

As Janelas para o Pacífico

Vasco Mariz*

Matéria extraída de conferência proferida, pelo autor, na Confederação Nacional do Comércio e publicada na revista dessa entidade, *Carta Mensal* nº 44(521):65-83.

A 14 de outubro de 1991, publiquei no *Jornal do Brasil* um artigo intitulado *A Janela para o Pacífico*, que despertou bastante atenção e me rendeu algumas cartas de vários pontos do País. Como o tema apresentava considerável interesse comercial, a médio prazo, decidi ampliar o artigo transformando-o em palestra, especialmente para a platéia seleta do Conselho Técnico da Confederação Nacional do Comércio, a 26 de março de 1992.

A conjuntura evoluiu bastante nesses seis anos. Em 1992, analisei com pormenores as saídas para o

Pacífico através do Peru e do Equador. Agora devemos considerar com seriedade as alternativas pelos portos chilenos, através da Bolívia e da Argentina.

Entretanto, é preciso levar em conta que o imenso território brasileiro exigirá várias saídas para o Pacífico: uma pelo Equador, para a produção dos Estados do Amazonas e Pará; duas ou três pelo Peru, para a produção do Acre e de Rondônia, e duas pelo Chile, com alternativas através da Bolívia e da Argentina.

A idéia da *Janela para o Pacífico* vem de longe, desde o Barão do Rio Branco e Euclides da Cunha. No entanto, os primeiros estudos técnicos foram feitos através do Equador, e não do Peru.

O Itamaraty e as Forças Armadas brasileiras exploraram a possibilidade de uma *Via Interoceânica* e, nos anos 70, o Brasil chegou a manter, junto à Embaixada em Quito, um adido militar especial, um coronel de engenharia, para coordenar os esforços de viabilização do ambicioso projeto.

Quando fui embaixador no Equador (1970-74) tive oportunidade de examinar de perto os trabalhos preliminares e eu mesmo participei de arriscadas expedições aos pontos principais na Amazônia equatoriana da chamada *Via Interoceânica*. Antes de tudo, confesso que, desde a minha chegada a Quito, tive fortes dúvidas quanto à realização do projeto, tantos os obstáculos

* Diplomata. Ex-Embaixador do Brasil no Equador e no Peru.

que se esboçavam, à medida que melhor conhecíamos o percurso.

A *Via Interoceânica* visava a ligar o porto de Belém do Pará ao porto de San Lorenzo, no Equador, perto da fronteira com a Colômbia. Subindo o Rio Amazonas, devemos dobrar à direita e entrar no Rio Içá, caudaloso afluente do nosso grande rio. As distâncias são consideráveis e bem cedo começamos a ver os empecilhos do Rio Içá, que é um rio de águas profundas, francamente navegável em seu trajeto superior e inferior. A Marinha brasileira fez cuidadoso levantamento desse rio, a pedido da comissão mista brasileira-equatoriana, nos anos 70, aliás, o citado rio que, ao sair do Brasil, toma o nome de Rio Putumayo, apresenta uma infinidade de curvas sucessivas que dificultam seriamente a navegação de um comboio de barças, seja na direção do Oceano Pacífico ou do Atlântico. Um comboio de mais de três barças dificilmente ultrapassará a constante barreira de curvas fechadas, e esse fato é decisivo e insuperável como limitação do volume de carga a ser transportado pelo Rio Içá-Putumayo, em uma

ou outra direção. Além disso, o rio que estamos analisando é um rio *sujo*, isto é, essas curvas repetidas que acabo de mencionar retêm troncos de árvores, galhos enormes por vezes, que levantam sérios obstáculos à navegação regular e exigirão constante limpeza para manter o rio aberto ao tráfego comercial.

Esse mesmo Rio Içá, ou Putumayo, após a fronteira colombiana, vai servir como limite entre a Colômbia e o Peru e, depois, com o Equador.

Chegamos então ao ponto terminal fluvial da *Via Interoceânica*, o povoado de Puerto Putumayo. Lá estive pessoalmente em companhia dos coronéis Garcia Negrete e Newton Braga. Confesso que fiquei entusiasmado ao navegar em lancha equatoriana alguns quilômetros desse Rio Putumayo, a parte alta do nosso Içá, que apresenta largura de uns 200 metros e profundidades de 2 a 3 metros, já relativamente próximo à sua nascente. Por momentos cheguei a acreditar no sonho da *Via Interoceânica*.

Aqui devo fazer um parêntese para assinalar que a considerável riqueza petrolífera do Equador, hoje

membro da OPEP, só começou a ser explorada no início dos anos 70; portanto, bem depois da elaboração do projeto da *Via Interoceânica*. O novo centro de produção petrolífera está localizado em Lago Agrio, que fica cerca de 120km de Puerto Putumayo. Não há estradas e a selva é densa. O terreno é plano, ou em descida suave, e a construção da estrada não constituiria problema maior. As mercadorias que saiam dos portos do Rio Amazonas ou Solimões poderão chegar a Puerto Putumayo após uma viagem demorada, talvez de uns 15 dias, em pequenos comboios de duas ou três barças, devido às limitações acima referidas.

Nesses seis anos que decorreram desde a minha palestra de março de 1992, duas boas novidades tornaram mais viável a chamada *Via Interoceânica* através do Equador: a conta do PROEX do Banco do Brasil está financiando, com US\$ 55 milhões, a construção de 150km de rodovias nessa região de Lago Agrio, que representam uma perna da *Interoceânica*. São dois trechos: *Lumbaque-La Bonita*, uma conexão com as rodovias colombianas, e *Cuyabeno-Puerto Putu-*

mayo, que termina perto de Lago Agrio. As obras estão sendo executadas pelo Consórcio Oriente, formado pela Odebrecht e a Andrade Gutierrez, com empresas equatorianas. A segunda novidade foi a decisão do governo equatoriano de substituir o antigo ponto final da *Interoceânica*, o porto de San Lorenzo, pelo porto de Esmeraldas. Lembro que a rodovia asfaltada Lago Agrio-Quito-Esmeraldas é excelente e o novo porto de saída pode ser utilizado de imediato e possui bons equipamentos. A primeira alternativa de San Lorenzo era inviável e caríssima, e muito me bati nos anos 70 por essa alteração, que afinal aconteceu.

Assim sendo, partindo da premissa viável de que a rodovia Puerto Putumayo-Lago Agrio (120km) em breve esteja construída, as mercadorias brasileiras chegarão a esse grande centro petrolífero. Lá se inicia a estrada pavimentada que sobe a cordilheira dos Andes e nos leva até Quito, a capital do Equador, que está a 2.800 metros de altura. Lembro apenas um fato de suma importância para o transporte rodoviário à grande altitude: o motor do auto-

móvel ou do caminhão perde parte considerável de sua potência naquela altura, por falta de oxigênio. Dependendo do peso da mercadoria transportada, as viaturas só podem ser carregadas pela metade ou em três quartos apenas. Esse problema deve ser levado em conta, ao examinarmos as alternativas de conexão rodoviária para o Pacífico, seja pelo Peru, pelo Equador ou pela Bolívia e Chile.

A confirmar-se essas novidades, a próxima ligação por estrada asfaltada de Puerto Putumayo a Lago Agrio e a concessão do porto de Esmeraldas como novo terminal da *Via Interoceânica*, faltaria organizar a penosa limpeza periódica do Rio Içá (ou Putumayo) para viabilizar o transporte regular entre Manaus e Puerto Putumayo. Resta saber qual o volume de mercadorias a ser exportado por essa janela para o Pacífico. No momento, imagino apenas a exportação de produtos da Zona Franca de Manaus para o Equador ou de certos tipos de madeiras brasileiras para o Japão e Coréia do Sul. Recordo, porém, que a *Via Interoceânica* não interessa aos exportadores do Acre e de

Rondônia, ou do Mato Grosso.

No entanto, o curioso é que parte dessa *Via Interoceânica*, o trecho Puerto Putumayo-Manaus, já esteve em funcionamento e ganhou até um significativo papel estratégico para o Brasil, em 1974.

Vejamos como sucedeu.

Em 1973, durante a guerra árabe-israelense, explodiu a questão do petróleo, cujo preço aumentou dez vezes nos anos subsequentes. Lembra-se de quem forneceu petróleo à refinaria de Manaus durante alguns meses? Foi o petróleo equatoriano-colombiano, que abasteceu a refinaria de Manaus com cerca de 50.000 barris diários. Ao normalizar-se o abastecimento do Oriente Médio, o tráfego foi suspenso, por demasiado oneroso, mas ficou comprovado que a *Via Interoceânica* funcionou em benefício do Brasil, em delicado período de emergência, e pode voltar a nos ser útil.

Após haver sido embaixador do Brasil no Equador, de 1970 a 1974, regressei à Brasília. De 1977 a 1982, servi em Israel como embaixador e, no final de 1982, voltei ao Pacífico

como embaixador no Peru, o que me levou a estudar a segunda janela para o Pacífico.

Cheguei a Lima quando nosso governo militar fazia um esforço de aproximação com os países signatários do Pacto Amazônico, com vistas a maior integração continental. Na verdade, o Brasil sempre esteve mais próximo de Paris ou de Nova York do que dos nossos países vizinhos do Pacífico. Nessa época, foram então dirigidas ao Peru numerosas linhas de crédito do Banco Central e da antiga CACEX, a fim de facilitar a participação de empresas brasileiras em licitações para grandes empreendimentos, sobretudo na área da construção civil. As nossas Forças Armadas fizeram uma investida na cooperação militar com os países da região, embora a venda de armas não tenha prosperado, porque aquelas nações não tinham dinheiro *cash* para pagar. As exportações para o Peru, em parte financiadas, atingiram, em 1981, mais de US\$ 300 milhões, e chegamos a ser o segundo fornecedor daquele país. Aumen-

tuou, porém, a dívida peruana com o Brasil, hoje perto de um bilhão de dólares.

O Peru, nessa época, era governado por um político admirável, Fernando Belaunde Terry, *el arquitecto*. Já havia sido presidente uma vez e fora deposto pelos militares. Eleito novamente, em 1981, gozava de muita popularidade e conseguiu terminar seu mandato em 1985, fato incomum na história do Peru. Tive, desde o início, bons fluidos com o Dr. Belaunde, que me honrou com certa intimidade. A figura do presidente interessa aqui neste trabalho porque ele sempre foi o grande campeão da conquista da Amazônia peruana, enquanto governantes míopes anteriores se agarravam às areias da costa peruana, cada vez mais árida.

A construção de Brasília e, mais tarde, da estrada Transamazônica fascinaram Belaunde, como arquiteto e engenheiro. Ele sonhava com a interligação das bacias dos rios Orinoco, Amazonas e do Prata, e chegou a ser o primeiro chefe de Estado a navegar o Cassiquiare, com o auxílio de nossa Mari-

nha de Guerra. Ao chegar ao governo pela primeira vez, o Presidente Belaunde Terry começara a construir a grande rodovia *Marginal da Selva*, que ligará o Panamá à Argentina pelo contraforte oriental dos Andes.

Certa vez, conversando com o presidente peruano em momento de descontração, provoqueei-o dizendo: a *Marginal da Selva* vai ser uma estrada marginal do Brasil. Por quê? Belaunde ficou picado e me assegurou que, pelo menos, duas ligações com o Brasil estão previstas dentro do território do Peru. Se ainda não tinham sido construídas era porque o dinheiro estava escasso e *forças ocultas* se opunham a isso. Na primeira oportunidade, procurei apurar que *forças ocultas* eram essas a dificultar a conexão vial com o Brasil. Consultei um senador peruano com quem tinha bastante intimidade e ele acabou por me relatar que existe um relatório confidencial das Forças Armadas peruanas que desaprova a ligação rodoviária direta com o Brasil, pois têm receio do expansionismo brasileiro. O senador esclareceu-me

que não se tratava de ocupação com eventual invasão militar brasileira e sim o receio das migrações de colonos brasileiros desocupados ou garimpeiros, tal como já sucedeu no Paraguai, Bolívia e Venezuela, criando problemas bilaterais delicados.

Recordo ainda um fato auspicioso na minha permanência em Lima, em 1983, quando o governador do estado do Acre manifestou desejo de visitar o Peru com uma delegação de deputados e homens de negócios. A meu pedido, o Presidente Belaunde convidou-os oficialmente e os acolheu com toda a deferência, havendo o Governador Nabor, hoje senador, sido recebido com honras de chefe de Estado. Houve várias reuniões no palácio presidencial e Belaunde pessoalmente explicou, com mapas e diapositivos, os problemas da região à delegação acreana, que regressou encantada com o primeiro mandatário peruano.

Ainda fiquei em Lima mais de um ano e o assunto não progrediu. Soube, depois, que o Brasil e o Peru

estavam negociando em nível técnico e pretendiam apresentar ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) um pedido conjunto de vultoso empréstimo para construir a estrada. Muito mais tarde, em 1987, houve um encontro dos presidentes José Sarney e Allan Garcia, em Rio Branco e em Puerto Maldonado. Nessa época já havia consenso pela rota Rio Branco-Assis Brasil-Iñapari-Puerto Maldonado-Cuzco-Arequipa-Ilo.

Aliás, o Presidente Belaunde me dissera, em 1984, haver viajado de jipe de Puerto Maldonado até Iñapari e Assis, aproveitando a estação seca. Julgava ele que os gastos seriam dentro do razoável para melhorar essa estrada e torná-la transitável o ano inteiro.

Mais adiante, li na imprensa brasileira notícias meio fantasiosas de que o Japão estaria vivamente interessado nessa rodovia e por ela pretendia importar soja e madeiras do Peru e do Brasil. Os ecologistas gritaram freneticamente e consta, até, que o governo norte-americano teria feito gestão

diplomática junto ao governo japonês, para dissuadi-lo de financiar o projeto da estrada que nos daria a tão decantada janela para o Pacífico.

A saída pelo Peru é inegavelmente mais realista do que a equatoriana, embora as distâncias também sejam impressionantes. De acordo com os cálculos do engenheiro José Francisco Azevedo, do DNER, a distância entre Porto Velho e Ilo, na costa peruana, é de 1.938km, com o inconveniente já mencionado de ultrapassar os Andes a grande altura.

Sabemos que o atual presidente do Peru, Alberto Fujimori, é favorável à construção da estrada. O governo peruano, em recente plano viário, ofereceu facilidade de zona franca e porto livre, de que, aliás, a Bolívia já está tirando proveito.

O porto de Ilo parece ser o mais conveniente para nós brasileiros, já que tem águas profundas e boa estrutura técnica. A alternativa seria o vizinho porto de Matarani, que estaria menos bem equipado. O calado é de 12 metros. Empresas especiali-

zadas estão realizando estudos de viabilidade para a estrada, levando em conta as precárias condições do terreno e as justas exigências das entidades do meio ambiente dos dois países.

Todos esses estudos e planos se justificam plenamente, devido às boas possibilidades de vultosa exportação de soja para o Japão, via Pacífico. Os Estados de Mato Grosso e Rondônia produzem enormes quantidades de soja que se escoam pelos portos do Atlântico Sul, obrigando os navios a darem longuíssima volta pelo Estreito de Magalhães ou pelo Canal do Panamá para poderem chegar a seu destino no Japão. Por motivos ecológicos e políticos, *não* está sendo cogitada a exportação de madeiras brasileiras, já que isso poderia vir a inviabilizar todo o projeto de construção da estrada Brasil-Peru.

Entretanto, não devemos descartar ainda a alternativa ferroviária, uma vez que o escoamento rodoviário da soja teria de utilizar cerca de 50.000 caminhões, fazendo 150 viagens diárias, índices elevadíssimos, com o citado inconveniente de que esses caminhões não poderiam viajar totalmente carregados

no trajeto de subida da cordilheira. Talvez a combinação de um trecho ferroviário eletrificado de montanha com uma rodovia nos terrenos de baixa altitude venha a ser a solução final para nossos produtos mais facilmente chegarem aos portos peruanos do Pacífico. A notável vantagem é que se diminuiria em 30% o percurso da exportação da soja e haveria sensível descongestionamento das rodovias brasileiras Cuiabá-Santos e Cuiabá-Paranaguá, e desses dois portos brasileiros, já bastante sobrecarregados.

Para que melhor se possa avaliar a viabilidade imediata do trecho da estrada Puerto Maldonado-Assis Brasil-Porto Velho, pelo menos em temporada seca, relato o que na época me contou o Cônsul-Geral do Peru no Rio de Janeiro, Miguel Palomino.

Estava ele almoçando em um restaurante da Avenida Atlântica, quando desfilou diante dele uma caravana de caminhões peruanos, que chegavam ao Rio de Janeiro via Assis Brasil, Rio Branco, Porto Velho etc. Foi uma tremenda surpresa para o diplomata peruano e que também o encheu de entusiasmo pelo feito espetacular

de seus compatriotas caminhoneiros. Na realidade, a BR-31 existe há 30 anos e pode ser utilizada em temporada seca.

Examinaremos agora a segunda alternativa de conexão vial com o Peru, a BR-364, até agora tão polêmica e que tem despertado o furor de nossos ecologistas, talvez demasiado sensíveis nesse caso específico. Em 1992, recebi interessante carta do ex-deputado pela Bahia, Vasco Azevedo Neto. Ele não partilha da decisão inicial dos peritos brasileiros e peruanos, de que o percurso da BR-317 Assis Brasil-Puerto Maldonado e Ilo seja a melhor alternativa da janela para o Pacífico. Sua argumentação não deixa de ter bastante peso, baseando-se no grave problema da travessia da cordilheira a grandes atitudes. Cito-a: *Apesar da preferência pela ligação Assis Brasil-Iñapari dos governos do Brasil e do Peru, engenheiros peruanos optariam pela ligação Cerro de la Bandera (Boqueirão da Esperança, do lado brasileiro), utilizando a rodovia PE-5 até Puerto Bayovar ou, mais ao norte, os portos de Paíta ou Talara. Talvez porque essa rodovia*

atravessaria os Andes em *Abra Porculla*, a 2.144 metros de altitude, enquanto a opção *Matarani* o faria na altitude de 4.400 metros, e a de *Callao* na altitude de 4.717 metros, em *La Galera*. Aliás, essa estrada BR-364 tem a preferência dos acreanos, pois vai ligar Rio Branco a Cruzeiro do Sul antes de entrar no Peru por *Boqueirão da Esperança*. O ex-governador do Acre, Flaviano Melo, afirmou que a BR-364 é uma estrada de integração que permitirá o encontro do Acre consigo mesmo, ao passo que a BR-317 faria do estado um simples corredor de exportadores rumo ao Pacífico (*Gazeta do Rio Branco*, 10 de fevereiro de 1990). Seja como for, tanto a BR-317 quanto a 364 só poderão ser iniciadas após aprovação formal do Relatório de Impacto do Meio Ambiente (RIMA), que é uma imposição legal vigente, desde 1986.

Mais adiante, em seu estudo sobre a interconexão vial entre o Brasil e Peru, o ex-deputado pela Bahia acenava também com uma terceira janela para o Pacífico, através do Peru, ao afirmar que o passo de *Abra Porculla*, ou algum outro

ponto no *divortium aquarum* dos rios Huancabamba e *Marañon* (nosso Amazonas), sendo um *colo* notável na cordilheira dos Andes, situa-se exatamente dentro da diretriz Iquitos-Puerto Bayovar, ponto final do oleoduto peruano. Isso facilitaria a implantação da grande via leste-oeste, que constitui a *Transversal Norte*, de 3.776km de gigantesca hidrovia interior, ligando o porto de Belém do Pará a Iquitos, por onde trafegam navios de grande calado de navegação atlântica. Para essa janela, adicionaremos à hidrovia mais de 1.000km de rodovia, ou 1.200km de ferrovia, entre Iquitos e Puerto Bayovar, que tem capacidade para receber petroleiros e graneleiros até 300.000 toneladas.

É preciso, no entanto, destacar que essa janela só serviria para a exportação e importação dos estados do Amazonas e Pará. Não teria, portanto, qualquer serventia para a produção do Acre, Rondônia e Mato Grosso, e a exportação de soja não poderia ser efetuada via Iquitos. Seja como for, essa importante alternativa certamente algum dia será viabilizada, embora nem a médio prazo seja justificável. A

avaliação de Vasco Neto para os mil quilômetros de rodovia entre Iquitos e Puerto Bayovar é de US\$ 300 milhões, e lembra ele que tal soma representa apenas o custo de um dia da recente guerra do Golfo Pérsico.

Já existe dotação orçamentária no Brasil para realizar os estudos de viabilidade da estrada BR-317 e esses estudos estão adiantados. Também existe uma verba de US\$ 3 milhões para os mesmos estudos, do lado peruano. A princípio, a comissão binacional já decidiu que a estrada não terá trechos ferroviários, nem fluviais, e será uma rodovia em todo o seu percurso. O ponto final será mesmo o porto de Ilo, e não *Matarani*, como aliás já se previa. O fato novo, mas negativo, é que está sendo estudada, com preferência no Peru, uma outra passagem da cordilheira, provavelmente por *Juliaca* e *Puno*, perto do Lago *Titicaca*. A PETROBRAS estaria interessada em explorar importante jazida de gás peruano situada na região de *Camiséa*, a ser cruzada pela rodovia.

Destarte, está sendo avaliada a possibilidade de a

estrada BR-317 atravessar os Andes em local mais próximo a Camisá, em altitude satisfatória que permita o tráfego de caminhões pesados sem grande prejuízo da queda da potência de seus motores. O percurso final, a princípio escolhido pelos técnicos binacionais, passaria por Puno e Moquégua, evitando assim os grandes centros urbanos de Cuzco e Arequipa. Eventual apoio financeiro da PETROBRAS e da PETROPERU aceleraria consideravelmente o planejamento da construção da estrada. Segundo informação do Itamaraty, os dois governos poderiam apresentar conjuntamente o pedido de financiamento ao Banco Interamericano de Desenvolvimento. Restará ver como se comportará o representante dos Estados Unidos da América nesse banco, no qual goza de enorme peso específico, como seu principal contribuinte. Como a estrada BR-317 vai nitidamente contra interesses comerciais e ecológicos norte-americanos, não me surpreenderá nada eventual veto do Departamento de Estado, pelo delegado americano no BID. Seja como for, mesmo com a possível

obstrução dos Estados Unidos da América, a construção da Rodovia BR-317 será, mesmo assim, bastante viável, se for encontrado trajeto apropriado. Não esqueçamos que agora também a PETROBRAS parece ter interesse na construção da estrada, que muito facilitaria o escoamento do gás peruano a ser explorado pela BRASPETRO, e cuja utilização terá papel decisivo no desenvolvimento de toda a região fronteiriça.

Mas poder-se-á perguntar sobre os números dessa estrada, as estimativas de custos. O presidente da Federação de Indústrias do Acre, Sr. Jorge Tomás, concorda plenamente com a avaliação dos técnicos peruanos e brasileiros: US\$ 500 milhões para a implantação e pavimentação da rodovia dentro do território peruano, isto é, da fronteira brasileira em Iñapari ao porto de Ilo. Recordo que a estrada já existe em parte. Serão aproximadamente 1.180km, ou seja, pouco menos que o percurso entre Brasília e Rio de Janeiro. Já o trecho entre Assis Brasil e Rio Branco, com cerca de 350km, a ser implantado definitivamente, é o equivalente à distância

entre o Rio de Janeiro e São Paulo e custaria um máximo de US\$ 100 milhões. Chegamos assim ao total de US\$ 600 milhões, mais os gastos de caminhos vicinais, eletrificação rural, colonização, proteção do meio ambiente etc. Está prevista uma central termoelétrica a ser instalada em Iñapari, na fronteira peruana, que produziria 400MW, sendo a metade para ser vendida às cidades brasileiras vizinhas. O total geral do projeto deverá andar pelo bilhão de dólares, 70% a ser financiado pelos organismos internacionais, que, aliás, costumam ver com bons olhos projetos binacionais dessa natureza. A quantia está longe de ser excessiva em relação à capacidade de produção das promissoras áreas que a rodovia vai atravessar, sobretudo se nela incluirmos a extração de gás a ser produzida pela rica jazida peruana de Camisá. Outra alternativa de financiamento seria interessar a APEC nesse projeto.

Os citados estudos de viabilidade foram feitos e estão sendo aperfeiçoados pela empresa ABC do Brasil e, no Peru, pelo INAD, ou seja, o Instituto Nacional de Desenvolvimento. Estão

trabalhando em várias hipóteses, aliás, dentro do maior sigilo, a pedido das autoridades peruanas, que desejam evitar influências políticas regionais para a escolha do percurso final em seu território. Seja como for, o compromisso binacional foi alinhavado por ocasião da recente visita, a Brasília, do Vice-Ministro da Energia do Peru, que assinou documentos com seu colega brasileiro.

Esclareço, ainda, que a referida jazida de gás da Camiséa está sob contrato peruano com a Shell que, até a pouco, não tinha interesse imediato em explorá-la, devido às dificuldades de acesso rodoviário à região. A decisão governamental de construir, a médio prazo, a BR-317 deu, naturalmente, vida nova ao projeto, com pleno apoio da Shell.

A mencionada jazida de gás de Camiséa encontra-se na província de Madre de Diós, antes de chegar à serra, e à distância relativamente longa dos povoados fronteiriços de Assis Brasil e Iñapari. A ultrapassagem da cordilheira continua a ser, porém, a maior dificuldade para a decisão final do percurso a ser aprovado em

definitivo.

No entanto, é preciso levar em consideração a proposta de um experiente engenheiro brasileiro, estudioso das saídas para o Pacífico.

Em abril de 1997, o engenheiro Marcos Ribeiro Dantas, pronunciou uma palestra, no Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, sobre as *Saídas do Brasil para o Pacífico*, na qual identificou nova alternativa. Essa nova *janela peruana*, proposta pelo engenheiro Dantas, na realidade é uma nova rota rodoviária a partir de Rio Branco, que passa pelo centro do Acre, em Santa Rosa do Purus, e prossegue em direção ao porto peruano de Callao, no Pacífico, passando os Andes em Termópilas e com apenas 1.418km de extensão. A partir de Porto Velho, são apenas 1.924km, somando-se o novo trecho já pavimentado entre Porto Velho e Rio Branco. O trajeto é sedutor, pois tem menor extensão do que as outras alternativas mencionadas (BR-364 e BR-317). Essa nova rota passa perto do campo de gás de Camiséa, no Peru, que poderá, no futuro, produzir energia térmica para o Acre

e Rondônia, ajudando assim a viabilizar esse empreendimento.

Além dessas saídas pelo Acre em direção ao Peru, foram propostas, por Dantas, novas ligações *Brasil-Bolívia-Pacífico*, sendo duas saídas rodoviárias e uma rodoferroviária. As novas saídas rodoviárias partem de Cuiabá (Mato Grosso) e Porto Velho (Rondônia), atingem o altiplano boliviano e continuam em duas direções: uma alternativa demanda os portos de Ilo e Matarani, no sul do Peru, e outra segue na direção dos portos chilenos de Arica, Iquique e Antofagasta.

A grande vantagem dessa saída pela Bolívia a partir de Cuiabá é que o pior trecho, atravessando os Andes e chegando ao Pacífico, já está construído e pavimentado. Faltam apenas 536km de pavimentação em região plana, perto da nossa fronteira e de baixo custo de construção, para se completar essa estratégica ligação. A partir de Porto Velho, foi proposta uma nova subida mais suave dos Andes, permitindo o tráfego de carretas pesadas, o que não é possível atualmente.

Marcos Ribeiro Dantas sugere também uma nova rota de transporte intermodal, isto é, rodovia + ferrovia: os produtos brasileiros seguiriam, pela rodovia Cuiabá-Cáceres-San Matias-Santa Cruz de la Sierra, até Oruro, a 3.800 metros de altitude, e prosseguiriam pela excelente ferrovia existente até o porto chileno de Antofagasta. Essa ferrovia é muito melhor do que a velha ferrovia de cremalheira que liga La Paz a Arica, lenta e de capacidade limitada, devido ao declive excessivo. Ademais, Antofagasta tem uma disponibilidade portuária de 3 milhões de toneladas, ao passo que Iquique só comporta 800.000 toneladas e Arica não tem disponibilidade alguma, por ser porto livre da Bolívia.

Esclareceu ainda o engenheiro brasileiro que o percurso em direção a Antofagasta atravessa os Andes de maneira transversal, muito mais suave para descer ou subir a serra.

O consulado da Bolívia no Rio de Janeiro informou que a ferrovia Antofagasta-Oruro já teria chegado à povoação de Mizque, na direção de Santa Cruz de la Sierra, encur-

tando assim o trecho que falta construir para fazer conexão com nossa ferrovia procedente de Corumbá, recém-adquirida por empresa americana.

Infelizmente, as distâncias através da Bolívia são grandes — de Cuiabá a Arica: 1.975km; a Iquique: 2.276km; a Ilo: 2.210km; a Matarani: 2.274km; a Antofagasta: 2.443km (rodovia: 1.515km + ferrovia: 928km). De Porto Velho a Arica: 1.906km; a Iquique: 2.222km; a Ilo: 2.141km; a Matarani: 2.205km; a Antofagasta: 2.467km (rodovia: 1.539km + ferrovia: 928km).

Os custos da saída pela Bolívia seriam bem menores do que as despesas para viabilizar saídas pelo Acre e pelo Peru.

O corredor de exportação Brasil-Oceano Pacífico poderá transportar três milhões de toneladas anuais de soja e outros cereais do Mato Grosso e Rondônia para os portos peruanos ou chilenos, onde seriam embarcadas para o Extremo Oriente. Como frente de retorno, os caminhões poderão trazer igual tonelagem de fosfato peruano, calcáreo, farinha de peixe, cimento e importação de países asiáticos. O Brasil ainda poderá exportar frutas,

castanhas, polpa de celulose, automóveis, ferramentas, implementos agrícolas, produtos químicos, eletrodomésticos, sapatos, material de construção e cassiterita, a ser refinada na zona franca de Ilo ou de Antofagasta.

A produção local dos estados do Acre e Madre de Diós, no Peru, seria também escoada nas duas direções pela nova estrada. O governo peruano parece inclinar-se pela utilização da cidade de Puno, sobre o Lago Titicaca, pois essa região tem excelente potencial turístico, com belíssimas paisagens e pitorescos povoados indígenas. No entanto, esse itinerário via Lago Titicaca é inviável e quase absurdo, devido a altitude em que a rodovia ultrapassaria os Andes. No momento, essa alternativa não é aceitável para o Brasil, informaram-me no Itamaraty.

As hesitações do governo peruano sobre qual o percurso mais conveniente em seu território me fazem lembrar o antigo veto militar a uma conexão rodoviária com o Brasil, conforme me referi anteriormente. No momento, não há definição ainda de uma saída rodo-

viária pelo Peru. Por isso, o Brasil hoje está favorecendo apenas projetos que intensifiquem o comércio regional, na zona fronteiriça. Esses projetos têm o título de *corredores de desenvolvimento e integração*. Aparentemente, a alternativa mais promissora de saída do Acre pelo Peru é mesmo por Pucallpa-Abra Porculla-Puerto Bayovar, a partir de Cruzeiro do Sul ou Rio Branco. Faltaria melhorar as condições do porto petrolífero. Essa rodovia interessa muito aos exportadores do Acre e de Rondônia.

O engenheiro Dantas alvitrou ainda uma outra variante, a partir das vizinhanças de La Paz, uma rodovia em direção aos portos do Peru. Uma vez pavimentada a estrada Cuiabá-Santa Cruz da la Sierra, uma carreta carregada com produtos brasileiros subiria a boa rodovia asfaltada até La Paz. Da capital boliviana abre-se um leque com três alternativas viáveis: 1) a mercadoria (se não for pesada) poderá descer a cordilheira pela ferrovia de cremalheira até o porto

chileno de Arica; 2) se a carga for pesada, usaria a ferrovia para o porto de Antofagasta; e 3) a carreta poderá, em breve, descer os Andes por uma rodovia que está sendo melhorada pelo governo peruano em direção aos portos peruanos de Ilo ou Matarani. Creio que essa saída pelo Peru não encontraria objeções das Forças Armadas peruanas. Marcos Dantas está informado de que a pavimentação dessa estrada, La Paz-Desaguadero-Ilo-Matarani, está bem adiantada e poderia constituir uma alternativa válida dentro de poucos meses.

Finalmente, devo destacar com especial ênfase que recente avaliação comercial considerou ainda como *mais baixo* o custo da exportação de grãos pelo Oceano Atlântico do que por qualquer eventual saída pelo Pacífico. Essa só seria viável pelo uso de caminhões carregando contêineres, cujo frete seria compatível com a carga.

Outra observação importante é que o Brasil precisa ter o maior cuidado na tramitação de projetos no BID e no Banco Mundial, em vista das exigências

norte-americanas de que os produtos exportados pela região amazônica tragam sempre o chamado *green seal* (selo verde), que atesta não haverem sido produzidas, essas mercadorias, com prejuízo do meio ambiente da Amazônia. No caso específico da estrada Brasil-Peru, é evidente que os exportadores norte-americanos de soja estão por trás dos ecologistas, levantando objeções ao financiamento do Japão para aquele empreendimento.

Em novembro de 1997, estive em Brasília e visitei o Ministro Fernando Jacques de Magalhães Pimenta, chefe da Divisão da América Meridional II, do Itamaraty, e tivemos longa conversa sobre as eventuais saídas para o Pacífico. Considera ele que, no momento, a saída mais iminente será mesmo através da Bolívia. Do lado brasileiro faltam apenas 86km por asfaltar e mais 536 do lado boliviano. O itinerário seria Cuiabá-Cáceres-Puerto Suarez-San José-Santa Cruz de la Sierra, prosseguindo pelas rodovias bolivianas asfaltadas até Arica, Iquique e Antofa-

gasta. Contou-me também que está sendo asfaltado o trecho La Paz-Desaguadero, na fronteira peruano-boliviana, em direção aos portos peruanos de Ilo e Matarani, a que me referi acima. Voltei a falar com o diplomata por telefone, há dias, e ele me informou que, em março último, o chanceler boliviano, em visita a Brasília, reiterou o interesse de seu Governo em que empresas brasileiras pavimentem o trecho entre a nossa fronteira e Santa Cruz de la Sierra.

Finalmente, outras janelas para o Oceano Pacífico estão prestes a abrir-se e a se transformar em verdadeiras portas.

O Estado do Paraná fez licitação para estender a ferrovia paranaense FERROESTE até Assunção, através do Paraguai, para chegar à Argentina e ao Chile. O provável itinerário passaria pela província de Salta, que estaria entusiasmada com a expectativa de desenvolvimento. O já batizado *Corredor Oceânico* uniria o sul do Brasil ao Chile, desembocando em

Antofagasta, ou mesmo ao sul de Santiago e Valparaíso, no porto chileno de Talcahuano. O projeto tem apoio dos governos da Argentina e do Chile e poderia, até, ser integrado com a hidrovia que começa no Rio Tietê. O frete hidroferroviário foi calculado em US\$ 120 milhões e o percurso chegaria aos 8 mil quilômetros até Talcahuano, distância enorme. A cordilheira seria ultrapassada em Pino Hachado, a 1.800 metros de altitude, em região que opera normalmente mesmo em época de neve. As instalações ferroviárias necessárias não chegariam a 200km e custariam entre US\$ 250 e 300 milhões. Essa informação é da *Gazeta Mercantil*, de 12 de abril último, e que me foi gentilmente fornecida pelo nosso colega Mauro Moreira. Estima-se em US\$ 300 milhões a melhoria dos portos chilenos que interessam ao Brasil.

Trocando idéias com o engenheiro Dantas sobre essa ferrovia paranaense, chegamos à conclusão de que o maior interesse das autoridades do estado do

Paraná é inverso: ao invés de enviar mercadorias para o Pacífico a uma distância tão longa, o que ambiciona o governo paranaense seria *atrair* carga do norte da Argentina e do Paraguai para o porto de Paranaguá. Em suma, essa saída seria bem mais uma entrada no Brasil, beneficiando aquele porto paranaense.

Por ora, uma versão bem mais simples já está em pleno funcionamento como via de exportação e importação. Trata-se da rodovia que sai de Uruguaiana-Paso de los Libres, atravessa a Argentina em direção a Mendoza, cruza os Andes pelo túnel do Cristo Redentor e chega a Valparaíso, o maior porto chileno. O tráfego por ora é simbólico, mas está operacional para automóveis, ônibus e carretas. Hoje, se pode viajar em ônibus-leito do Rio de Janeiro a Santiago. O jornal *O Globo*, de 7 de julho de 1998, informou que uma empresa de transporte de cargas, o Expresso Araçatuba, vai abrir uma rota regular de transporte terrestre para os portos chilenos do Pacífico. A partir de

agosto corrente (1998), serão feitas as primeiras experiências, com boas perspectivas de sucesso.

Outro aspecto relevante a ser negociado pelo Brasil com esses países vizinhos se refere às condições com que as mercadorias brasileiras viajarão para os portos do Pacífico. Afinal, serão mercadorias em trânsito, que não devem ser taxadas. O Brasil concedeu, ao Paraguai, um porto livre em Paranaguá, assim como o Chile deu igual vantagem à Bolívia no porto de Arica. Acordos especiais devem ser negociados nesse sentido.

Seja como for, as janelas para o Pacífico estão identificadas e algumas delas já estão se abrindo para o tráfego comercial regular. A notícia é alviçareira, mas, por ora, estamos ainda no período experimental ou de estudos sérios, aprovados e financiados pelos governos interessados, inclusive o nosso.

Recapitulando os pontos principais deste ensaio, faço o seguinte resumo:

• **Saída nº 1, via Equador:** *Via Interoceânica*, utilizando a via fluvial

Manaus-Puerto Putumayo e a rodovia asfaltada Puerto Putumayo-Lago Agrio-Quito-Esmeraldas. Poderá ser viabilizada a curto prazo, se houver vontade política e estratégica dos governos do Brasil e do Equador. A *Via Interoceânica* é de interesse exclusivo dos estados do Amazonas e Pará, embora o movimento previsto seja modesto.

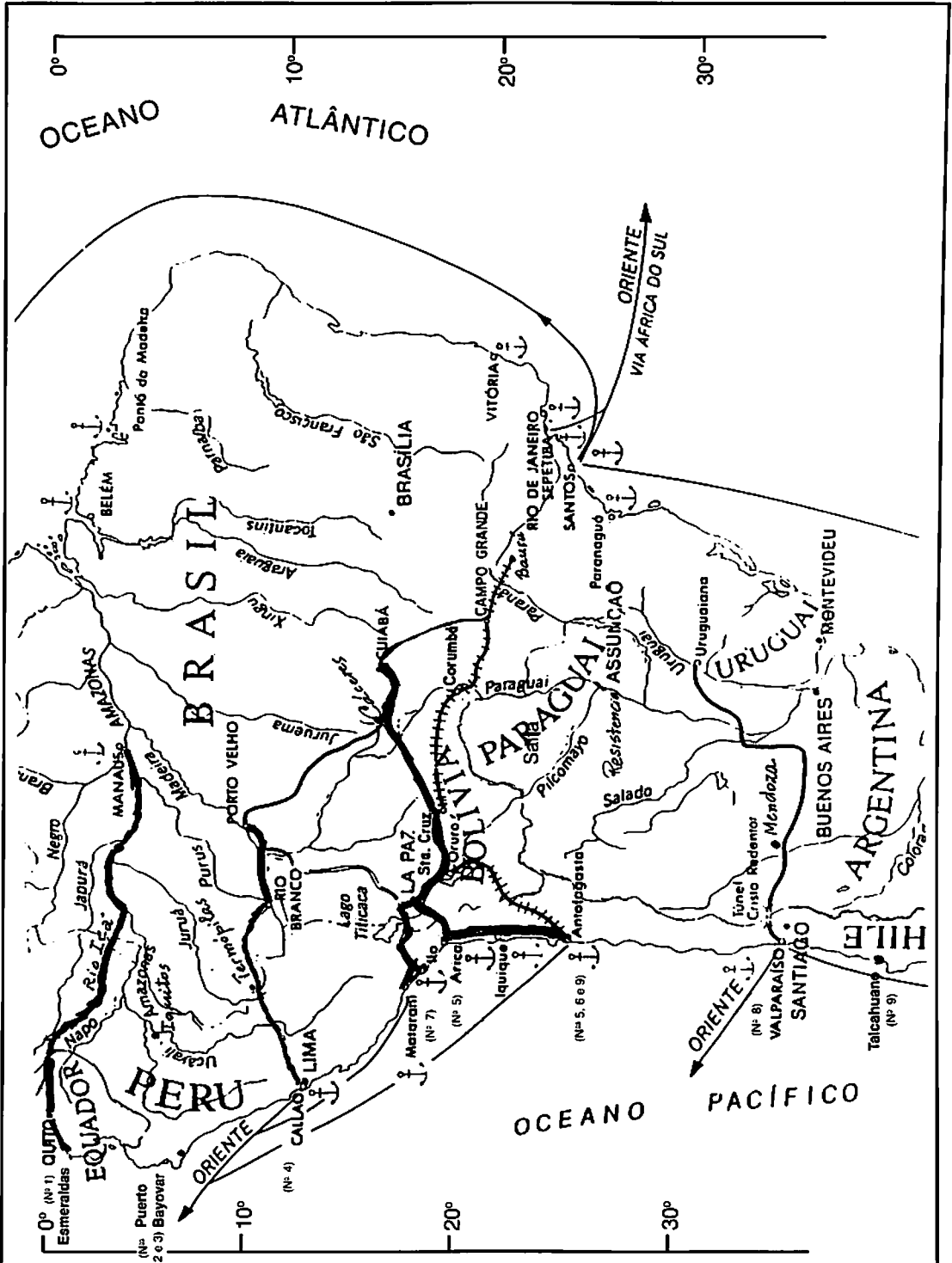
• **Saída nº 2, via Peru:** *A Transversal Norte*, via Iquitos (bom porto marítimo do Peru no Rio Solimões), seria uma rodovia ou ferrovia de bastante viabilidade a longo prazo, com ponto final em Puerto Bayovar. Essa *janela* seria de exclusivo interesse dos estados do Amazonas e Pará, e algum dia será importante.

• **Saída nº 3, via Peru:** A controvertida estrada BR-364, a partir de Rio Branco-Pucallpa-Abra Porculla-Puerto Bayovar é a mais aconselhável, embora persistam várias objeções de caráter ecológico. Os governos dos estados do Acre e de Rondônia têm demonstrado vivo interesse por essa alternativa. Viável a médio

prazo, se houver consentimento peruano.

• **Saída nº 4, via Peru:** É a mais curta pelo Peru, com apenas 1.418km de extensão. O itinerário é Rio Branco-Santa Rosa do Purus-Termópilas-Callao. Resta saber se o governo peruano estaria disposto a sobrecarregar ainda mais o maior porto do país. *Depende de decisão política peruana.* De interesse dos estados do Acre e Rondônia, que deveriam aplicar pressão política nesse sentido junto ao congresso peruano.

• **Saída nº 5, via Bolívia e Chile:** A partir de Cuiabá e Cáceres. Já está em *operação experimental*, utilizando o porto chileno de Arica. O governo boliviano solicitou formalmente o apoio do governo brasileiro para conceder linhas de crédito para a pavimentação da rodovia existente desde a nossa fronteira até Santa Cruz de la Sierra. Considerando a prioridade que a Bolívia tem, hoje, em consequência do recente acordo do gasoduto, é de supor-se que será aberta a licitação para diversos trechos da estrada, que não apresenta



maiores dificuldades técnicas. De grande interesse dos estados do Acre, Rondônia e Mato Grosso. Os trabalhos poderão estar prontos em dois anos.

• **Saída nº 6, pela Bolívia e Chile:** Via Corumbá. A ferrovia Bauru-Campo Grande-Corumbá-Santa Cruz, recentemente privatizada e adquirida por empresa norte-americana, pode ser prolongada até Mizque e Oruro, de onde parte outra ferrovia até o porto chileno de Antofagasta. Do interesse dos estados do Mato Grosso do Sul, Goiás e São Paulo, que poderiam tentar obter linhas de crédito para tal fim.

• **Saída nº 7, pela Bolívia e Peru:** Alternativa para a saída nº 5. A rodovia que virá de Cuiabá, ao chegar a La Paz, em vez de descer para Arica, contornaria o Lago Titicaca até Desaguadero (fronteira boliviano-peruana) e desceria pela nova estrada em construção no Peru, chegando aos portos peruanos de Ilo e

Matarani. O inconveniente é o trânsito por áreas de elevada altitude, beirando o Lago Titicaca, a 4.000 metros. Por esse motivo, parece-me menos comercial, devido à queda da força dos motores por falta de oxigênio. Do interesse dos estados do Acre, Rondônia e Mato Grosso. Viável a médio prazo.

• **Saída nº 8, via Argentina e Chile:** Já está em operação experimental, utilizando o porto chileno de Valparaíso e a partir de Uruguiana. Utiliza estradas argentinas asfaltadas e cruza os Andes pelo túnel do Cristo Redentor. Nova ponte sobre o Rio Uruguai encurtou distâncias. Do interesse dos estados de São Paulo, Goiás, Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Já existe linha direta de ônibus-leito Rio de Janeiro-Santiago do Chile.

• **Saída nº 9, via Argentina e Chile:** Extensão da ferrovia paranaense

FERROESTE, através do Paraguai, passando pela província de Salta, cruzaria os Andes chegando ao porto de Antofagasta. O governo do Paraná está realizando licitações nesse sentido, visando à conexão com as ferrovias argentinas. Viável a médio prazo.

Tudo faz crer que, já na primeira década do século XXI, as *janelas* para o Pacífico, através da Bolívia e da Argentina, vão operar regularmente e desempenhar importante função regional e internacional. O êxito dessas *janelas* no sul do País talvez convença o governo peruano a viabilizar a conexão com o Acre e Rondônia, talvez a saída nº 3, superando preconceitos antiquados e ativando o comércio intra-regional com o Brasil. Assim seja!



NOTA: Após a palestra referenciada no *lead*, chegou ao conhecimento do autor um relatório da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, preparado por uma comissão interministerial que estuda os corredores oceânicos de transporte. O relatório é de 28 de junho de 1996 e o autor deste ensaio recomenda a sua leitura aos interessados.