

Povos Indígenas no Brasil

Fonte Gazeta Mercantil Class.: Estados / Saída p/0
 Data 10/09/93 Pg.: Pacífico

22

Uma rodovia da Amazônia ao Pacífico

por Luiza Pastor
de Brasília

Os defensores da abertura de um via terrestre de interligação da região amazônica com o oceano Pacífico e os mercados do Sudeste asiático ganharam ontem um novo e até certo ponto inesperado aliado: o governo peruano. A união de interesses foi formalizada através da assinatura de um acordo de cooperação entre a Zona Franca de Manaus e a de Ilo, no litoral peruano, para intercâmbio de informações comerciais e técnicas.

A grande novidade da cerimônia foi o discurso abertamente favorável à integração do embaixador peruano, Gustavo Silva, que assinou em nome do Peru. Até pouco tempo atrás, todas as negociações de intercâmbio estabelecidas entre Brasil e Peru esbar-

ravam na resistência do governo de Lima em relação à definição da "abertura rumo ao Pacífico". Para o governo do país vizinho, essa imagem passava o conceito de um corretor de exportação, e não de integração, causa do desagrado.

Mas ontem a posição havia mudado radicalmente e o embaixador deixou claro que o acordo representava "respaldo para a futura rodovia que vai possibilitar a saída do Brasil para o Pacífico". Da mesma forma, o superintendente da Zona Franca de Manaus deu enfático no elogio à "possibilidade de saída dos produtos de Manaus para o Pacífico, no futuro".

E é exatamente na estrada que reside o maior obstáculo à integração dos mercados brasileiros ao oceano Pacífico. A verba para a pavimentação do

trecho que liga a capital do Acre, Rio Branco, à fronteira peruana foi cortada do Orçamento deste ano e tem poucas perspectivas de ser retomada no próximo exercício.

"Talvez este acordo mu- de um pouco a perspectiva dos parlamentares e o projeto consiga alguma verba", avaliou ontem a este jornal uma alta fonte do Ministério de Integração Regional (MIR). O principal argumento de defesa dessa abertura é que a saída para o Pacífico baratearia em 50% o custo do transporte de produtos como a soja, que sai dos estados do Norte do País rumo aos mercados asiáticos e mesmo para o americano.

A estrada também é problema para o Peru, que precisaria de financiamentos internacionais para viabilizar a interligação, atra-

vessando um trecho da cordilheira dos Andes. Ao todo, segundo os técnicos do MIR, estima-se que falte pavimentar um trecho de 250 quilômetros entre os dois países — mas um trecho caro que inclui diversas obras de arte como pontes e viadutos.

A mudança da atitude do Peru se fundamentou, segundo o embaixador, no acordo feito para incrementar o desenvolvimento da Zona Franca Industrial de Ilo, que atualmente mantém uma infraestrutura portuária grande para atender à exportação de cobre e de farinha de pescado, e da possibilidade de exportar farinha de pescado e produtos agroindustriais da região para o Brasil. O acordo prevê também a cessão de área do porto para Bolívia, que terá direito, assim, a uma saída para o mar.