amalgamou-se a consciência de que neste mundo da globalização e das disputas de mercado a formação de blocos regionais protege melhor o interesse de cada membro. Nesse elenco de nações temos a responsabilidade maior, por sermos o país territorialmente mais extenso, o mais populoso e mais próspero. A efetivação da geopolítica de integração dessa massa subcontinental muito dependera da existência de um sistema vertical de transporte que corresponde às suas aspirações de intercâmbio e de comércio.

No contexto desse almejado sistema de transporte subcontinental, a construção de uma estrada permanente de saída para o Pacífico, partindo do Acre e buscando um porto do Peru (há pelo menos três projetos estudados), atenderá aos desejos e interesses das populações e dos Estados vizinhos e constituirá, sem dúvida, uma iniciativa de alta prioridade. ●