

A janela para o Pacífico

Vasco Mariz *

Certa vez, conversando com o presidente peruano, em momento de descontração, provoquei-o dizendo: a "Marginal da Selva" será uma estrada marginal do Brasil. Belaúnde ficou picado e me assegurou que, pelo menos, duas ligações com o Brasil estavam previstas a partir do território do Peru. Se ainda não tinham sido construídas era porque o dinheiro estava escasso e "forças ocultas" se opunham a isso.

Na primeira oportunidade, procurei apurar que "forças ocultas" dificultavam a conexão vial com o Brasil. Consultei um senhor peruano com quem tinha bastante intimidade, e acabou ele por me relatar que existia um relatório confidencial das forças armadas peruanas, que desaprovava a ligação rodoviária direta com o Brasil, pois tinham receio do expansionismo brasileiro. O senador esclareceu-me que não se tratava de preocupação com invasão militar brasileira e sim receio (das migrações de colonos brasileiros desocupados, tal como já sucedeu no Paraguai, Bolívia e Venezuela, criando problemas bilaterais delicados.

Ainda fiquei em Lima mais de um ano e o assunto não progrediu. Soube, porém, que o Brasil e o Peru estavam negociando em nível técnico e pretendiam apresentar ao Banco Interamericano do Desenvolvimento (BID) um pedido conjunto de vultoso empréstimo para construir a estrada. Muito mais tarde, em 1987, houve um encontro dos presidentes José Sarney e Allan García em Rio Branco e Puerto Maldonado. Nessa época já havia consenso pela rota por Iñapari e Assis Brasil, a mais barata. Mais adiante, li na imprensa brasileira notícias meio fantasiosas de que o Japão estaria interessado nessa estrada e por ela importaria soja e madeiras do Peru e do Brasil. Os ecologistas gritaram freneticamente e consta até que os EE.UU. fizeram gestões diplomáticas junto ao governo japonês para dissuadi-lo de financiar o projeto da estrada.

Dias atrás, almoçando com o eficiente Cônsul Geral do Peru no Rio de Janeiro, Miguel Palomino, comentávamos os resultados promissores da recente reunião de Porto Velho, quando autoridades brasileiras e peruanas examinaram cuidadosamente a questão e optaram pela construção da estrada BR-317 com trajeto Rio Branco—Brasília—Assis Brasil (no Brasil) e, no território peruano, por Iñapari, Puerto Maldonado, Cuzco, Arequipa até os portos no Pacífico de Ilo ou Matarani. A outra opção, via Cruzeiro do Sul—Pucallpa—Lima, a BR-364, ficou praticamente descartada,

por motivos ecológicos, pelo menos a médio prazo.

A saída pelo Peru é inegavelmente mais realista do que a equatoriana, embora as distâncias também sejam impressionantes. De acordo com cálculos do engenheiro J.F. Azevedo, do DNER, a distância entre Porto Velho e Ilo, na costa peruana, é de 1.938 km, com o inconveniente de a estrada ter de ultrapassar os Andes a grande altura. O governo peruano, em seu recente plano viário, já nos deu facilidades de zona franca e porto livre, de que aliás a Bolívia já está tirando proveito. O porto de Ilo parece ser o mais conveniente para nós, já que tem águas profundas e melhor estrutura técnica. A alternativa seria o porto de Matarani, vizinho a Ilo, embora menos bem equipado. A empresa brasileira Odebrecht, que já construiu importante hidroelétrica perto de Arequipa, está realizando estudos de viabilidade para a estrada, levando em conta as precárias condições do terreno e as justas exigências do IBAMA quanto aos efeitos da obra, no Brasil, para o meio ambiente.

Todos esses estudos se justificam plenamente devido às boas possibilidades de vultosa exportação de soja para o Japão, via Pacífico. Os Estados de Mato Grosso do Sul e Rondônia produzem enormes quantidades de soja que se escoam pelos portos do Atlântico Sul, obrigando os navios a darem longuíssima volta pelo Cabo de Hornos ou pelo Canal do Panamá para poderem chegar a seu destino no Japão. Esclareço que não está sendo cogitada a exportação de madeiras do Brasil, por motivos ecológicos e políticos, já que isso inviabilizaria todo o projeto de construção da estrada Brasil—Peru. Seja como for, é preciso pensar também na alternativa ferroviária, uma vez que o escoamento rodoviário da soja utilizaria cerca de 50.000 caminhões, fazendo 150 viagens diárias, índices talvez inexequíveis. A vantagem significativa é que se diminuiria em 30% o percurso de exportação de soja para o Japão e, em consequência, haveria sensível descongestionamento das rodovias Cuiabá—Santos e Cuiabá—Paranaguá, e dos dois portos brasileiros.

O trecho Puerto Maldonado—Assis Brasil—Porto Velho já tem acesso possível em temporada seca. Contou-me o Cônsul Geral do Peru que, meses atrás, surpreendeu-se com a chegada ao Rio de Janeiro de uma caravana de caminhões peruanos, desfilando pela Avenida Atlântica, que chegaram a esta capital via Assis Brasil, Rio Branco, Porto Velho, etc. Uma viagem espantosa!

As autoridades dos dois países precisavam, porém, ter o maior cuidado na tramitação dos papéis no BID e no Banco

Mundial, em vista das novas exigências norte-americanas de que os produtos exportados pela região amazônica tragam sempre o chamado *green seal* (selo verde), que atesta não haverem sido produzidas essas mercadorias com prejuízo do meio ambiente da Amazônia. Parece-me essencial e importantíssimo analisar essa exigência, pois poderá afetar a soberania dos países amazônicos. Mais dramática ainda é a iniciativa da França, o chamado "projeto Mitterrand", que advoga apenas uma soberania limitada dos países amazônicos sobre seus territórios da região. Não se deve subestimar o impacto de tal proposta na conferência Rio-92 da ONU com delegados de 160 países, dos quais a grande maioria desconhece totalmente os reais problemas regionais da Amazônia. O Itamarati e Torre Tagle terão uma grande responsabilidade em dissuadir os países ricos de iniciativas desse gênero, que nos seriam altamente daninhas e também humilhantes. É preciso esclarecer os demais membros das Nações Unidas sobre as peculiaridades da região amazônica a fim de não termos surpresas desagradáveis em eventuais votações nas conferências da ONU.

Voltando ao tema principal deste artigo, a janela para o Pacífico, os pontos básicos da questão parecem-me ser os seguintes: 1) a conexão rodoviária Brasil-Peru será muito útil, mas só a médio prazo. Por ora não é urgente. Em futuro previsível, não haverá tráfego importante de mercadorias, tão longa e tão acidentada a estrada até um porto peruano. Aproveitemos os próximos anos para realizar acurados estudos de viabilidade, escolhendo os trechos mais apropriados e menos custosos. 2) O Peru não nos poderá oferecer o porto de Lima, o Callao, que já está supercongestionado. 3) A conexão Cruzeiro do Sul-Pucallpa, a BR-364, representa um perigo para nosso país, pois estabelecerá comunicação direta e fácil com uma das principais zonas de plantio de coca no Peru. Na província de Madre de Diós, por onde passaria a BR-317, não haveria esse risco, pelo menos por ora. 4) O Peru não tem, nem terá tão cedo, condições de pagar sequer a contra partida em *intis* peruanos para essa custosa obra poder ser financiada pelo BID ou Banco Mundial. Isso acabaria por levar o Brasil a ter de pagar a maior parte das despesas. 5) O mercado regional da zona fronteiriça é insignificante e está longe de justificar despesa tão vultosa. Afinal de contas, tanto o Peru quanto o Brasil têm, a curto prazo, outras prioridades em matéria de estradas. Até lá, ajudemos os acreanos a desenvolver as grandes riquezas de seu Estado.

* Embaixador aposentado. Ex-Embaixador do Brasil no Peru (1982-84).