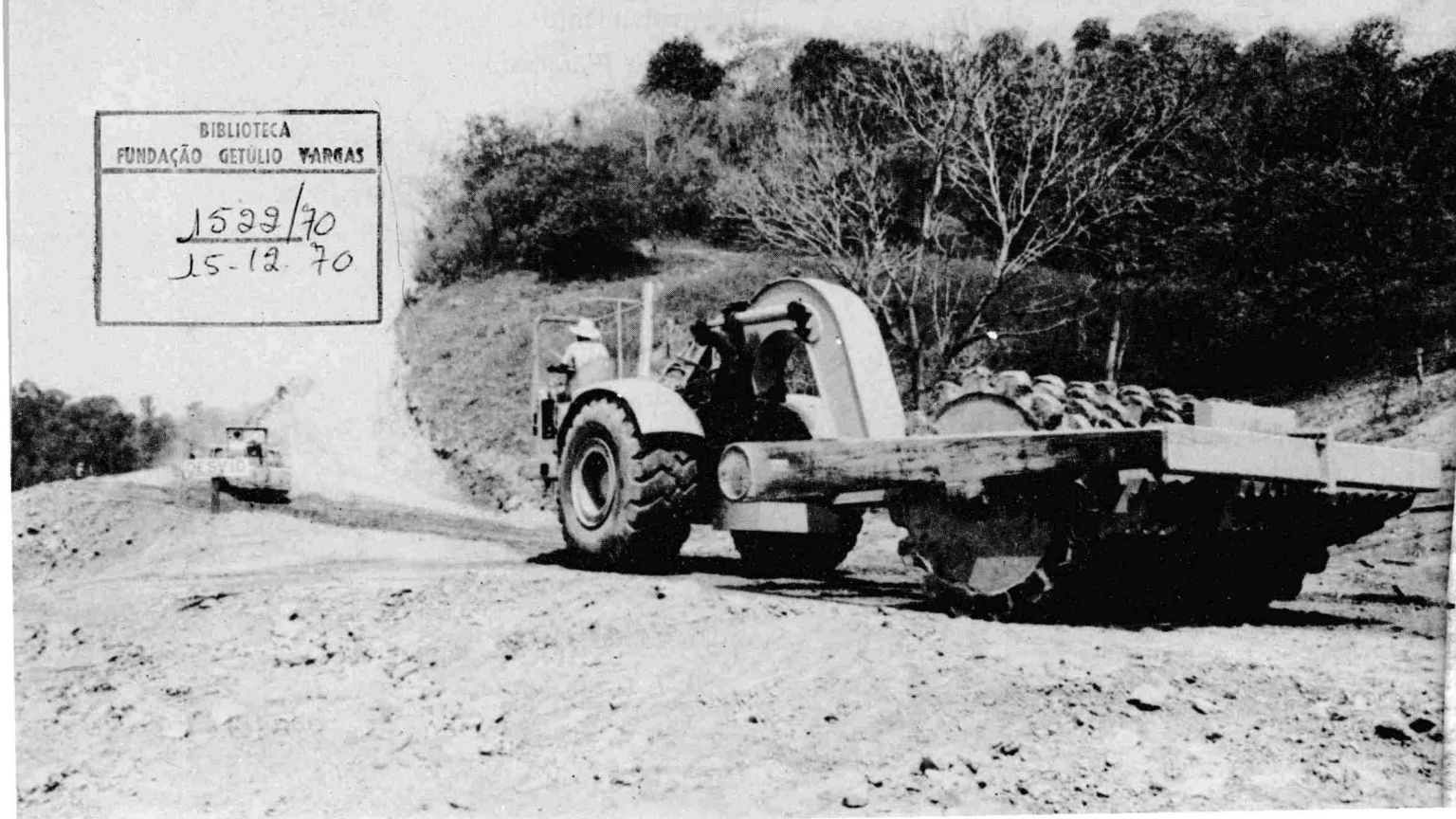
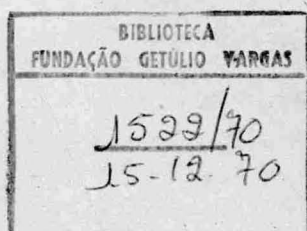


UMA ESTRADA PARA O OESTE

Os artigos de Finanças e Desenvolvimento tratam geralmente de problemas econômicos mundiais como se fôsem vistos por generais, em salas de comando, ou por oficiais superiores, no campo de batalha. A presente série de artigos procura mostrar alguns aspectos do desenvolvimento na medida em que êste afeta a vida dos seus "soldados rasos".

David C. Fulton



QUE É UMA ESTRADA? Uma fita de asfalto ligando dois lugares, poder-se-ia responder. Essa, contudo, seria uma resposta tipicamente norte-americana ou européia; nós que vivemos nessas partes do mundo não damos suficiente importância a muitas coisas. Acharmos natural que existam estradas e que haja veículos para nos transportar do ponto A ao B; que, ao chegarmos a nosso destino, tenhamos abrigo para a noite, e que à beira do caminho encontremos locais onde possamos matar a fome.

Mas não é assim em todo o mundo. Em alguns países quase não existem estradas. Nosso hipotético ponto A pode estar isolado, não só do ponto B, mas de todo o resto do mundo.

Em outros lugares, pode haver estradas, mas diferentes das que conhecemos: são trilhas, cruzando florestas e montanhas, feitas pelo uso de muitos anos, às vezes de séculos; veredas que meandram acompanhando os contornos naturais, interrompidos por córregos e rios; caminhos que podem ser usados na estação seca, mas que são inúteis quando as chuvas caem, às vezes durante meses a fio.

Nos países onde não há um sistema moderno de transporte o conceito de "estrada" quase assume um significado filosófico. Uma nova estrada abre a possibilidade de ir de um lugar até outro, mas é muito mais do que isso: é um cordão umbelical, um caminho por onde fluem os benefícios da civilização; um meio de escape e de melhoria. Uma estrada pode ser um recurso político, um estímulo econômico, um instrumento de transformação. O povo dos países em desenvolvimento percebe essas qualidades das estradas e as acha empolgantes.

Honduras Constrói Estradas

Honduras é um desses países. Um país pequeno: as distâncias em linha reta não são grandes. Mas seu território está eivado de montanhas e só os aviões podem seguir em linha reta. Quase todos os hondurenhos vivem presos ao solo; ao viajar, medem as distâncias em tempo, e não em quilômetros. Assim, por exemplo, La Ceiba é a terceira cidade do país — uma cidade bastante atraente, situada no mar das Caraíbas. Partindo de San Pedro Sula, a segunda cidade do país, pode-se chegar lá, no tempo seco, viajando de automóvel, em 12 ou 14 horas. Se houver alguma dificuldade mecânica, pode-se levar dias. Quem fôr temerário bastante para tentar a viagem durante a estação das chuvas pode nunca chegar ao destino. Entretanto, La Ceiba está a pouco mais de 150 quilômetros de San Pedro Sula, em linha reta.

Hoje, Honduras está construindo estradas, mediante assistência substancial de agências financeiras internacionais. Seu plano principal para o desenvolvimento rodoviário tem por objetivo proporcionar boas con-

xões, utilizáveis durante o ano inteiro, entre todos os principais núcleos da população, suplementadas por estradas vicinais destinadas a desenvolver zonas rurais. Engenheiros e empreiteiros trabalham atualmente na obra de primeira prioridade: a reconstrução e pavimentação da estrada entre Tegucigalpa, a capital hondurenha, cercada de montanhas, e San Pedro Sula, que é um ativo centro industrial. Há previsão de que, quando êsse trabalho estiver terminado, o tráfego aéreo vai ser substancialmente reduzido, como já aconteceu em outras regiões do país, porque o tempo de viagem por terra será reduzido de aproximadamente oito horas para duas e meia. Outros elos importantes no programa rodoviário hondurenho também estão sendo construídos; alguns, estão ainda na fase da carta geográfica; outros tantos já foram projetados. Alguns ainda se encontram em obras e, embora ainda não terminados, já são usados pela população faminta de estradas.

A Estrada do Ocidente

Um desses projetos é a Estrada do Ocidente, que há dez anos não passava de uma trilha sinuosa, partindo de San Pedro Sula rumo ao Oeste, até a pequena capital provincial de Santa Rosa de Copan; e daí em diante, mais nada. Quer dizer: nada além de montanhas, fazendas, vilarejos e gente. A região norte-ocidental de Honduras tem população relativamente densa, mas é pobre e primitiva, e não dispõe de comunicações efetivas com o resto do mundo.

Agora, há uma estrada. Temos a satisfação de notar que foi financiada em 1961, com o primeiro empréstimo efetuado pela Associação Internacional para o Desenvolvimento, agência afiliada ao Banco Mundial, que concede créditos "suaves". Do ponto de vista da engenharia essa estrada não é especialmente espetacular, embora atravesse numerosos riachos e vários rios, e cruze cadeias de montanhas, vencendo-as num certo ponto através de desfiladeiro que tem a altitude da cidade do México. Nem é uma "estrada sem poeira". Na verdade, toda a sua extensão, de 250 quilômetros, está ainda sem pavimentação (embora o Banco Mundial tenha concedido um empréstimo para êste fim e um empreiteiro ítalo-venezuelano já tenha sido contratado). Percorrê-la de ponta a ponta é uma experiência acidentada. É uma estrada de importância, servindo uma área que contém 40 por cento da população de Honduras e estabelecendo um nexo entre Puerto Cortés, no mar das Caraíbas, porto que está em expansão, e a fronteira de El Salvador — onde se une a uma boa rodovia salvadorenha, que leva à capital daquele país (que é também o maior centro industrial da América Central).

A estrada dá à gente da região um acesso razoavelmente fácil aos mercados e a estimula a expandir

a produção agrícola. Funciona como se fôsse uma seringa hipodérmica, injetando a vacina da vida moderna no campo. Mas, como também acontece com as vacinas, às vezes há algumas reações imprevistas.

Quem gosta de conforto, deve esperar até 1972, quando a Estrada do Oeste estará asfaltada. Ela ainda é muito poeirenta e cheia de buracos. E pode ser perigosa, também. A taxa de acidentes é elevada. Em 1966 passei vários dias a percorrê-la, visitando aldeias e fazendas, aqui e ali. Fiz uma segunda visita em 1969. O intervalo foi suficiente para perceber muitas modificações.

Começando a viagem em Puerto Cortés

Começamos não pelo ponto inicial da Estrada, mas antes, em Puerto Cortés, no mar das Caraíbas — cidadezinha de casas sobre palafitas, ruas sulcadas, muita umidade, coqueiros e todos os cheiros característicos de um pôrto. Apesar do seu aspecto desconchavada-



Puerto Cortés: O melhor pôrto natural e o mais ativo da América Central na Costa do Caribe

mente tropical. Puerto Cortés é o melhor pôrto natural da costa caribe da América Central e o de maior atividade em tôda essa costa. Isso lhe dá uma vantagem natural para o embarque de mercadorias destinadas à Europa ou à costa ocidental dos Estados Unidos. Quase 2.000 navios aportaram lá em 1968, desde pitorescas embarcações costeiras até grandes cargueiros modernos. Contudo, à exceção dos barcos de bananas, que têm prioridade, a maior parte dos navios precisa esperar mais de 48 horas antes de poder encontrar espaço para carregar ou descarregar. Pelo pôrto passam os principais produtos de exportação de Honduras: bananas, madeira, minérios, café e melado, assim como produtos importados (combustível, trigo,

máquinas e equipamentos, ferro e aço), destinados não só a Honduras mas também a El Salvador.

Honduras tem consciência de que precisa expandir Puerto Cortés, e melhorar suas instalações, para atender às necessidades da crescente economia nacional e também à demanda do Mercado Comum Centro Americano. Já iniciou, assim (também com assistência do Banco Mundial), um programa de expansão que dobrará a capacidade do pôrto, dando-lhe equipamento moderno. O trabalho vai bem adiantado.

Partindo de Puerto Cortés

Deixemos agora Puerto Cortés rumo ao interior no Oeste. São 50 quilômetros até San Pedro Sula, um dos pólos do desenvolvimento de Honduras. Nos arredores da cidade, novas fábricas se alinham ao longo da estrada. Por tôda a parte há edifícios em construção. A Universidade Nacional inaugurou recentemente instalações nesta cidade. Um empresário construiu um hotel de luxo, de oito andares, e perto há um excelente motel com mais de 60 unidades. A taxa de crescimento de San Pedro Sula é de 10 por cento ao ano, mas o desemprego é quase desconhecido. Seu crescimento tem sido tão rápido que muitas ruas, especialmente nas zonas mais novas da cidade, não têm ainda pavimentação, e o sistema de água e esgoto é inadequado. Mas os homens de negócio de San Pedro são dinâmicos e confiantes. O aeropôrto da cidade, que recebe aviões a jato, já tem mais tráfego do que o da capital, e comenta-se que dentro de pouco tempo a população de San Pedro será maior que a de Tegucigalpa. É uma gente que fala e pensa em grandes termos. A moeda de Honduras é a lempira, chamada familiarmente de "lemp" pela população local, e vale US\$ 0,50. Os homens de negócio de San Pedro Sula falam em milhões de "lemps", como magnatas do petróleo no Texas.

Partindo de San Pedro Sula rumo ao Oeste, à fronteira com El Salvador, abandona-se rapidamente o mundo moderno. A uns poucos quilômetros fora da cidade termina o asfalto. Daí em diante a estrada tem pouco tempo de construída; é bastante larga mas poeirenta e esburacada. Começa a subir, gradualmente, cortando uma região agrícola, serpenteando sobre colinas e depois montanhas. Aqui e ali, vê-se equipamento de terraplanagem trabalhando. Em dois trechos, novos cortes estão sendo preparados. Engenheiros passam em camionetas, deslocando-se de uma frente de trabalho para outra, supervisionando as operações. Há unidades móveis com geradores, que permitem o trabalho noturno. Os empreiteiros incumbidos da pavimentação estão se preparando. Instalaram a usina de asfalto e suas equipes estão sendo reunidas. Estamos em plena Estrada do Ocidente. É uma região agrícola, com extensos canaviais e plantações menores de milho e

tabaco, além do gado. Uma mistura de grandes e pequenas propriedades, onde os métodos agrícolas variam do primitivo ao sofisticado. Em sua maior parte os camponeses lavram a terra como sempre o fizeram, plantando apenas o que precisam para alimentar a família. Os fazendeiros mais importantes têm agora acesso ao mercado e estão usando máquinas modernas, fertilizantes e pesticidas. Ao longo dos primeiros 75 quilômetros da Estrada do Ocidente há depósitos, recentemente instalados, onde um caminhão recolhe diariamente leite para a usina pasteurizadora de San Pedro Sula. Vê-se por toda parte tabaco secando. Há dez anos dois refugiados cubanos chegaram a Honduras trazendo escondidas consigo sementes de fumo cubano de alta qualidade. Eles possuem agora uma grande fazenda, à margem da estrada, com instalações modernas. Hoje, charutos do tipo Havana, de excelente qualidade, são fabricados em Honduras e exportados para os Estados Unidos e a Europa Ocidental.

Novos depósitos foram construídos para arroz e cereais. Os jipes do serviço de extensão agrícola do Governo deslocam-se constantemente pela estrada, transportando técnicos que dão orientação e assistência aos fazendeiros. Não se pode ainda considerar o tráfego como pesado, mas este cresce dia a dia. Em um ponto, na parte central da estrada, o volume de tráfego em 1966 era de 252 veículos por dia; em 1969, esse volume tinha crescido para 533. Incremento semelhante ocorreu em todos os pontos de contagem. Mas poucos desses veículos são de passeio: a Estrada do Ocidente não é o lugar que se escolheria para uma excursão dominical, ou mesmo para usar o próprio carro mais do que o estritamente necessário; num dia típico, vi caminhões transportando cimento, milho, latas de leite, arroz, batatas, gasolina, algodão, sabão, massa de tomate e mercadorias diversas. Veículos com tração nas quatro rodas e motocicletas são meios de transporte comuns. E os ônibus! Há uma variedade estupenda, desde modernos minibus a velhos caminhões abertos, com cadeiras e toldos de lona colorida.

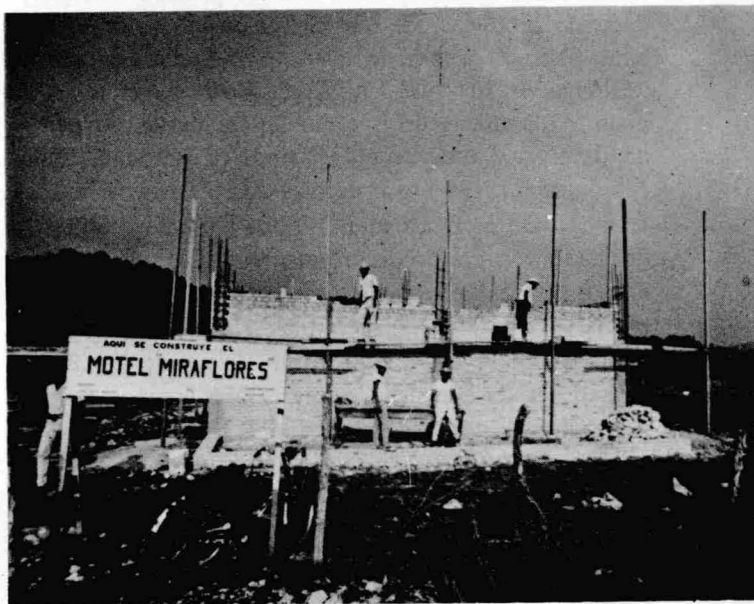
Outro meio de transporte popular é a mula. Com a mula a gente local viajava pelos velhos caminhos, antes da estrada. E ainda é a mula que traz lenha de montanhas distantes para as cozinhas das aldeias. É ela que transporta o camponês quando este vai à cidade. Em muitas comunidades, que não quebraram o círculo do isolamento, a mula é o único meio de transporte.

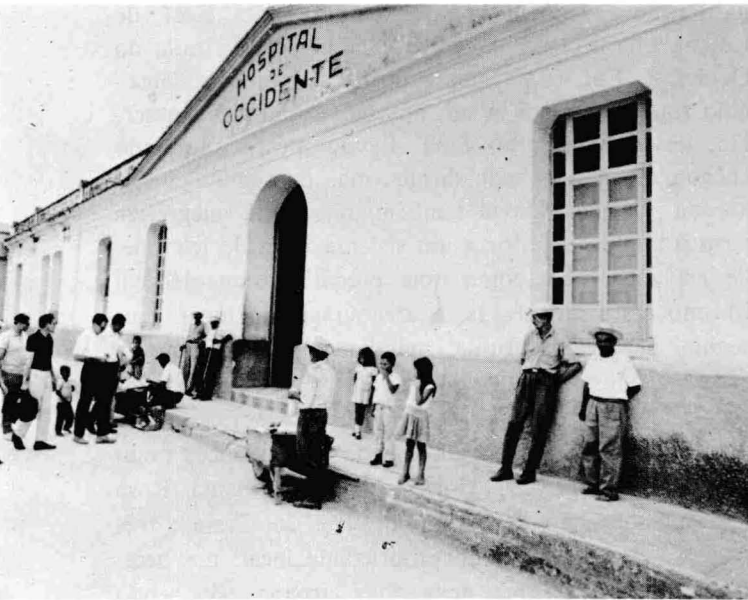
O Progresso Econômico

Para mim, o que há de extraordinário nessas cidadezinhas não é o seu progresso econômico recente, mas o fato de que elas existiam, de alguma maneira, antes

da Estrada. Tomem como exemplo Santa Rosa de Copán, que é o maior centro servido pela Estrada do Ocidente. Em 1930, um espírito aventureiro conseguiu transportar até lá um automóvel, através do sertão, desde San Pedro Sula. Levou meses e quando chegou não havia onde dirigir; mas conseguiu chegar ao seu destino. Havia também uma linha telegráfica para o mundo exterior e um sistema local de telefone, de alavanca, bem como uma precária usina elétrica. Mesmo antes da estrada, a aristocracia do lugar conseguia, de alguma forma, mandar seus filhos para a escola e a universidade — muitas vezes nos Estados Unidos. Contudo, Santa Rosa de Copán era essencialmente um lugarejo sonolento onde as mudanças eram quase imperceptíveis. Hoje é diferente. Santa Rosa tem uma estação de rádio, a “Voz do Oeste”; três bancos, um dos quais de propriedade local; nos arredores da cidade uma nova zona urbana está sendo edificada; o velho hotel, no centro da cidade, está sendo expandido. O proprietário de um mercado à margem da estrada, que serve os carros que passam, chegou à conclusão de que os hotéis centrais não têm futuro, e está construindo, tijolo por tijolo — com a ajuda de um pequeno grupo de operários — um motel de dois andares, com 16 unidades e piscina. Por razões que não me parecem muito claras, decidi equipar o andar térreo sóbriamente, para alugá-lo, a baixos preços, à “gente comum”. Mas os quartos de cima — avisou-me — “serão de grande luxo, tão bons como os melhores que existem”. Temos de esperar para ver como vai ser isso. Por enquanto, a maior parte dos clientes potenciais são choferes de caminhão, que chegam de El Salvador ou se dirigem para lá.

Em Santa Rosa de Copan um motel com 16 cabanas e piscinas breve estará pronto para receber turistas





A Estrada também salva vidas: Pessoas que vivem em povoados e vilas isoladas podem agora alcançar os hospitais mais rapidamente

A estrada trouxe forasteiros a Santa Rosa de Copán: missionários, protestantes e católicos, e uma equipe internacional de médicos e enfermeiras, enviada por CARE. O Corpo de Voluntários da Paz está também trabalhando na área. Uma voluntária conseguiu organizar seis cooperativas de crédito rural nos nove meses que passou em Santa Rosa — tôdas elas estão funcionando ativamente. No seu tempo livre, a voluntária incentivou um fabricante de móveis local a expandir seus horizontes e agora as belas cadeiras de mogno e couro que produz são vendidas em Tegucigalpa e San Pedro Sula, e vários estrangeiros as têm comprado para levar para seus países — o que podem fazer com facilidade, pois as cadeiras são desmontáveis. As encomendas chegam depressa, fazendo pressão na capacidade de produção da fábrica. O ensino primário em Santa Rosa é melhor do que em qualquer outro lugar ao longo da Estrada. Em Santa Rosa, as escolas são mais freqüentadas do que em outras partes do país e há dois anos uma escola secundária foi inaugurada. Mas, embora haja novas escolas por tôda parte, muitas crianças não as freqüentam. Outro Voluntário da Paz, dedicado à formação de professôres, disse que, embora muitos professôres elementares só tenham instrução primária, transformam-se muitas vêzes em magníficos mestres, graças a trabalho árduo. Disse-me ainda que os padrões da educação primária são comparados favoravelmente com os dos Estados Unidos.

San Marcos

Mais adiante, onde a estrada é absolutamente nova, está San Marcos. Antes de chegar lá, a região se torna

mais montanhosa. A Estrada do Ocidente sobe num ângulo de oito graus, mergulha abruptamente, sobe outra vez. Já deixamos para trás a parte mais densamente povoada da região cruzada pela rodovia. Perto de Santa Rosa de Copán há quase oitenta habitantes por quilômetro quadrado; aqui, apenas 50. Mas ainda aparecem casas, isoladas nas montanhas ou agrupadas em vilarejos; aqui também a população queimou a mata para fazer pequenas plantações, mesmo nos declives mais íngremes. Visitei San Marcos pela primeira vez em 1966 — um lugarzinho agradável, mas incômodo de chegar-se até lá. Havia uma trilha de terra sôlta, recoberta de pedras em alguns lugares, que se afastava 10 quilômetros da estrada; a despeito da sua praça bonita e bem cuidada, naquele tempo o esforço não parecia valer a pena.

Hoje, uma estrada de acesso reta e lisa liga San Marcos à estrada principal. Logo no princípio, um cartaz dá os votos de boas-vindas do Clube dos Leões, que construiu ali um abrigo agradável para os viajantes. Perto da entrada da cidade foi plantada uma fila de árvores em cada lado da estrada. Ainda são pequenas, mas com um pouco de imaginação é possível ver a alamêda majestosa que vai haver ali dentro de alguns anos. Estamos em terra de café, e o café hoje é embarcado em caminhões, e não mais em lombo de mula. De San Marcos partem freqüentemente ônibus para Santa Rosa de Copán e San Pedro Sula. Há um nôvo sistema de suprimento de água potável. Um médico acaba de chegar à cidade, onde vai passar seu período de estágio de serviço social, depois da Faculdade de Medicina. É possível que êle se decida a ficar no lugar, como tem acontecido com outros jovens médicos, em vários lugares ao longo da Estrada. Em cêrca de quarenta casas há antenas de televisão; como a cidade é distante das estações hondurenhas, os programas captados provêm de El Salvador e Guatemala (três canais, quando as condições são boas). Jornais, recebidos com um dia de atraso, constituem outro vínculo com os acontecimentos no resto do mundo. Quando estive em San Marcos, desta vez, tôda a cidade se preparava para uma *fiesta*. Havia uma feira de diversões ambulante, com uma velha roda-gigante e um carrossel. Dos arredores chegava gente em busca de diversões e para comprar jóias de fantasia, alimentos, panelas e frigideiras, baldes, lâmpadas, uma variedade de utensílios de lata, simples mas muito atraentes, fabricados localmente. Nesta região não há tradição artesanal, mas a dignidade dos objetos de utilidade chama a atenção. Sugeriam-me que voltasse à cidade de noite, quando o parque estivesse funcionando plenamente; mas um dia de movimentada viagem pela estrada — tínhamos percorrido apenas 250

quilômetros, mas que pareciam seis vezes mais — produzira seu efeito: preferi recolher-me para dormir cedo, num acampamento da estrada.

Transformação Acelerada

Uma estrada é como um palco contínuo, mostrando, no seu percurso, toda a gama da condição humana. Não há dúvida de que o ritmo de transformação está aumentando. Procurei mencionar algumas das coisas novas, mas deixei de lado dúzias de postos de serviço, oficinas mecânicas, mercados e até cidades inteiras, completamente novas, que brotaram do solo. Há caixeiros-viajantes que passam a vida percorrendo aquela estrada, a roupa empoeirada, pernoitando em pequenas pensões, recebendo encomendas e entregando mercadorias. Há choferes de caminhão, funcionários do Banco Nacional de Desenvolvimento de Honduras, trabalhadores da estrada, fazendeiros, e até mesmo, de vez em quando, alguns turistas inseguros, provavelmente em busca da estrada que dá acesso às ruínas arqueológicas de Copán. A estrada parece haver afetado a todos.

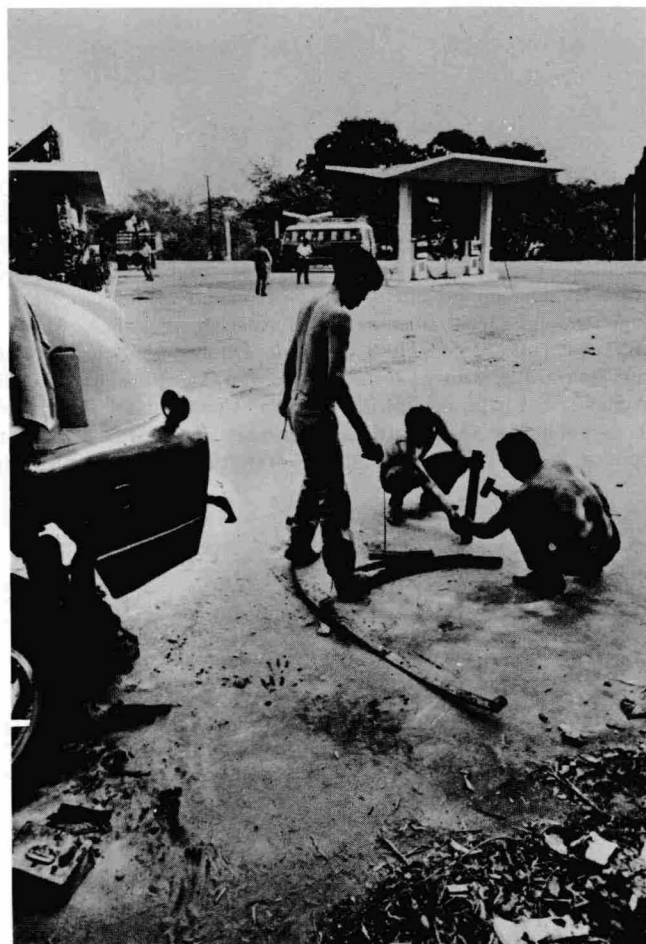
Mas, essa impressão corresponderá à verdade? Gente calada e sem expressão assiste ao desfile do progresso. Crianças que não vão à escola brincam nas margens da estrada; ainda há muitos pequenos fazendeiros vivendo uma economia de subsistência. Na verdade, há dois tipos de pessoas naquela estrada — os que, de uma maneira ou de outra, foram por ela atingidos, e os que não o foram. E ainda há um grande número destes últimos.

A infra-estrutura — tanto social como física — sofrerá grandes transformações, muito mais do que as que já ocorreram. Essas transformações não se seguirão, entretanto, numa ordem lógica. Honduras certamente necessita os médicos de CARE, os técnicos da Agência para o Desenvolvimento Internacional, os serviços de supervisão de empréstimos do Banco Mundial e do Banco Interamericano de Desenvolvimento, os consultores rodoviários, os Voluntários da Paz que ajudam a estabelecer cooperativas de crédito rural. Mas esses esforços só terão resultado se os próprios hondurenhos estiverem prontos e capacitados a assumir a responsabilidade pelo desenvolvimento do seu país, infelizmente, essa transferência muitas vezes parece custar a chegar, o que é talvez compreensível. Só a partir de 1969, por exemplo, foram concedidas férias pagas aos funcionários do Governo. Os salários são baixos, comparados aos da indústria privada. Como é natural, os jovens capazes recusam o serviço público, preferindo as facilidades maiores da vida privada. Este não é um ponto de vista puramente egoísta, pois além da segurança e esta-

bilidade, e do maior poder aquisitivo, muitos pensam que podem realizar mais pelo país fundando uma nova fábrica, por exemplo, do que trabalhando na burocracia política. O desenvolvimento institucional é atualmente talvez o maior problema de Honduras. Há alguns sinais interessantes de que isso está ocorrendo, mas o processo tem avançado a muito custo.

O Fim da Estrada

Uma fronteira é um lugar singular para terminar nossa viagem, pois uma fronteira não passa de uma linha artificial; mas é onde chegamos, ao alcançar o quilômetro 274 — fim da Estrada do Ocidente. É também o ponto inicial de uma boa estrada pavimentada, em El Salvador, que avança 100 quilômetros até a capital daquele país. Há uma fila de caminhões esperando a inspeção alfandegária. É um sonolento posto de fronteira, onde os funcionários aduaneiros não escondem sua perplexidade diante de qualquer documento de viagem fora do comum — como é o caso do salvo-conduto das Nações Unidas que eu



“Dezenas de postos de serviço e oficinas mecânicas brotaram do solo”



No futuro: "drive-ins" com garçonetes uniformizadas

trazia — e onde ninguém parece ter pressa. Um grupo de soldados, sentados num banco de madeira, acena amistosamente para a gente que passa; há um conjunto de barracas onde se vende refrescos, bananas e doces. Dentro de suas cabinas, funcionários da alfândega, uniformizados, preenchem lentamente seus formulários, selando-os e rubricando-os com solenidade. Não se pode deixar de pensar no destino que terão todos aqueles papéis.

Assim era o pôsto aduaneiro em 1966, e assim é hoje. Mas, mesmo lá, as coisas estão mudando. A apenas 50 metros de distância uma ampla estrutura de concreto está sendo erguida — um pôsto aduaneiro muito amplo, com locais apropriados para a inspeção de caminhões. Quando o edifício estiver terminado, uma parte da atual informalidade vai desaparecer. As barracas talvez transformem-se em bares com mesas de tampo de plástico e garçonetes uniformizadas. Para bem ou para mal, o ritmo da vida vai ser acelerado. Pois, afinal de contas, é para isso que a Estrada do Ocidente foi construída.

David C. Fulton chefia a Divisão de Assuntos Públicos do Departamento de Informação e Assuntos Públicos do Banco Mundial. Depois de graduado pela Universidade de Stanford, na Califórnia, em 1949, viveu um ano num povoado da costa ocidental do México, trabalhando num projeto de desenvolvimento comunitário. Em 1950 ingressou no Departamento de Informação do Banco. Mais tarde, de 1956 a 1964, ocupou o cargo de Diretor de Relações Públicas no *Stanford Research Institute*; de 1964 a 1966 foi Vice-Reitor Adjunto e Chefe de Informação da Universidade da Califórnia. Tem publicado vários artigos e estudos sobre temas relacionados com o desenvolvimento. Em 1966 retornou ao Banco Mundial.

