

Os tortuosos caminhos que levam ao Pacífico

Estados disputam estrada que abrirá portas do mercado asiático. Por enquanto, exportar é 'rally' através de rios e montanhas

Fotos de Juracy Xangai

JURACY XANGAI
 Agência JB

RIO BRANCO – Quatro estados lutam pela primazia de abrir uma estrada que garanta acesso fácil e rápido dos produtos brasileiros aos portos do Oceano Pacífico e, através deles, ao mercado consumidor do Japão e dos chamados tigres asiáticos. Deles, ainda que seja o mais distante dos grandes centros produtores, o Acre é que está em posição mais vantajosa: a estrada já existe, embora ainda seja necessário pavimentar um trecho de menos de 60 quilômetros. Além disso, o estado tem como aliado o governo do Peru, que também deseja incentivar o intercâmbio comercial entre os dois países e tem na Bolívia um forte concorrente.

O governo do Mato Grosso do Sul quer que a saída seja feita pela Região de Dourados até Corumbá ou Ponta Porã. Já Mato Grosso deseja tê-la pela cidade de Cáceres. Rondônia, que propõe a construção da passagem pela cidade Gurujará Mirim, enfrenta barreiras geográficas, pois encontra-se defronte ao trecho mais alto e íngreme da cordilheira.

Os três estados têm em comum a proposta de que a estrada de acesso aos portos do Pacífico passe por dentro da Bolívia. Todas seguem praticamente a mesma rota para transpor as montanhas bolivianas e chegar ao porto chileno de Iquique ou Illo, no Peru.

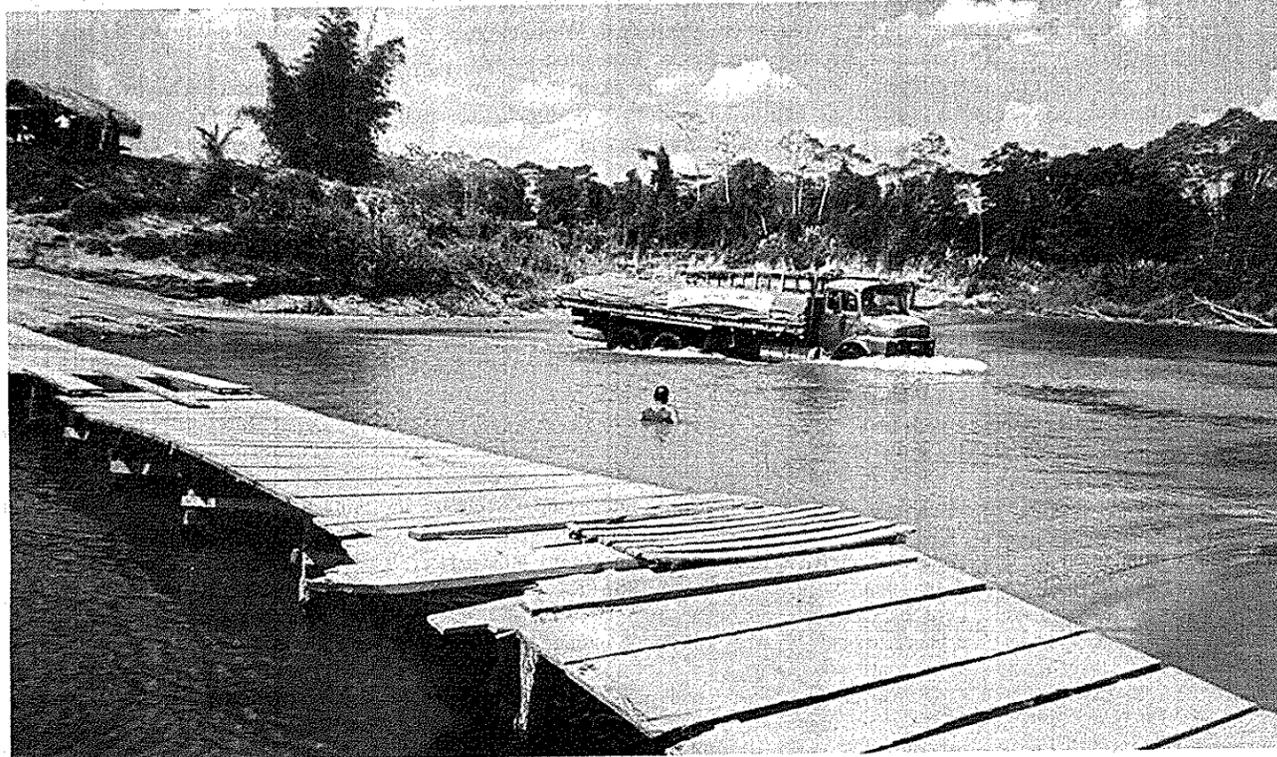
Montanha acima – Como problema comum a todos, há a inexistência de uma estrada consolidada. Nas várias alternativas, a pista percorrerá longo trecho íngreme que vai torná-la muito perigosa – ou cara, para garantir maior segurança.

O Acre trabalha para que a saída seja feita através de Assis Brasil, cidade localizada a 342 quilômetros de Rio Branco, dos quais 282 estão asfaltados e mais 50 o serão ainda neste ano, restando assim menos de 10 quilômetros por serem concluídos.

De Assis Brasil, na fronteira do Peru até o Porto de Illo, são 1.206 quilômetros. Destes, 431,46 estão asfaltados e já foram abertas as licitações para o restante (775,15 Km), em comum acordo entre os governos do Brasil e Peru.

Plano viário – A ligação do Brasil com o Peru tornou-se uma das obras prioritárias do plano viário dentro do Programa Brasil em Ação. Para isso, R\$ 30 milhões estão sendo liberados este ano e outros R\$ 20 milhões no ano que vem, consumindo R\$ 50 milhões neste biênio 2001-2002. Outros R\$ 3 milhões foram reservados para que os últimos dez quilômetros da estrada sejam concluídos.

O relevo pré-andino, típico da região, é caracterizado pelo grande número de ladeiras, o que transforma a viagem num rally. São mais de 200 em pouco mais de 40 quilômetros de estrada.



Exportar ou morrer... afogado: sem uma ponte em condições de tráfego, caminhões carregados de milho atravessam o Rio Acre

Na rota do comércio legalizado

RIO BRANCO – A BR-317, estrada que liga o Acre aos portos de Illo e Matarani, no Peru, está aberta desde o fim da década de 60. Apesar disso, o tráfego de veículos só é possível quando as chuvas param durante o verão amazônico, que vai da segunda quinzena de julho a meados de setembro.

As dificuldades nunca impediram que aventureiros atravessassem a fronteira nos dois sentidos, com cargas de contrabando. Prova disso é que, mais de 30 anos depois de aberta, só este ano é que, pela primeira vez, está havendo comércio legalizado na região através da estrada. Isso acontece através da Cooperativa dos Produtores Rurais e Extrativistas do Estado do Acre (Coopec), em torno da qual trabalham 40 associações de pequenos produtores. Ela está fazendo suas primeiras exportações legalizadas de milho para as Granjas Amazônicas, empresa peruana que tem filiais nas cidades de Maldonado, Cusco e Lima.

Bom negócio – O primeiro carregamento, de cem toneladas, foi enviado em julho. O segundo, duas semanas depois. “Na primeira negociação vendemos o milho a US\$ 88 a tonelada, nesta segunda, a US\$ 95. Ou seja, uma vantagem de US\$ 7 por tonelada e isso é incentivador, pois 200 toneladas já foram e outras 200 estão sendo preparadas para o embarque”, afirmou Mauro Sérgio Cruz, gerente geral da cooperativa.

A safra acreana de grãos deste ano foi estimada em 108 mil toneladas pela Secretaria estadual da Produção, mas, segundo Mauro Cruz, apenas uma pequena parcela dessa safra atingiu os padrões de exportação.



Na ladeira enlameada, corda é solução para não perder tração

Qualidade – Isso faz com que, além da estrada, uma das principais preocupações da cooperativa sejam as más condições de trabalho dos agricultores, o que faz com que colham produtos abaixo do padrão de qualidade exigido pelo mercado. “Os peruanos compram milho da classificação 1, 2 e 3, mas a maioria do produto que nos foi oferecido estava abaixo disso, acabamos colocando tudo na classificação 5. Geralmente, quem consegue a classificação ideal é o produtor que teve a terra mecanizada e recebeu insumos como calcário e

adubo do governo do estado.”

O asfaltamento de parte da estrada já “aquece” os negócios e, nestes últimos dias, tem chegado propostas de empresários peruanos interessados no arroz, frutas tropicais – como cupuaçu e açaí –, bem como pelo café produzido no estado e que já é exportado para a Itália.

Isolada e intrafegável na maior parte do ano, a BR-317 acaba servindo para facilitar atividades ilegais que vão do contrabando de mercadorias de toda sorte até – principalmente – carregamentos de pasta-base e cocaína pura. (J.X.)

Sem ponte e sem aduana

RIO BRANCO – Para que os produtos brasileiros entrem no Peru, é preciso atravessar a fronteira por dentro das águas do Rio Acre, que separam as cidades de Assis Brasil e Iñapari. Por questões técnicas e burocráticas, a falta de uma ponte no local impede que a Receita Federal instale ali um posto aduaneiro. Assim, o desembaraço das mercadorias é feito graças ao deslocamento de um funcionário da Receita, que se desloca 112 Km desde Brasília até Assis Brasil.

Apenas três funcionários fazem todo o trabalho de exportação no escritório de Brasília, cidade que mantém relação comercial constante com a Zona Franca da cidade boliviana de Cobija. “Nossa prioridade neste momento é conseguir instalar um posto da alfândega em Assis Brasil, mas isso depende não apenas da existência ou pelo menos da definição de onde será construída a ponte de ligação entre os dois países, mas também da instalação de serviços do Ministério da Agricultura, saúde e Polícia Federal”, explicou o delegado da Receita Federal no Acre, Moacyr Mondado Júnior, que foi acompanhar pessoalmente a saída legalizada de milho do Acre para o Peru.

Num momento em que o presidente Fernando Henrique Cardoso brada que é hora de “exportar ou morrer”, Mondado alerta para outro entrave comercial: “Sem um posto de alfândega, temos ajudado o produto brasileiro a sair, mas a lei nos impede de deixar que os produtos peruanos entrem no Brasil por aqui. Isso obriga os caminhões a irem carregados e voltarem vazios, encarecendo o frete”. (J.X.)

Negócios em mão dupla

RIO BRANCO – As matérias-primas para construção civil, alimentos e vestuários estão entre os produtos que mais chamam a atenção dos comerciantes e consumidores de ambos os países. Aos brasileiros, além de vender produtos industrializados, o que mais interessa são as matérias-primas peruanas, que vão do minério até madeiras, como o mogno e o cedro, cuja extração está proibida no Brasil, mas é livre no país vizinho.

“Queremos ferro, cimento, pedra e pescado do Peru. Eles querem nosso milho, frutas e carne de gado. Isso é uma proposta de negócio, mas a consolidação dele dependerá de quanto as partes forem profissionais”, afirma o presidente da Associação do Comércio de Rio Branco, no Acre, Rubenir Nogueira Guerra, que encara a conclusão da estrada como redenção econômica para brasileiros e peruanos.

Bolsa Amazônica – O gerente comercial da Coopec, cooperativa acreana que está vendendo o milho aos granjeiros peruanos, Levi José Bahls, é também representante da Bolsa Amazônica, que está cadastrando produtos e comerciantes de toda a Amazônia para facilitar as negociações entre compradores e vendedores.

“A Comunidade Européia vem demonstrando grande interesse pela Bolsa Amazônica e o Banco do Brasil até já leiloa nossos produtos. Mas é preciso entender que, além da limitação geográfica marcada pelas grandes distâncias e péssimas condições das estradas, temos na região um grande número de pequenos produtores, que, embora produzam muito, não estão devidamente organizados para comercializar suas colheitas e por isso são absurdamente explorados”, diz.

Quanto aos negócios com os granjeiros peruanos, Levi explicou existirem grandes expectativas: “O mercado peruano está aberto e praticamente inexplorado, nós temos de firmar nossos negócios agora, pois quando a estrada estiver completamente aberta, nada impedirá que as grandes empresas do Centro-Sul tomem o mercado e nos deixem numa situação não muito diferente da que vivemos hoje”.

Luiz Gutierrez Gantier, sócio-gerente de uma das principais empresas comerciais de importação e exportação da Bolívia, com sede em Cobija, avisa: “Queremos tudo do Brasil, desde alimentos e manufaturados a equipamentos agrícolas e industriais. A queda do real em relação ao dólar torna nosso comércio ainda mais compensador, o único problema é que é muito difícil exportar qualquer coisa para seu país, que é muito exigente em termos de qualidade”. (J.X.)