

Documentação

JB

Fonte

Data 22/8/2000 Pg 9

Class. 31

A integração do Acre

RENATO KAMP*

É internacionalmente reconhecida a habilidade e competência da diplomacia brasileira, desde os tempos do Barão do Rio Branco. Fundador do Itamarati, o hábil barão conseguiu aumentar o território brasileiro em um Rio Grande do Sul e um Acre, este simplesmente comprado à Bolívia, no início do século 20.

No Acre, desde então um estado orgulhosamente brasileiro, uma de suas regiões mais importantes é a do alto do Rio Juruá, com cerca de sete municípios, sendo Cruzeiro do Sul a principal cidade. Aqui desenrolou-se uma etapa capital do processo de consolidação das fronteiras do Brasil.

Como os grandes eixos rodoviários abertos a partir da segunda metade do século 20 seguiram invariavelmente a orientação nortesul, o Acre acabou conectado de forma muito precária ao Peru e à Bolívia, já que somente através de um longo desvio de mais de 1.000 quilômetros é exequível se fazer hoje a travessia rodoviária entre Brasil e Peru.

Como os maiores rios do Acre são transversais ao estado, o desenvolvimento vem ocorrendo através da navegação fluvial, sempre em direção a Manaus, Belém e Porto Velho, o que aumenta a distância geográfica de 500 para 2.000 quilômetros. Dessa forma, torna-se cada vez mais imperioso consolidar essa via direta que vai da capital, Rio Branco, a Pucallpa, no Peru, de onde segue para o restante do noroeste da América do Sul.

Mas toda essa via está inexoravelmente prejudicada no trecho compreendido entre a capital e Cruzeiro do Sul, transitável apenas durante dois meses por ano. As únicas alternativas seriam o transporte fluvial, que depende dos períodos de cheia dos rios, ou o transporte aéreo, extremamente caro e oneroso. A melhor solução para a consolidação das vias de acesso seria o asfaltamento da BR-364, ligando Rio Branco a Cruzeiro do Sul.

Esta fica numa região produtora de fari-

nha de mandioca e produtos naturais, como açaí, guaraná e outros. A dificuldade de acesso impõe limitações à produção, uma vez que a mercadoria é perecível e não pode ser estocada. O contrário também se dá: as mercadorias que vêm de Manaus ou Porto Velho demoram muito tempo para chegar.

Não é razoável nem prático que toda essa região que tenha que receber alimentos, hortaliças, frutas e legumes vindos por via aérea de São Paulo, a mais de 4.000 quilômetros de distância, quando poderia obtê-los em Pucallpa, no Peru, a menos de 300 quilômetros de distância por rodovia.

No Alto Juruá ocorreu etapa capital de consolidação das fronteiras do Brasil

É estarrecedor que, no limiar do século 21, duas regiões tão próximas geograficamente estejam ao mesmo tempo tão distantes por falta de uma simples ligação rodoviária. A abertura inicial da estrada e sua posterior consolidação uniria um mercado estimado inicialmente em 300 mil pessoas, na região de Cruzeiro do Sul e municípios vizinhos, a 500 mil pessoas na região de Pucallpa.

Há 50 anos Pucallpa e Lima estão ligadas por via rodoviária em cerca de 20 horas ou 800 quilômetros de distância. O grande desenvolvimento que houve na região pode ser creditado a esse fato, que não só propiciou o acesso a Pucallpa, como fez desta cidade o principal pólo de todo o norte do Rio Ucayali. Por via aérea, Pucallpa está ligada a cerca de 20 localidades em diversas regiões do Peru. Já no Brasil, a única ligação aérea de Pucallpa para Cruzeiro do Sul é através de vôo fretado.

As dificuldades burocráticas para o financiamento da obra e a falta de brita na região

são, respectivamente, os maiores entraves para a execução desse projeto. Do outro lado da fronteira, no entanto, a cerca de 100 quilômetros, há brita e pedra em abundância o que, no caso de se fazer um acordo de cooperação com o governo do Peru, torna possível a consolidação da BR-364. Atualmente, o trecho asfaltado da BR-364 termina no Brasil, a 100 quilômetros da fronteira.

Com a brita necessária, o asfaltamento se realizaria através de duas frentes de trabalho, uma a partir de Cruzeiro do Sul e a outra partindo da capital, Rio Branco. O prazo para execução de tal empreitada não deverá ultrapassar 24 meses, para abertura e consolidação de seu primeiro traçado.

A parte final da BR-364, a ser aberta em território brasileiro, está localizada no município de Rodrigues Alves, enquanto a parte peruana encontra-se no departamento de Ucayali. Um convênio, em nível estadual-municipal, para a abertura da estrada, viria bem a calhar. A parte brasileira poderá contar com o 63º Batalhão de Infantaria de Selva, sediado em Cruzeiro do Sul.

Essa ligação poderá ser estudada pelos dois governos e delegada aos estados do Acre e Ucayali. Toda a mão-de-obra necessária seria conseguida na própria região. Calcula-se que a construção da estrada no Peru deverá beneficiar a cerca de 60 povoados entre Pucallpa e a fronteira brasileira.

Ao mesmo tempo, é imprescindível que sejam devidamente equacionadas as gestões junto ao BID para o financiamento e a solução dos problemas ambientais, principalmente do lado brasileiro.

O advento da nova ligação rodoviária concorrerá decisivamente para a intensificação desejável do fluxo de mercadorias e serviços entre as duas regiões e os dois países, dando uma mostra da integração da América do Sul como um todo.