

Reportagem especial

O primeiro ano da Transoceânica

ROTA DO PACÍFICO TRAZ NEGÓCIOS E DEVASTAÇÃO

Comunidades vivem expansão de oportunidades e do crime

Há um ano foi inaugurada a megaestrada Interoceânica Sul, de 5.404 quilômetros de extensão, que conecta o Pacífico peruano com o Atlântico brasileiro. Com ela, nasceram centenas de oportunidades de riqueza e desenvolvimento, mas também grandes desafios ambientais e sociais. A estrada abriu uma vasta área da floresta mais cobijada do planeta à economia mundial. Milhares de pessoas estão chegando para habitá-la e também muitos investidores de países tão distintos quanto China, Rússia, França, México e Chile, em busca de negócios. A tríplice fronteira Brasil, Peru e Bolívia, antes povoada por árvores centenárias, vida selvagem e cerca de 100 mil habitantes em suas áreas

mais conservadas, agora se encheu de ruído: a música dos novos povoadores, o zumbido das motosserras, o movimento dos comércios de todo tipo e o estrondo de potentes motores arrancando o ouro enchem o cenário. O Brasil, a sexta economia do mundo, precisava de uma saída para exportar seus produtos aos mercados asiáticos no Pacífico e foi o principal patrocinador da Interoceânica. A estrada era ainda uma maneira de integrar as cidades mais remotas de cada um desses três países: Puerto Maldonado, no Peru; Cobiça, na Bolívia, e Rio Branco, no Brasil. A organização não governamental de jornalismo Connectas percorreu cerca de 700 quilômetros da Interoceânica para ver quais foram as mudanças que a estrada trouxe para o meio ambiente e para a vida das pessoas. Na tríplice fronteira, três forças dis-

Reportagem foi realizada por ONG

● A reportagem foi realizada pela Connectas, organização jornalística sem fins lucrativos que privilegia a aliança com profissionais e meios de comunicação e promove a produção, o intercâmbio, a capacitação e a difusão de informação sobre temas para o desenvolvimento das Américas. Outros trechos da reportagem, com fotos, estarão disponíveis no site www.estadao.com.br

putam o desenvolvimento. De um lado estão os conservacionistas, que querem que a Amazônia continue intacta e sua biodiversidade somente sirva aos pes-

quisadores e ao sustento dos habitantes tradicionais. De outro estão os desenvolvimentistas, que acreditam ser possível extrair valiosos recursos, como a madeira e o ouro, de forma racional, com supervisão estatal. Também veem um potencial para expandir a fronteira agropecuária, derrubando e queimando floresta. E, na terceira ponta, estão os destruidores, que já estão tirando os minerais e cortando as árvores sem permissão das autoridades, em especial no Peru e na Bolívia. A estrada conectou a selva com a modernidade e, assim, atraiu milhares de novos habitantes. Os pequenos e tranquilos povoados não conseguiram se preparar para a migração massiva. Nos últimos cinco anos, as pequenas populações duplicaram o número de habitantes, como o caso de Puerto Maldonado, que hoje se vê em apuros para acomodar 200 mil pessoas. Não tem os serviços necessários e, na aglomeração, o crime começa a crescer. A interconexão também abriu caminho para o narcotráfico e o tráfico de pessoas em uma espiral que, reconhecem as autoridades locais, ameaça a antes tranquila região. A Interoceânica é como um cordel que entrelaça todas essas realidades. Enquanto isso, o intercâmbio comercial, sua principal razão de existir, começa a dar resultados. Até o momento, os produtos da região do Acre, como a soja, tinham de percorrer 26,3 mil quilômetros para chegar à China, com uma cara passagem obrigatória pelo Canal do Panamá. Com a nova estrada, essa distância foi reduzida a 17,5 mil quilômetros. No outro sentido, o Peru pode enviar seus produtos a menores custos para a África e a Europa, embarcando-os diretamente nos portos brasileiros no Atlântico. Espera-se que a Intero-

ceânica também melhore o comércio entre Brasil e Peru, que hoje praticamente têm fronteiras abertas, e entre esses países com a Bolívia, que está a um passo da estrada. Também o Chile espera ver crescer suas oportunidades comerciais, uma vez que com a estrada terá acesso a um mercado de 200 milhões de consumidores brasileiros. Apesar das expectativas, pode-se viajar quilômetros sem que se veja uma alma viva. Talvez ainda seja cedo para esperar um vibrante tráfego de caminhões carregados de produtos apenas um ano após a inauguração. Em média, a Interoceânica tem um fluxo de 160 veículos de carga por mês – a maior parte levando madeira para o Pacífico – e cerca de 640 veículos de passageiros, segundo disseram funcionários do pedágio no quilômetro 73, no pampa peruano. No posto da alfândega peruana, o funcionário de turno foi ainda mais pessimista com as cifras: disse que, nos últimos três meses, não passaram mais de 300 caminhões em direção ao Peru com mercadorias variadas, como tubulação e maquinaria, além de ferramentas para os garimpeiros do pampa, muitos dos quais exploram ouro sem permissão. Segundo ele, o que mais se transporta para o Brasil é cimento e alguns poucos produtos agrícolas. A Bolívia, em compensação, vem tirando vantagem econômica da estrada. Uma vez por semana uma caravana de nove carros-tanque parte carregada de gasolina da capital boliviana, La Paz, atravessa o Peru por Juliaca, pega toda a Interoceânica, passa pelo Brasil para logo retornar à Bolívia e fornecer combustível à cidade de Cobiça. A enorme volta se justifica pelas péssimas condições das estradas entre os Andes



AS ENCRUZILHADAS DA RODOVIA

Desmatamento
Escoamento de madeira ilegal
O desmatamento vem aumentando desde a chegada da Interoceânica como resultado da falta de planejamento e controle. Da estrada, centenas de caminhos improvisados são construídos para entrar na floresta. Isso facilita a extração de recursos naturais. A fronteira entre Bolívia e Peru, na altura do povoado de Soberanía, está marcada por dois pilares de cimento na floresta virgem. Esse vasto setor é como percorrer uma rua de Manhattan, mas, em lugar de arranha-céus, o que há são árvores imensas de cada lado, de 40 e 50 metros de altura. Do lado boliviano, fica a Reserva Nacional de Manuripi e, do lado peruano, a Reserva de Tambopata. Mas nessa fronteira de selva em linha reta de 200 quilômetros pode-se escutar as serras elétricas



cortando a madeira, principalmente no lado peruano. No início, seguir o barulho não é fácil porque a floresta é fechada. Aparece, de repente, um conjunto de pequenas trilhas. O som parece vir do final de uma delas, que termina em um clarão onde uma pesada árvore do diâmetro do braço de duas pessoas é transformada em um monte de tábuas ordenadas segundo a espessura. A motosserra é desligada, parece que não gostam de visitas. Os comer-

ciantes ilegais se amparam em documentos legais para tirar madeira de zonas proibidas. Os exploradores só extraem madeira de alto valor, muito difíceis de ser detectadas por satélite das organizações civis. Depois de as gigantescas árvores serem cortadas, os trabalhadores levam os troncos aos portos peruanos com maior facilidade pela Interoceânica. Em outros casos, há comunidades organiza-

das na fronteira boliviana que entram em acordo com as autoridades para poder extrair certas espécies. Da Interoceânica se desprendem centenas de ramificações improvisadas que permitem aos madeireiros entrar mais profundamente na selva sem respeitadas nem sequer as florestas primárias. No Peru, o Estado dá direitos sobre uma mesma área a empresas florestais, mineradoras, de gado, agrícolas e turísticas.

Garimpos
Degradação em nome do ouro
Os garimpos ilegais no pampa peruano vêm desflorestando e convertendo em deserto grandes extensões que até há pouco tempo eram selva. Entre o quilômetro 90 e 115, de Puerto Maldonado até a cordilheira, estão concentradas as improvisadas minas. Às margens da estrada pode-se ver muitas escavações ilegais de ouro. Os garimpeiros garan-



tem que chegaram à região convidados por proprietários de concessões florestais e pecuaristas. Mas as minas se estenderam sem respeitar nada, movidos pela febre dos preços recordes do ouro no mundo. Hoje, os leitos de alguns rios parecem desolados, poluídos pelo mercúrio que se utiliza para separar o ouro da escória. Em seu combate contra a mineração ilegal, o governo peruano já chegou a usar helicópteros para bombardear as dragas dos ilegais. Custa imaginar que, onde estão gigantescos areais, até há pouco tempo era uma exuberante selva. Pela estrada nova, no pampa peruano, os garimpeiros colocaram seus pesados motores nos leitos dos rios e, graças a ela, podem trazer rapidamente o combustível e o mercúrio de que precisam. Também é útil para eles trazerem do Brasil tubulação e insumos para sua operação. O governo do Peru está tentando delimitar áreas de extração, mas é difícil que eles cedam com o preço hoje do ouro.

e a selva na Bolívia. Mas, como a gasolina é mais barata na Bolívia do que no Brasil, militares têm de proteger o descarregamento em Cobija, para evitar que o combustível seja contrabandeado de volta para o Brasil.

São três as razões que explicam por que está demorando para decolar a sonhada bonança comercial que se acredita trará a estrada entre os três países. A primeira é que não há acordos para que o cruzamento de fronteira seja mais organizado. Os peruanos reclamam de controles excessivos. Carlos Miguel Rios, administrador da transportadora Civa, uma das que mais tran-

sitam na região, conta que, para cruzar a fronteira, tem de apresentar certificado de febre amarela, fazer imigração na fronteira e logo ter outro controle em Rio Branco, além dos registros da alfândega. “O trâmite é muito enrolado. Às vezes, argumentam razões fitossanitárias e a gente não pode passar com a mercadoria. Aqui, o único beneficiado é o narcotráfico, que agora ficou com a estrada expressa”, disse o transportador.

A segunda é que, na teoria, fica barato levar a carga do Brasil aos portos peruanos, mas como o veículo que leva a carga costuma retornar vazio, pois es-

te país exporta bem menos, o frete fica caro. O saldo comercial é negativo para o Peru. Em 2011, as empresas brasileiras venderam US\$ 2.45 bilhões ao país, enquanto o Peru exportou US\$ 1.27 bilhão. Por último, não é fácil para os motoristas guiar os gigantes caminhões brasileiros pelas estreitas estradas andinas peruanas no trecho que vai para Juliaca, no sul do país, onde algumas curvas são tão estreitas que até os ônibus de passageiros têm dificuldade em passar.



A extração da borracha, agora com selo ‘verde’

● Os povoadores da floresta amazônica vivem há anos da exploração das seringueiras, da qual se extrai a borracha natural. Isso permitiu, por exemplo, que se criasse uma potente indústria de produção de preservativos do lado brasileiro. De maneira geral, no entanto, os derivados do petróleo dominam o mercado, e a venda de látex diminuiu. Se antes era comum que chegassem aviões a pistas locais procurando esse material, hoje os seringueiros tradicionais fabricam produtos de nicho.

Mas, no Peru, a estrada tem atraído outra vez investidores franceses interessados em explorar a borracha e vendê-la no comércio internacional com selo verde, como garantia para quem comprá-la de que está respaldando uma atividade econômica que protege a Amazônia. Também comunidades em reservas florestais, como a de Manuripi, na Bolívia, já usam novas técnicas que lhes permitem fornecer um produto de melhor qualidade sem prejudicar as árvores.

Apesar de a castanha e a borracha serem produções sustentáveis, agora com grande potencial na Amazônia graças à Interoceânica, têm pouco respaldo oficial. Não há incentivo governamental para que os produtores possam comercializá-las internacionalmente com a ênfase de contribuir para a preservação da floresta.

DO ATLÂNTICO AO PACÍFICO

● Interoceânica Sul tem 5.404 quilômetros de extensão que conecta o Pacífico peruano com o Atlântico brasileiro



INFOGRÁFICO/AE



Crescimento desordenado Polo de pobreza e prostituição

No pampa peruano, antes coberto pela selva, agora há dezenas de populações transitórias de lado a lado da estrada. Nesses povoados débeis de uma população que está de passagem, abunda a prostituição, até mesmo de crianças. Desde outubro de 2011 até a data atual, quando se intensificaram as operações policiais, já foram resgatados 104 menores que estavam se prostituindo nesses povoados. Também capturaram 90 pessoas por delito de tráfico de pessoas e por organização de atividades relacionadas à prostituição. As péssimas condições de saúde des-

sas moradias facilitam o avanço das doenças respiratórias, de pele e sexualmente transmitidas. Nas pequenas aldeias temporárias se confundem improvisados comércios que vendem equipamentos de solda e oficinas de mecânica. Puerto Maldonado, no Peru, tem hoje a taxa mais alta de crescimento do país. Nos últimos cinco anos, tempo de duração da construção da Interoceânica, sua população se duplicou e ronda os 200 mil habitantes. O gigantesco investimento da estrada, de mais de US\$ 2,8 bilhões, destinou apenas US\$ 18 milhões para mitigar o impacto social e ambiental da obra no Peru, recurso que, segundo as autoridades locais, nunca saiu de Lima. Na estrada é comum encontrar crianças vendendo peixe frito e banana-da-terra aos motoristas. Com a imigração desenfreada, os pequenos povoados não têm capacidade para prover nem os espaços nem os professores necessários para atender a toda população infantil.

Migração Porta de entrada para a América do Sul

A Interoceânica tem facilitado também a entrada de migrantes de toda a América para o Brasil. É o caso de 102 haitianos que ficaram detidos na fronteira com o Peru, em Iñapari, uma população de 1,5 mil habitantes. Viajaram em pequenos grupos de Porto Príncipe à República Dominicana, daí ao Panamá e logo ao Equador. Depois, pegaram a estrada e, com o pagamento de

subornos, cruzaram a fronteira até o Peru. Em alguns casos, a travessia custou até US\$ 5 mil por pessoa. Já estão há três meses sobrevivendo da caridade dos peruanos desse povoado, mas sem dinheiro nem documentos para chegar a seu destino. A maioria dos haitianos, que só fala creole, pegou tudo o que tinha economizado e fez coletas familiares com a esperança de conseguir melhores salários no Brasil. Aproximadamente 4 mil haitianos conseguiram chegar, mas, diante dos problemas criados, o governo brasileiro fechou suas fronteiras a eles. Nos últimos seis meses, o pequeno povoado peruano chegou a ter 347 haitianos em um mesmo momento. Em alguns casos, o governo brasileiro tornou flexíveis suas normas de imigração e deu, aos haitianos, visto direto em seu consulado em Porto Príncipe, para evitar que os grupos traficantes seguissem se aproveitando dos mais pobres e desesperados.

Narcotráfico Rota para a cocaína

A abertura da estrada Interoceânica também tornou mais viável outra rota de tráfico ilegal: a da cocaína, que vai das montanhas peruanas, onde se produz, até as ruas do Rio e de São Paulo, onde se consome. As autoridades vêm reforçando o controle que, contudo, ainda é precário. Segundo cifras da polícia peruana, até o momento foram confiscados na estrada aproximadamente duas toneladas de cocaína, camuflada nos veículos ou nas malas dos traficantes.

