

ESTADÃO ESPN

FM 92,9 – AM 700

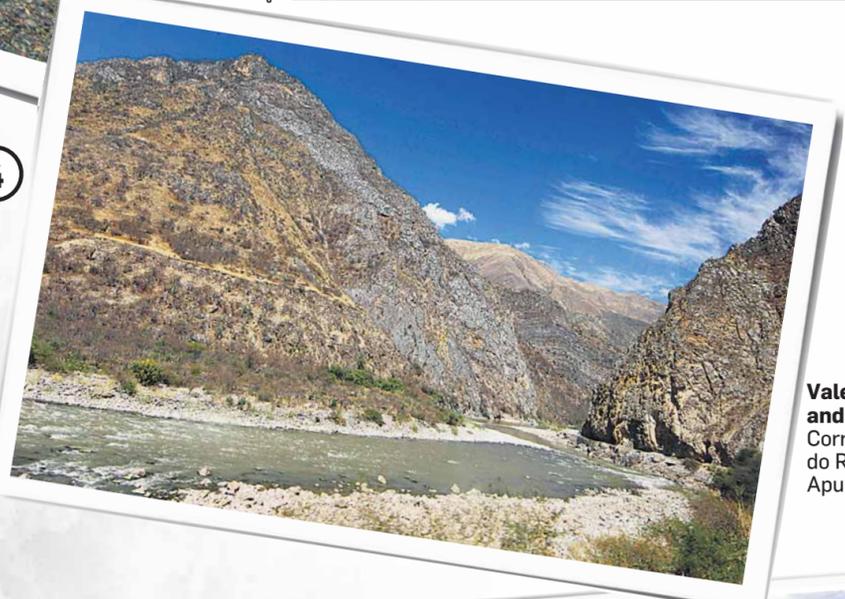
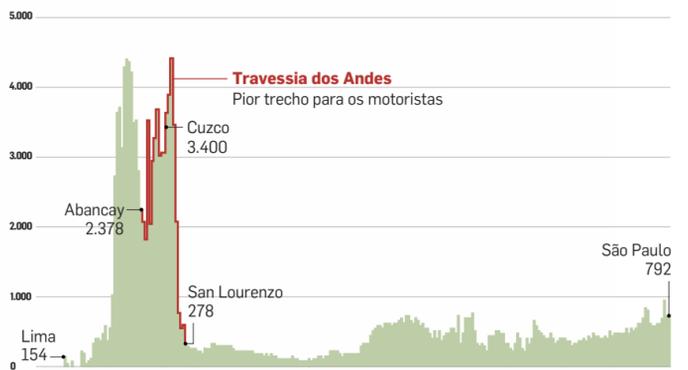
Relato ao vivo de Pablo Pereira
Hoje, às 9h30

estadao.com.br

Especial. Veja vídeo e slide show com relatos e mais fotos
estadao.com.br/saopaulo

Altitude

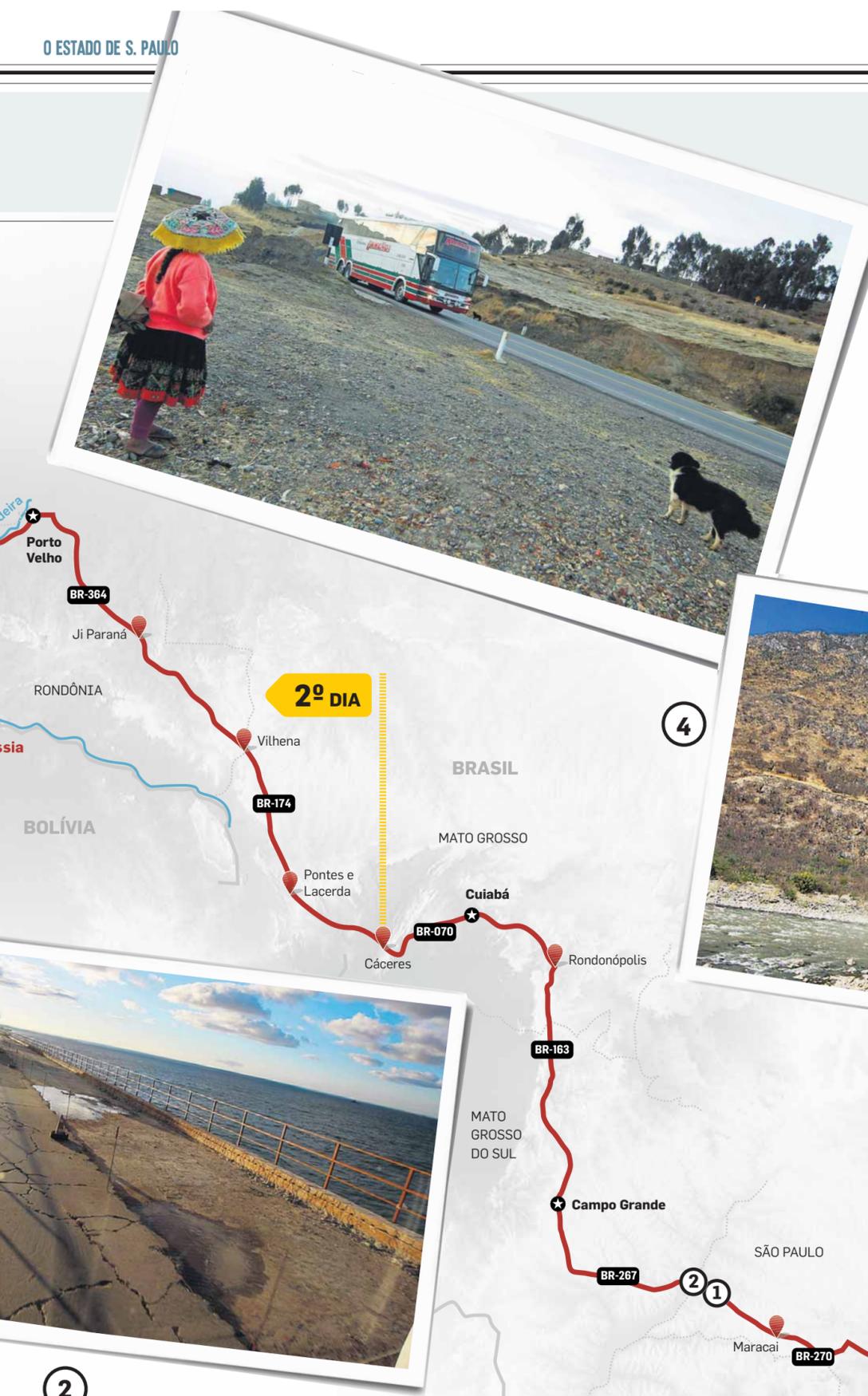
EM METROS



Vale andino. Corredeiras do Rio Apurímac



Viajante. Gonzalo Alayo Perez



2º DIA

1º DIA

SAÍDA Tietê, 8h

‘ESTRADA FORTALECE INTEGRAÇÃO ANDINA’

A ligação rodoviária entre Brasil e Peru é aspiração antiga e faz parte de um processo histórico de integração com vizinhos andinos. A afirmação é do embaixador brasileiro em Lima, Carlos Alfredo Lazary Teixeira. O chefe do Itamaraty no Peru disse ao **Estado** que outros eixos de ligação estão em planejamento, mais ao norte. E a Rodovia Interoceânica abre a porta para o comércio regional, além de facilitar o turismo para a Copa de 2014. “Nossa fronteira tem de ser uma linha de união, não uma barreira”. O embaixador ressalta que os investimentos brasileiros no Peru já alcançam a casa dos US\$ 3 bilhões. “Vimos para ficar. As empresas brasileiras estão dando um show de bola no Peru, com projetos que seguem rigorosamente o ambiente de inserção social, aproveitamento de mão de obra local e observação de normas ambientais. Queremos que as empresas se tornem empresas peruanas. Não são somente investimentos que logo se retiram”, afirmou. Entre os principais projetos estão os de empresas como Odebrecht, Vale, Gerdau, Brasken e Petrobrás. Um dos principais eixos de negócios é da indús-

tria de energia e petroquímica, com expectativa de até US\$ 15 bilhões sendo despejados no Peru na exploração de gás da bacia de Camisea, na região de Portos de Matarani e Ilo, no sul do país. Ao norte, a Petrobrás opera a extração de petróleo. Tem também a exploração de gás em Camisea, em dois lotes – o 58, que é 100% Petrobrás, e o 57, com 47% de participação. A Gerdau também corre para operar em Chimbote, no litoral, projeto de US\$ 450 milhões. Para o conselheiro comercial do Peru em São Paulo, Antonio Castillo, “os dois países vivem um momento de ouro”. Só no complexo da soja, o Peru importa US\$ 400 milhões do Brasil e a estrada que liga Assis Brasil a Puerto Maldonado vai permitir o acesso dos produtos brasileiros da Região Centro-Oeste a mercados não só do Peru, mas também de Equador e Colômbia, explica Castillo. Num primeiro momento, calcula o diplomata, o impacto da nova ligação rodoviária será local, além de ser uma porta aberta para o turismo. Segundo ele, há na região uma demanda por produtos da construção civil, como cal, cimento, aglomerados de madei-



1

ra e até pedra. Além disso, o comércio de carnes brasileiras e de soja não-transgênica, produzida no Acre, também será beneficiado, afirma o peruano. De acordo com o administrador da Ormeño em São Paulo, Oscar Vásquez Solis, a linha ainda é deficitária. Em 16 viagens, desde novembro, transportou cerca de 1.100 passageiros. “Mas esperamos para o próximo ano equilibrar custo e receita. Aí poderemos estender a linha até o Rio.” /P.P.

Dicas para uma travessia confortável: água, frutas e remédio para enjoo

● Percorrer uma estrada durante quatro dias e quatro noites dentro de um ônibus é um desafio que exige paciência. Há longas esticadas, de até 18 horas sem paradas para higiene ou alimentação. A primeira preocupação deve ser com a compra de alimentos e água para as noites no trajeto entre São Paulo e Rio Branco. Comer frutas, como bananas, ajuda a resistir à fome. Horários de refeição dependem da posição do ônibus na estrada. E as paradas ocorrem em bares que nem sempre oferecem boas condições de atendimento. É aconselhável também levar medicamentos para náuseas, que podem incomodar principalmente nos trechos dos Andes, quando o balançar do ônibus e as curvas da estrada na altitude provocam desconforto. A bagagem de mão deve conter toalha de banho. E, não esqueça, lenços de papel. /P.P.

PERUANO QUE VIVE NO BRASIL FESTEJA UNIÃO

“A Interoceânica é muito importante para os produtos peruanos chegarem ao Brasil e abastecerem mercados de Acre, Rondônia e até São Paulo”, afirma o passageiro peruano Gonzalo Alayo Perez, que embarcou no Tietê, na quarta-feira, rumo a Lima. Alayo Perez tem duas filhas que já são brasileiras. Professor aposentado no Peru, ele passa metade do ano no litoral de Santa Catarina, em Pissaras, mas tem de voltar a seu país por exigência brasileira. Seu visto temporário é de 90 dias, renováveis por outros 90. “Findos esses prazos, retorno a Lima. Aí aguardo até que a burocracia libere a documentação para voltar ao Brasil”, conta. Bem-humorado, diz que enfrenta a viagem com tranquilidade. “Tenho três idades. A cronológica é 81. A física, dizem os médicos, tenho coração de 75 anos. E a idade mental é de um jovem”, diverte-se. Ele adora o Brasil. “Meu país é o Peru. O Peru tem mais de 80 tipos de ecossistemas. É um país rico, do litoral ao Amazonas, com a cordilheira peruana para importar lhamas – que chamavam de carneiros peruanos de carga –, como conta o livro *Sérgio Buarque de Holanda - Escritos Coligidos* (Editora Unesp, 2011). O negócio não prosperou. Hoje, pela janela do ônibus, o professor Alayo Perez pode ver na estrada lhamas e alpacas pastoreadas por senhoras quetchua. “Felizmente estou vendo a integração acontecer. É uma maravilha”, afirma. /P.P.

O ônibus

Carro é parte de lote de 40 ônibus comprados pela Expreso Ormeño num investimento de cerca de US\$ 16 milhões

MODELO	Mercedes-Benz Comil
APLICAÇÕES	Rodoviário
ESTRUTURA	Aço Galvanizado
POSIÇÃO DO MOTOR	Traseiro
Nº DE PASSAGEIROS SENTADOS	44

Bancos semi-leitos, com apoio para pernas

1,05 m

Combustível

CAPACIDADE 450 litros de diesel

CUSTO TOTAL R\$ 9 mil

Pedágio TOTAL R\$ 271

INFÓGRAFICO: GISELE OLIVEIRA/AE