

TEMA EM DISCUSSÃO: *Uma saída para o Pacífico*

NOSSA OPINIÃO

Mercado promissor

Os mercados tradicionais da América do Norte, da Europa e do Japão ainda respondem pela maior parcela do comércio exterior brasileiro. No entanto, a exemplo do que acontece com o Mercosul, é crescente a participação das economias emergentes no fluxo comercial.

Tudo indica que em futuro próximo os países da América do Sul absorverão a maior parte das exportações brasileiras de produtos industrializados (como veículos, autopeças, petroquímicos, aço, máquinas e equipamentos).

Esse potencial determina: é importante para o Brasil apoiar o esforço de crescimento dos vizinhos. Merecem prioridade projetos como o da hidrovía Tietê-Paraná-Paraguai, o gasoduto Brasil-Bolívia, a parceria com a Venezuela nos setores de petróleo e energia elétrica, e os financiamentos para construção de hidrelétricas e sistemas de irrigação em outros países andinos.

Especificamente com o Peru, há uma possibilidade de maior integração através de um corredor de transportes capaz de ligar o Oceano Pacífico e a região Centro-Oeste do Brasil.

Essa ligação pode ser feita através de Mato Grosso e Bolívia (com a melhoria dos acessos a Santa Cruz de la Sierra) ou diretamente pelo Acre. Já existe uma rodovia projetada para a região, com aproximadamente 150 quilômetros no

lado brasileiro, que seria a extensão natural da BR 364, hoje interrompida em Rio Branco, capital do Acre. Experiências negativas do passado aconselham que o projeto seja cercado de precauções especiais, para evitar que a rodovia abra caminho a uma ocupação desordenada e predatória por garimpeiros, madeireiros e outros grupos que representam ameaça ao ecossistema.

As áreas fronteiriças entre Brasil e Peru são hoje regiões isoladas e sem perspectiva de desenvolvimento. O isolamento favorece o narcotráfico e o contrabando, e ainda condena brasileiros e peruanos a um distanciamento involuntário da sociedade de consumo. Só na fantasia de pessoas que vivem em grandes centros urbanos existe a idéia de que os habitantes dos grotões da Amazônia não têm os mesmos desejos de consumo de qualquer morador de metrópole.

A visita do presidente Alberto Fujimori ao Brasil deveria estimular o Governo federal a desengavetar os projetos de integração com o Peru, cuja economia está em acelerada recuperação. Os dois países têm muito a fazer juntos — e os interesses comuns podem ganhar impulso substancial com uma rodovia que represente, ao mesmo tempo, uma estratégica comunicação do Brasil com o Oceano Pacífico.

É importante apoiar o esforço de crescimento dos vizinhos

OUTRA OPINIÃO

Perguntas nunca feitas

GARO BATMANIAN

A proposta de se implantar um corredor de transportes ligando o Brasil ao Pacífico parece uma idéia óbvia, num contexto de formação acelerada de blocos regionais e globalização irrestrita. Em nível nacional, parece uma oportunidade para "integrar" e "desenvolver" a Amazônia Ocidental. Mas a história da ocupação da Região Norte mostra que, por trás de raciocínios aparentemente irretocáveis, existem questões fundamentais que não são consideradas até que seja tarde demais.

Confundir obra de infra-estrutura com desenvolvimento é um velho hábito brasileiro, freqüentemente exercitado na Amazônia com resultados trágicos em termos sociais e ambientais. É só dar uma olhada no que restou da Transamazônica. Ou no caos social e ambiental a que o Estado de Rondônia foi reduzido com a abertura da BR 364 (Cuiabá-Porto Velho), eixo central do fracassado Pólo Noroeste dos anos 70/80, que pretendia "desenvolver" a região. O resultado foi um desmatamento selvagem — 15% do estado em apenas dez anos — e miséria a longo prazo. Detalhe: a recuperação de Rondônia está custando US\$ 230 milhões.

Abriu uma estrada ou ferrovia através da selva até o Pacífico, por si, não garante o desenvolvimento da região ou do país como um todo. Devemos evitar os erros do passado fazendo agora as perguntas que não costumam ser feitas.

Em primeiro lugar, devemos indagar se a proposta é economicamente viável. Renato Pavan, presidente da Fepasa, chamou o projeto de "lobby de empreiteiros". Nas suas contas, o custo do frete para o Japão, via estrada até o Pacífico, se-

ria 22 vezes maior do que a exportação via portos paulistas. Outra pergunta básica é se todos os impactos negativos do projeto estão sendo previstos e considerados no detalhamento da obra. Existem várias opções de discussão, entre estradas, ferrovias e até hidrovias, com impactos distintos sobre o meio ambiente.

A única certeza é que a região por onde passaria o corredor de transporte é uma área singular. O WWF e o Banco Mundial acabam de concluir o mapeamento das 178 ecorregiões da América Latina. As florestas do Acre e do contraforte dos Andes, nos vizinhos Peru e Bolívia, foram classificadas como de "excepcional importância" em nível mundial. É a mais alta categoria em termos de biodiversidade, superior ao resto da Amazônia. É também uma das mais frágeis. O Acre é prioritário para a conservação, e uma obra do porte de um corredor de transportes pode ser uma ameaça definitiva ao seu futuro.

Qualquer decisão sobre o corredor para o Pacífico deveria se basear num estudo de impacto ambiental amplo, que considerasse não apenas os impactos diretos (a construção em si), mas principalmente os impactos indiretos, como

o risco de colonização desordenada, estímulos ao desmatamento, erosão e destruição de cabeceiras de rios. E a participação da sociedade deveria ser assegurada, com mecanismos de representação ao longo da definição e implementação da obra que garantissem os interesses das comunidades locais atingidas. Talvez assim a ligação para o Pacífico não se transforme em mais uma BR 364 de triste memória.

GARO BATMANIAN é diretor-executivo do WWF (Fundo Mundial para a Natureza).

O impacto sobre o meio ambiente está sendo previsto?