

fonte: OESP class.: 25
 data: 3/4/95 pg.: A 9

TRANSPORTES

Estudo propõe novo caminho para o Pacífico

Engenheiro apresenta hoje em São Paulo traçado mais curto para ligar o Acre a Lima, no Peru

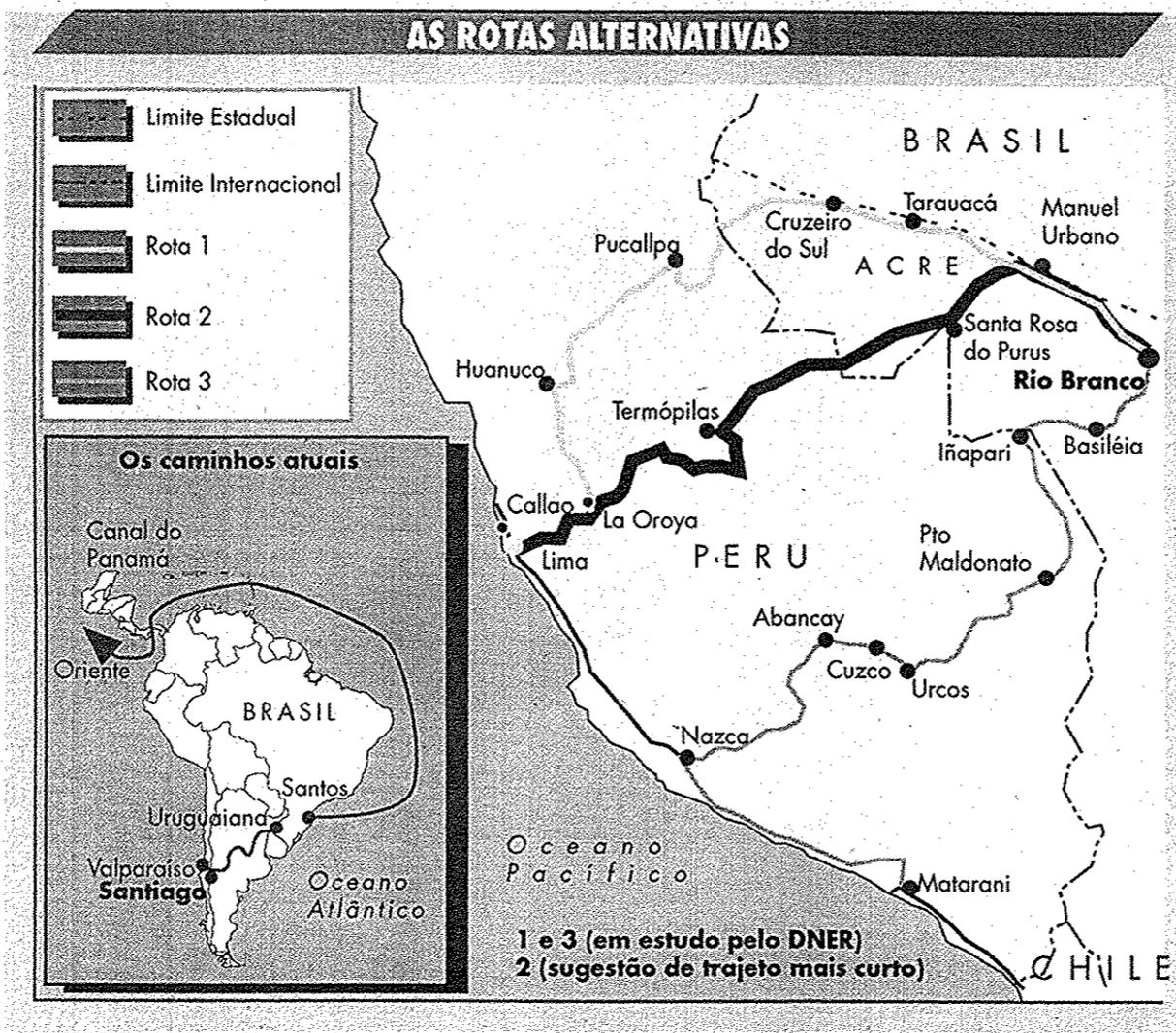
MARITA BOOS

RIO — O engenheiro civil Marcos Ribeiro Dantas, 60 anos, vai apresentar hoje, durante palestra no Instituto de Engenharia de São Paulo, um projeto alternativo aos que já existem para a ligação rodoviária entre o Brasil (via Acre) e o Oceano Pacífico (via Porto de Callao, em Lima, Peru). Diretor da Lasa — Engenharia e Prospecções S.A., Dantas procura, com seu estudo, dar aos engenheiros do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) uma opção mais barata para a ligação via terrestre dos dois países.

Para o engenheiro, a maior vantagem de seu projeto é a redução da extensão da rodovia entre Rio Branco, capital do Acre, e Lima, capital do Peru, em relação aos dois trajetos que vêm sendo analisados pelo DNER. "Com um tempo mais curto de viagem, o valor do frete é menor e torna o preço dos produtos que serão transportados pela rodovia mais competitivos para exportação", argumenta.

Economia — O traçado criado pelo engenheiro, batizado de Santa Rosa do Purus—Termópilas, tem 1.472 quilômetros, dos quais 613 quilômetros em território brasileiro e 859 quilômetros em terras peruanas. Num dos projetos do DNER, a rodovia teria 1.738 quilômetros de extensão, passando também pelo território da Bolívia.

Segundo Dantas, além do encurtamento do tempo de viagem, o percurso criado por ele prevê a travessia dos Andes em sentido



transversal, evitando os efeitos causados pela altitude elevada. O custo preliminar para a construção da rodovia é de US\$ 400 milhões.

De acordo com o engenheiro, a ligação entre Rio Branco e Lima beneficiaria os produtores das regiões do Acre, Rondônia, sul do Amazonas e norte do Mato Grosso, áreas em que se comercializam soja, cacau, borracha, minérios e madeira, entre outros produtos.

Atualmente, os caminhoneiros têm de ir até Cuiabá e enfrentar estradas de terra, a maioria em péssimas condições de conservação, até os portos no sul do Peru e do Chile. Outra alternativa tem sido a viagem até o Porto de Santos, em estradas com melhores condições. No entanto, por esse caminho a carga percorre de navio pelo Oceano Atlântico cerca de 8.500 quilômetros, do Porto de Santos até o Canal do Panamá, para en-

fim chegar ao Pacífico.

Dantas acredita que a construção da ligação direta ao Pacífico vá atender a um tráfego de cerca de 1.400 veículos por dia, a maioria caminhões de carga. O engenheiro estima que passem pela rodovia, anualmente, cerca de 4,5 milhões de toneladas de produtos de exportação.

A rodovia atenderia a demanda de produtores que exportam para o Japão, para os Tigres Asiáticos e

também para os países da América banhados pelo Oceano Pacífico. O engenheiro já enviou um relatório desse estudo entre Brasil e Peru para a presidência da República, DNER, Ministério dos Transportes e governos estaduais do Acre e do Amazonas, entre outras instituições.

Em seu estudo, Dantas calculou que em dez anos de operação a rodovia planejada por ele teria um custo total — incluindo construção, conservação e transporte — de US\$ 1,664 milhão. Ele fez o mesmo cálculo para um dos trajetos do DNER — o de menor extensão — e chegou a um custo de US\$ 1,895 milhão para o mesmo período de operação.

Experiência — O diretor da Lasa — Engenharia e Prospecções S.A., já participou de vários projetos e supervisão de obras viárias na região amazônica, entre os quais a Rodovia Transamazônica (trechos Rio Arinos-Santarém e Estreito-Humaitá) e Rodovia Perimetral Norte.

O engenheiro disse ainda que, como o projeto da rodovia prevê o asfaltamento de todo o trajeto, não há riscos de que a natureza acabe destruindo a ligação para o Oceano Pacífico. Segundo ele, os problemas ocorridos com a Transamazônica foram causados porque vários trechos daquela rodovia eram de terra. Muitas vezes o tráfego era interdito por longos períodos em decorrência de chuva na região e o mato acabou invadindo a Transamazônica. Dantas informou também que teve conhecimento de que o governo do Peru tem muito interesse na construção da rodovia. Segundo ele, o Japão já teria manifestado ao governo federal sua intenção de financiar a ligação entre o Acre e o Oceano Pacífico.