

As ligações do Brasil com o Pacífico

PAULO HENRIQUE DA
ROCHA CORRÊA

Fiquei surpreso com a declaração atribuída ao Ministério da Fazenda, constante do Estado de 13/04/89, pág. 14, subtítulo "Obra de Ficção", segundo a qual o Brasil não tem nenhum estudo sobre a junção com o Pacífico. Talvez o citado assessor esteja se referindo ao governo atual (presidente Sarney), e, especificamente, à ligação rodoviária, esta objeto de pressões alienígenas e de ecologistas extremados, contra obra tão necessária ao desenvolvimento não só brasileiro como de amplas áreas do Peru, Bolívia, Equador e Colômbia, por isso mesmo apoiada pelo Pacto Andino e pelo Alalce.

Desde o 1º governo Vargas até o fim do governo da Revolução de 1964, pelo menos três estudos de vínculos do Brasil com o Pacífico (o ferroviário, o rodoviário e o misto, ou melhor, o predominantemente fluvial) constam de meus livros "Rumos do Brasil" (Editora IBEL, 1965 e Gráfica do Senado Federal, 1973), "Noções de Geopolítica do Brasil" (Editora Elo, 1973 e Biblos, 1975) e do trabalho constante da revista carioca "A Defesa Nacional" (nº maio/junho de 1979). Este último estudo é o mais completo, apesar de alguns erros de impressão, quer pelos mapas, quer por analisar o rio Putumayo (o nosso Içá) do ponto de vista internacional, mais vantajoso que o Ucaiali, o Napo ou o Marañon, rios inteiramente peruanos. Também aí faço um estudo breve da importância do Pacífico como o Oceano do futuro, repetindo: "o Deslocamento dos Portos" do Mediterrâneo para o Atlântico, no início da Idade Moderna, mas, agora, em detrimento do nosso Oceano e em favor do maior dos oceanos.

Sabemos que uma ferrovia, desde o Acordo de Roboré (feito no 1º governo Vargas e descurado no governo Café Filho), estava prevista ligando Santos a Arica (porto do Chile) aproveitando os

trechos existentes entre Santos e Corumbá, no Brasil, e entre Cochabamba e Arica, na Bolívia e Chile. A estrada passa em Santa Cruz de La Sierra (tem o nome de Brasil-Bolívia entre Corumbá e Santa Cruz), faltando apenas os 300 km entre essa cidade e Cochabamba, atualmente substituídos por rodovia. Assim, uma ligação do Sudeste do Brasil com o Pacífico já existe, embora funcionando com transbordo. Há, também, outra no Sul, de Porto Alegre-Uruguaiana-Argentina-Chile, ligando com Valparaíso (Chile). A que deve unir o nosso Centro-Oeste e Amazônia ao Pacífico é a rodovia (um feixe) nascida seja nos portos atlânticos de Santos, Rio, Vitória e, futuramente, Salvador, e que se une em Brasília e prossegue (já pavimentada) para Cuiabá e Porto Velho. Falta asfaltar daí a Rio Branco (Acre) e Cruzeiro do Sul (Acre) e implantar dessa cidade até Pucalpa (Peru) à margem esquerda do majestoso rio Ucaiali. De Pucalpa a Lima (cujo porto é Callao) os peruanos já construíram a sua "ruta", num brilhante feito de engenharia, vencendo a selva e os Andes. Ora, o nosso trecho, seja o a pavimentar (Porto Velho-Cruzeiro do Sul), seja o a implantar (Cruzeiro do Sul-Pucalpa) é mínimo em relação ao que está feito. Não há nada que justifique a paralisação da obra. Nada racional e patriótico. Só o emocional dos ecologistas ou os interesses econômicos e estratégicos anti-Brasil e anti-América Latina, que se opõem à ligação dos dois oceanos, há tanto tempo unidos na América do Norte e com tanto atraso a ligarem-se na América do Sul. Mas valendo a sabedoria popular "antes tarde do que nunca", urge acelerar o que falta, seja o nosso pequeno trecho, seja o peruano, muito menor por sinal.

A ligação mista fluvio-rod-ferroviária, acordada entre o Brasil e o Equador, há tempos foi idealizada pelo major equatoriano Negrete Garcia em seu livro *La via Interoceánica Manaos-San Lorenzo*, editado em Quito, em 1960. Evidentemente não serve ao Sul, Sudeste

e Centro-Oeste brasileiros, mas sim à nossa Amazônia e a de vários países vizinhos. Vai de Belém a Puerto Putumayo num aproveitamento de 4.200 km de rios brasileiros, sobretudo do Amazonas, e do internacional Putumayo. O coronel Adrovaldo Lima, do nosso Exército, participou dos estudos de calado deste rio. Uma rodovia de Puerto Putumayo a Ibarra foi locada, há cerca de 25 anos, pelo coronel de engenharia do Exército brasileiro Ivan Wolff. Teve posterior apoio do DNER através do engenheiro Philuvio Cerqueira (usamos como fonte o nº 3 da revista *Hileia Brasileira*, editada, então, em Santarém - PA). Nessa época dirigimos fundamentado apelo ao deputado Cunha Bueno (pai), empenhado com a Associação Latino-Americana de Livre Comércio. Imagino que esse documento esteja nos anais da Câmara Federal ou na residência do saudoso parlamentar paulista.

Durante o I Curso de Liderança Política, levado a termo em 1973, no Congresso Nacional, convidado que fui pela liderança da Arena para ministrar a parte de Geopolítica, durante uma semana, em dois turnos diários, tratei de alguns planos nacionais de grande expressão, inclusive, com ênfase, a análise dos três vínculos com o Pacífico. Não foram abordadas as ligações via Argentina e via Colômbia. Nem feitas considerações que, anos depois, vim a fazer, de aproveitamento do Ucaiali, do Napo e do Marañon (Peru) e o Caquetá (Colômbia), pois que aspectos políticos desfavoráveis àquela época tornaram-se positivos posteriormente.

Por fim, a recomendação dos excelentes trabalhos do gen. Meira Mattos, editados pela Bibliex, que abordam o assunto direta ou indiretamente, tais como, "A Projeção Mundial do Brasil", "Geopolítica dos Trópicos", "Geopolítica da Amazonia", além de outros.

Paulo Henrique da Rocha Corrêa é professor do Curso Superior de Guerra da ESG e de Geopolítica