

Povos Indígenas no Brasil

Fonte: Journal do Brasil Class.: Estada / BR-364
 Data: 13/12/92 Pg.: 18 21

Governo fica à margem da rodovia do Pacífico

■ Sonho brasileiro de conquistar novos mercados na Ásia só poderá ser bancado, a curto ou médio prazo, pela livre iniciativa

RONALDO BRASILIENSE
 BRASÍLIA — A iniciativa privada vai ter que bancar, com recursos próprios, o prolongamento da rodovia BR-364 (Cuiabá-Porto Velho-Rio Branco) até o porto de Ilo, no Peru, garantindo o escoamento da produção de grãos do Brasil para o potencial mercado asiático, pelo Oceano Pacífico. O governo brasileiro, a curto ou médio prazo, não tem interesse em investir na estrada. “Essa rodovia não é uma prioridade nossa, no momento”, adiantou o ministro dos Transportes, Alberto Goldman. “O que temos de recursos no orçamento dá apenas para apagar incêndios”, emendou.

Apesar da má vontade das autoridades com a rodovia rumo ao Pacífico, sob a alegação de escassez de recursos, os governadores dos estados de Rondônia, Oswaldo Pianna, e Acre, Romildo Magalhães, trabalham para que o prolongamento da BR-364 saia breve. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) apóia a idéia e empresários como Olacyr de Moraes, o rei da soja, já foram sondados para bancar parte dos recursos. Com a rodovia até o Pacífico, parte da produção brasileira de grãos poderia ser escoada em grandes navios pelo porto de Ilo, economizando 3.530 milhas marítimas para levar suas cargas até o Japão. De Santos até o mercado japonês são quase 13 mil milhas. Do Peru

De um oceano a outro

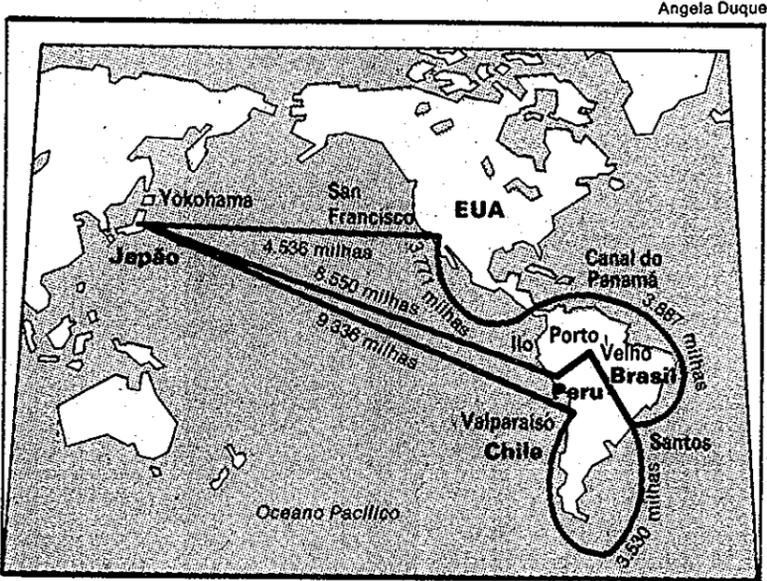


ao Japão são 8.550. Seria mais econômico até do que exportar através do porto de Valparaíso, no Chile, numa distância de 9.336 milhas náuticas até o mercado japonês. “É importante a participação do setor privado em obras rodoviárias e vamos atraí-lo para isso”, anuncia Alberto Goldman. “A rodovia até o Peru pode até ser construída, mas todas as leis ambientais deverão ser cumpridas”, afirma o ministro do Meio Ambiente, Coutinho Jorge, que defende o desenvolvimento sustentável para a Amazônia, que não considera uma redoma intocável. Para o

ministro, no entanto, qualquer obra de infra-estrutura prevista para atravessar vastas extensões de floresta tropical úmida, como no caso do prolongamento da BR-364, necessariamente terá que ter um Relatório de Impacto de Meio Ambiente (Rima) aprovado pelo Ibama. “Poderá ser realizada audiência pública para aprovar ou não a implantação da rodovia”, defende Coutinho Jorge. O presidente do Conselho Nacional dos Seringueiros, Atanagildo de Matos, sucessor de Chico Mendes, deixa claro: “Não somos contra a construção da estrada em hi-

Rota até os ‘tigres’

A milha marítima corresponde a 1,85 quilômetro



pótese nenhuma. Queremos é saber quem vai ser beneficiado pela estrada, pois não podemos admitir que companheiros que moram por onde ela vai passar sejam mandados para os cafundós do Judas e os fazendeiros tomem conta de tudo”. Atanagildo lembra que chegou a participar de reuniões com representantes do governo canadense e empresários que defendem a construção da rodovia até o Pacífico. “Sempre deixamos claro que o mais importante é discutir o Relatório de Impacto de Meio Ambiente exaustivamente antes de se tomar qualquer decisão”, garante.

Em Porto Velho, o presidente da Associação dos Exportadores e Importadores de Rondônia, Roberto Lopes Viegas, informa que já existem empresas implantadas que atuam com exportações para o mercado asiático através dos portos peruanos no Pacífico. A decisão dos empresários de abrir mão da proposta de se construir a rodovia através do município de Cruzeiro do Sul agradou as lideranças rurais acreanas. “O importante é que não se faça uma estrada para destruir a floresta”, afirma Atanagildo de Matos.

Dois terços do mundo na mira

□ A ligação rodoviária do Brasil com o oceano Pacífico, através do Peru, permitirá aos grandes produtores agrícolas brasileiros terem acesso a um mercado consumidor que, segundo previsões dos especialistas da ONU, reunirá dois terços da população mundial no século XXI.

A economia do Sudeste Asiático cresce três vezes mais rapidamente do que em outras regiões do planeta, exibindo taxas cinco vezes superiores às verificadas na Europa no áureo período da Revolução Industrial.

Com fretes marítimos menores, os exportadores brasileiros poderão oferecer seus produtos a preços competitivos em mercados como os do Japão, Malásia, Indonésia e China e, também, nos Tigres Asiáticos: Cingapura, Coréia do Sul, Hong Kong e Taiwan.

A soja brasileira, por exemplo, poderá alcançar os mercados asiáticos por um preço inferior ao oferecido pelos produtores dos Estados Unidos.