

# Povos Indígenas no Brasil

Fonte: Gazeta Mercantil Class.: Estradas/Saída p/ Pacífico  
 Data: 22/07/94 Pg.: 23

INTERNACIONAL

## Brasil discute com Bolívia, Chile e Peru uma saída para o oceano Pacífico

Marcos Magalhães  
de Cuiabá

A busca de uma saída para o oceano Pacífico da crescente produção agrícola do Centro-Oeste brasileiro reuniu em Cuiabá empresários e autoridades locais da Bolívia, Chile, Peru e de três estados - Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia. Todos pretendem pressionar os governos centrais de seus países a apressar a conclusão das obras das rodovias que poderão dar um impulso à integração regional e permitir um acesso direto à bacia que deverá registrar o maior crescimento do comércio internacional nos próximos anos.

"Quando falamos de uma rodovia que una a costa do Pacífico ao porto de Santos, estamos falando também de um corredor de uma comunidade para o desenvolvimento e a luta contra a pobreza no século XXI", afirmou Hugo Xamani, prefeito da cidade peruana de Mariscal Nieto Moquegua, sede do porto de Ilo, durante o segundo dia de debates do Ciclo do Pacífico, onde estão sendo discutidos os temas dos novos mercados e a integração latino-americana.

Segundo a matemática dos promotores do evento, o desenvolvimento da região poderia ser alcançado principalmente pelo encurtamento em 364 milhas marítimas de caminho para o Japão e para os outros países asiáticos. Atualmente, os caminhões que levam a produção do Centro-Oeste precisam seguir até Santos, para então serem embarcados para o exterior. Caso o destino da mercadoria seja a Ásia ou mesmo a costa oeste dos Estados Unidos, será necessário contornar o continente pelo sul ou recorrer ao canal do Panamá. Em

### Sinalização para hidrovia

por Marcos Magalhães  
de Cuiabá

As cidades de Cáceres (MT) e Corumbá (MS), de onde podem sair os braços de rodovia que ligarão a região ao Pacífico, também são as primeiras escalas de uma hidrovia que poderá levar a sua produção ao oceano Atlântico. Trata-se da hidrovia Paraguai-Paraná, que cruza o Paraguai e as fronteiras de Brasil e Argentina até chegar ao porto de Nova Palmira, no Uruguai.

Esse caminho foi defendido, no encontro Ciclo do Pacífico, como uma alternativa para o escoamento principalmente da produção de grãos do Centro-Oeste. Embora ela já exista, seu tráfego limita-se, na prática, a oito horas por dia, por causa da falta de sinalização. Os participantes da reunião de Cuiabá queixaram-se duramente dos governos dos países envolvidos pela falta de investimentos na hidrovia.

"Não me conformo em ver

que cinco países não consigam fazer uma vaquinha para obter os recursos necessários ao aperfeiçoamento dessa via", lamentou Aldair Heberle, secretário de Indústria e Comércio do Mato Grosso do Sul. Segundo seus cálculos, seriam suficientes investimentos de US\$ 60 milhões para fazer a sinalização e retirar rochas do fundo do rio Paraguai que ainda impedem a navegação em épocas de águas baixas.

Uma vez que as chatas pudessem trafegar 24 horas por dia, recordou o secretário, os fretes seriam reduzidos pelo menos à metade. Segundo o presidente da Fundação Integrar, José Lacerda, os governos não investem na hidrovia por considerar que pouca carga ainda passa por ela. Mas sem os investimentos, contrapôs, os produtores não deverão optar pela via para escoar os seus grãos. "Basta uma decisão política para que se garanta a confiabilidade da hidrovia", afirmou Lacerda.

ambos os casos, os navios teriam de percorrer mais de 12 mil milhas para atingir o porto de Yokohama, no Japão. A distância entre Ilo, no Peru, e esse mesmo porto, resume-se a 8.550 milhas.

Ilo é apresentado como uma das três alternativas, na costa do Pacífico, para o escoamento da produção brasileira. Os outros dois portos são os de Arica e Iquique, no Chile. Para chegar até eles, seria necessário o asfaltamento de trechos de rodovias, principalmente em território boliviano. Entre as seis possibilidades de se chegar ao Pacífico, apenas uma - que passaria por Rio Branco e Cruzeiro do Sul, no Acre - parece afastada pelas próprias autoridades regionais,

devido a pressões internacionais em favor da defesa do meio ambiente na Amazônia.

As duas opções mais defendidas no Centro-Oeste são as que propõem o asfaltamento das rodovias que ligam Cáceres (MT) e Corumbá (MS) a Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia. Dali os caminhões seguiriam para Ororo, de onde teriam três opções: os portos de Ilo, Arica e Iquique. A descida dos Andes também precisa ser asfaltada, mas já existe uma promessa de financiamento para o trecho Arica-La Paz. Ainda que não totalmente concluída, a estrada vem sendo chamada de Primeiro Corredor Bioceânico.

O principal benefício da rodovia, para o Centro-Oes-

te brasileiro, seria a redução em aproximadamente US\$ 200 no frete de cada tonelada de grãos exportada para o Oriente. Com preços mais competitivos, as vendas ao exterior poderiam crescer e impulsionar o crescimento da região. "São indiscutíveis e inquestionáveis os efeitos dessa obra para as nossas economias", avaliou o senador Márcio Lacerda (MT) na abertura do encontro.

O entusiasmo atinge também o vizinho estado de Rondônia, cujas possibilidades de escoamento da produção são ainda mais precárias que as de Mato Grosso. Das duas possibilidades de se chegar ao Pacífico, uma já foi apontada como inviável - a que passaria por Guajará-Mirim para chegar a La Paz e daí aos pontos do Chile e Peru. O caminho preferido pelos empresários de Porto Velho é o que segue para Rio Branco, desce a Assis Brasil e entra no Peru, para chegar ao porto de Ilo.

"Por esse caminho dependeríamos de apenas um país e teríamos de atravessar encostas menos íngremes nos Andes", explica Miguel de Souza, presidente da Federação das Indústrias de Rondônia. Ficaria faltando o asfaltamento de 340 quilômetros de Rio Branco à fronteira - região na qual se encontram reservas extrativistas já demarcadas - e mais 800 quilômetros em solo peruano. Uma alternativa mais barata, que poderia vir a beneficiar toda a região amazônica, seria a utilização da hidrovia Manaus-Iquitos e o asfaltamento da estrada que leva ao Pacífico. Para Miguel de Souza, apenas os mercados do Pacto Andino, que reúnem 100 milhões de pessoas, já justificariam o investimento para ligar o Brasil à região. "Como avante-premiere, poderíamos começar exportando para esses mercados menos exigentes", propôs o presidente da federação. "Depois, mais experientes, atingiríamos o sonho do Pacífico", previu.