

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS – IH  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGEA**



**TESE DE DOUTORADO**

**A ESTRADA DO PACÍFICO NA AMAZÔNIA SUL-OCIDENTAL E O  
PROCESSO DE INTEGRAÇÃO REGIONAL NA TRÍPLICE FRONTEIRA  
(BRASIL, BOLÍVIA, PERU)**

**Dermeson de Sousa Lima**

Brasília-DF, março de 2018

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS – IH  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGEA**



**TESE DE DOUTORADO**

**A ESTRADA DO PACÍFICO NA AMAZÔNIA SUL-OCIDENTAL E O  
PROCESSO DE INTEGRAÇÃO REGIONAL NA TRÍPLICE FRONTEIRA  
(BRASIL, BOLÍVIA, PERU)**

Tese de Doutorado apresentada ao programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Ciências Humanas da Universidade de Brasília, como requisito para obtenção do título de Doutor em Geografia, área de concentração de Gestão Ambiental e Territorial.

**DERMESON DE SOUSA LIMA**

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dra. Glória Maria Vargas Lopez de Mesa

Brasília-DF, março de 2018

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS – IH  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGEA**



**A ESTRADA DO PACÍFICO NA AMAZÔNIA SUL-OCIDENTAL E O  
PROCESSO DE INTEGRAÇÃO REGIONAL NA TRÍPLICE FRONTEIRA  
(BRASIL, BOLÍVIA, PERU)**

Tese de Doutorado apresentada ao programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Ciências Humanas da Universidade de Brasília, como requisito para obtenção do título de Doutor em Geografia, área de concentração de Gestão Ambiental e Territorial.

**DERMESON DE SOUSA LIMA**

**FOLHA DE APROVAÇÃO**

Prof<sup>a</sup>. Dra. Glória Maria Vargas Lopez de Mesa (PPGEA-UNB)  
Orientadora

Prof<sup>a</sup>. Dra. Elisângela Machado da Silva (PPGT-UNB)  
Examinadora externa

Prof. Dr. Fernando Luiz Araújo Sobrinho (PPGEA-UNB)  
Examinador Interno

Prof<sup>a</sup>. Dra. Luzia Neide Menezes Teixeira Coriolano (PROPGEO-UECE)  
Examinadora externa

Prof<sup>a</sup>. Dra. Miriam Aparecida Bueno (IESA-UFG)  
Examinadora externa

Brasília-DF, março de 2018

## **AGRADECIMENTOS**

Ao apoio político institucional do Governo do Estado do Acre representadas pela Casa Civil e Instituto de Meio Ambiente do Acre-IMAC pela liberação e o afastamento para realização dos estudos de doutoramento.

A professora Glória Vargas pela orientação. Aos professores Fernando Sobrinho e Elisângela Machado membros da banca de qualificação e defesa, por sua contribuição crítica, pelos comentários edificantes e encaminhamentos foram preponderantes para prosseguimento e finalização do trabalho. As professoras Luzia Neide Coriolano e Miriam Bueno pela amizade, carinho e o acompanhamento durante todas as fases do trabalho.

Agradeço minha família, em especial a minha mãe por toda a sua dedicação, carinho e inúmeras viagens que acalentou a saudade da terrinha. A irmã Débora Lima, pelas inúmeras consultas, telefonemas para a complementação de dados e conversas preponderantes em diversas etapas do trabalho.

As amigas de sala de aula pela amizade, convivência, trocas de experiências e discussões, Rebeca Lucena, Erica Ferrer, Patrícia Mollo, Rúbia Rubio, Marcio Benassuly, Vânia Lúcia, Gessilda Viana, Roney Coelho, Rafael Fabricio, Roberto Pizarro e Osmundo Cavalcante.

Agradeço amorosamente as grandes amigas Patrícia Mollo e Cristiane Batista Salgado que merecem um capítulo à parte por toda amizade, os diversos debates, discussões, orientações entre os cafezinhos e almoços nos campos e congressos a fora que me deu força e ânimo nas vivências em Brasília.

A prestativa Maria Silva pela amizade e no auxílio das informações complementares de campo na fronteira Brasil-Bolívia. As amigas acreanas de todas as horas Jaycelene Brasil e Valéria Rodrigues na complementação e levantamento de informações de campo e amizade de longas datas.

Aos novos amigos da Vila Planalto que me deram apoio, acolhidas, carinho e experiências únicas no Planalto Central, Miriam, Saruê, Matheus, Vô Raimunda, Esmeralda, Iêda Coelho e Zezé.

Ao inestimável, competente e prestativo Agnelo Camelo Pereira e Simoni (Diga jovem) do PPGEA/UnB pelo auxílio na parte burocrática no dia dia do doutorado.

## DEDICATÓRIA

*A Deus por me propiciar o reencontro e a convivência nesta reencarnação com este ser maravilhoso e iluminado, sinônimo de amor, sabedoria, benevolência e dedicação as suas crias.*

*A ti eu dedico: Arlete Cheio Doce, minha estimada genitora que já formou centenas de filhos num lar que é do tamanho de seu coração, a universidade da vida.  
Te amo muito.*

## EPIGRAFE

“No princípio do século, a questão do Acre chegava ao ponto mais crítico.

Seringalistas brasileiros expulsavam à bala uma população boliviana enfraquecida e rarefeita. O Tratado de Petrópolis veio pôr termo a uma situação sem glória para nenhum dos dois países.

Mas era preciso algo mais que bandeiras, discursos e seringalistas armados para afirmar a soberania brasileira no novo território.

Afonso Pena pediu, então, que lhe fosse indicado um militar novo com experiência de mato para realizar uma tarefa fundamental. O indicado foi um jovem capitão, então dedicado ao magistério, mas com uma experiência respeitada pelos seus trabalhos em Goiás: Cândido Mariano Rondon.

E entre o Presidente e o então capitão se travou o seguinte diálogo:

- *Sr. Capitão, é possível a ligação, pelo menos telegráfica, entre Cuiabá e o Acre?*
- *Se V. Exa. O quiser, sim, é possível.*
- *Sim, eu o quero!*

E a ligação foi feita. Começava em 1907 uma experiência nova na história do Brasil, sem grandes rasgos de publicidade, mas toda ela de sacrifícios, dedicação e amor à terra.

Partindo de Cuiabá, atravessando os chavascais de Mato Grosso, penetrando na selva amazônica, onde hoje existe o território que tem o seu nome, Rondon e seus homens realizaram a ligação de quase dois mil quilômetros.

Saldo deste trabalho em termos rodoviários: ‘435 km de estrada, dos quais 206 km percorridos de automóveis’.

(Revista da Associação Atlética do Banco do Brasil, julho de 1960).

## RESUMO

A Amazônia Sul-Occidental é a região geográfica formada pelos Estados do Acre, Rondônia e sul do Amazonas, no Brasil, e no Peru com os Departamentos de Madre de Dios e Ucayali, e na Bolívia, com o Departamento de Pando. Esta região passa a ser estratégica para integração regional com a conclusão da Estrada do Pacífico ou Rodovia Interoceânica, desde 2010. O objeto de investigação da tese é a Estrada do Pacífico, na Amazônia Sul-Occidental, como parte do processo de integração territorial na Tríplice Fronteira Brasil, Bolívia e Peru, tendo como análise empírica e recorte espacial no Brasil, sobretudo no Estado do Acre. A Estrada do Pacífico faz parte do Projeto Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana (IIRSA), definido para a região da Amazônia Sul-Occidental no Eixo Peru-Brasil-Bolívia (PBB). O objetivo da tese é analisar os fluxos pela Estrada do Pacífico na influência à integração regional, para além da integração territorial, na Amazônia Sul-Occidental, na região da Tríplice Fronteira, no Estado do Acre. A estrada é o principal acesso terrestre para o território da Amazônia Sul-Occidental, perpassa o sudoeste do Estado do Acre. Possibilita também o acesso à capital do Estado do Acre e Rondônia, às cidades fronteiriças de Cobija, capital do Departamento de Pando, na Bolívia, e no território peruano corta a cidade fronteiriça de Iñapari, transcorre a porção sudeste seguindo para Porto Maldonado, Cuzco até se subdividir em três trechos até chegar à Costa do Pacífico. A rodovia foi inaugurada com os holofotes do discurso integracionista intercontinental, a diminuição dos custos de transporte por uma rota terrestre de menor distância para o comércio exterior com o mercado asiático. A pesquisa tem como metodologia crítica dialética, trabalha com a totalidade, busca os conflitos e as contradições, além da determinação que produzem a realidade estudada, sendo este o caminho da tese. Respalhada nas categorias de análises: Estado, fronteiras, limites, território, circulação e fluxos, para a compreensão da dinâmica territorial. Realiza-se pesquisa institucional e de campo e o caminho metodológico com visão crítica, analisa-se o viés integracionista regional num território de fronteira, prevalecendo à abordagem qualitativa. Verifica-se que apesar do discurso negativo midiático sobre a Estrada do Pacífico, ocorre dinamização de circulação, com fluxos de pessoas, migrantes, turistas e mercadorias fortalecendo os negócios locais e intra-regionais. Os fluxos são mais significativos para os municípios fronteiriços que a nível nacional caracterizado por relações transfronteiriças. Conclui-se que apesar dos conflitos socioespaciais e ambientais na concretização da Estrada do Pacífico como uma rota internacional de fluxos, os resultados demonstram que a rodovia é preponderante na circulação regional, estimula a integração regional do território de fronteira, o turismo e o comércio exterior nos países fronteiriços.

**Palavras-chave:** Amazônia Sul-Occidental. Estrada do Pacífico. Integração Regional. Fluxos. Circulação. Acre.

## ABSTRACT

The South-Western Amazon is the geographic region formed in the states of Acre, Rondônia and southern Amazonas, Brazil, and borders Peru with the Departments of Madre de Dios and Ucayali, and in Bolivia, with the Department of Pando. This region has become strategic for regional integration with the conclusion of the Pacific Road or Interoceanic Highway since 2010. The goal of the thesis investigation is the Pacific Road in the South-Western Amazon as part of the territorial integration process in the Triple Frontier in Brazil, Bolivia and Peru, having as empirical analysis and spatial clipping in Brazil, especially in the State of Acre. The Pacific Road is part of the South American Regional Integration Initiative Project (IIRSA), defined for the South-Western Amazon region in the Peru-Brazil-Bolivia Hub (Eixo Peru-Brasil-Bolívia PBB). The purpose of this thesis is to analyze the Pacific Road and its influence to the regional integration, in addition to territorial integration, in the South-Western Amazon, in the region of the Triple Frontier, in the State of Acre. The road is the main land access to the territory of the South-Western Amazon; it crosses the southwest of the State of Acre. It also provides access to the capital of the State of Acre and Rondônia, to the border towns of Cobija, the capital of the Pando Department in Bolivia, and in the Peruvian territory it cuts through the border town of Iñapari, runs the southeast portion to Porto Maldonado, Cusco subdivided into three stretches until reaching the Pacific Coast. The highway was inaugurated with the spotlight of the intercontinental integrationist speech, lowering the costs of transport by a shorter distance over for foreign trade with the Asian market. The research has as dialectical critical methodology, it works with the totality, it looks for the conflicts and the contradictions, besides the determination that produce the studied reality, therefore this is the way the thesis goes. Backed by the analysis of categories - State, borders, limits, territory, circulation and flows - to understand the territorial dynamics. Institutional and field research is carried out, and the methodological path with a critical view is analyzed, the regional integrationist bias is analyzed in a territory of frontier, prevailing the qualitative approach. It is verified that despite the negative media discourse about the Pacific Road, there is dynamization of circulation, with flows of people, migrants, and tourists, strengthening local and intra-regional businesses. The flows are more significant for border counties than at national level characterized by cross-border relationships. It is concluded that despite socio-spatial and environmental conflicts in the implementation of the Pacific Highway as an international route of flows, the results show that the highway is preponderant in the regional circulation, since it stimulates the regional integration of the border territory, tourism and commerce border countries.

**Keywords:** South-Western Amazon. Pacific Highway. Regional Integration. Flow. Circulation. Acre.



## RESUMEN

La Amazonia Sur-Occidental Brasileira es la región geográfica formada por los estados Acre, Rondônia y el sur de Amazonas, que, al otro lado de la frontera limita con Perú, con los Departamentos de Madre de Dios y Ucayali, y, con Bolivia, con el Departamento de Pando. La región pasa a ser estratégica para la integración tras la finalización en el año 2010 de la Carretera del Pacífico o la Ruta Interoceánica Brasil-Perú, que atraviesa la región. El objeto de la investigación de la tesis es la Carretera del Pacífico en la Amazonia Sur-Occidental, como parte del proceso de integración territorial en la Triple Frontera Brasil, Bolivia y Perú, teniendo como análisis empírica el recorte espacial de Brasil, sobretodo en el estado de Acre. La Carretera del Pacífico forma parte del gran Proyecto Iniciativa de Integración Regional Sul-Americana-IIRSA, definido para la región de la Amazonia Sur-Occidental en el Eje Perú-Brasil-Bolivia (PBB). El objetivo general de la tesis es analizar la Carretera del Pacífico en la influencia a la integración regional, además de la integración territorial, en la Amazonia Sur-Occidental, en la región de la Triple Frontera, en el Estado de Acre. La carretera es el principal acceso terrestre hacia el territorio de la Amazonia Sur-Occidental, atraviesa el suroeste del Estado de Acre. También permite el acceso a la capital del Estado de Acre y Rondônia, a las ciudades fronterizas de Cobija, capital del Departamento de Pando, en Bolivia, y en el territorio peruano corta la ciudad fronteriza de Iñapari, transcurre la porción sudeste siguiendo hacia Puerto Maldonado, Cusco hasta se subdivide en tres tramos hasta llegar a la Costa del Pacífico. La autopista fue inaugurada con los focos del discurso integracionista intercontinental, la disminución de los costos de transporte por una ruta terrestre de menor distancia hacia el comercio exterior con el mercado asiático. La investigación tiene como metodología crítica dialéctica, trabaja con la totalidad, busca los conflictos y las contradicciones, además de la determinación que producen la realidad estudiada, siendo éste el camino de la tesis. Respaldada en las categorías de análisis: Estado, fronteras, límites, territorio, circulación y flujos, para la comprensión de la dinámica territorial. Se realiza investigación institucional y de campo y el camino metodológico con visión crítica, se analiza el sesgo integracionista regional en un territorio de frontera, prevaleciendo el abordaje cualitativo. Se observa que a pesar del discurso negativo mediático sobre la carretera de la Pacífico, ocurre dinamización de circulación, con flujos de personas, migrantes, turistas y mercancías fortaleciendo los negocios locales e intrarregionales. Los flujos son más significativos para los municipios fronterizos que a nivel nacional caracterizados por relaciones transfronterizas. Se concluye que a pesar de los conflictos socioeconómicos y ambiciosos en la concreción de la carretera del Pacífico como una ruta internacional de flujos, los resultados demuestran que la carretera es preponderante en la circulación regional, estimula la integración regional del territorio de frontera, el turismo y el comercio exterior en los países fronterizos.

**Palabras clave:** Amazonia Sur-Occidental. Carretera del Pacífico. Integración regional. Flujos. Circulación. Acre.

## LISTA DE FIGURAS

Figura1 – Mapa de localização da região da Amazônia Sul-Occidental .....	16
Figura2 - Localização da Tríplice Fronteira e da Amazônia Sul-Occidental.....	17
Figura3 - Áreas protegidas na fronteira Brasil e Peru .....	21
Figura4 - Estado do Acre: Unidades de Conservação e Terras Indígenas .....	22
Figura5 - Ilustração do Tratado de Santo Ildefonso entre Brasil e Bolívia.....	76
Figura 6 - As embarcações a vapor na Amazônia .....	87
Figura7 - Eixo Peru-Brasil-Bolívia-PBB da IIRSA para Amazônia Sul-Occidental ....	130
Figura8 - Canteiro de obras da ponte sobre Rio Madeira, na BR-364, Abunã-RO .....	132
Figura 9–Garimpo as margens da Rodovia Interoceânica em Madre Dios-Peru .....	138
Figura10 – BR-317 na década de 1970, travessia do Rio Acre em Brasiléia-AC....	151
Figura 11 - Placa da obra da BR-317, pavimentação da Estrada do Pacífico.....	153
Figura12 - BR-317 renomeada Estrada do Pacífico, trecho em Brasiléia-AC .....	155
Figura13– Malha rodoviária federal do Estado do Acre .....	158
Figura14- Situação da BR-317 entre as cidades de Brasiléia e Assis Brasil.....	160
Figura15– A BR-364 principal via de acesso a Estrada do Pacífico, no período das cheias do Rio Madeira no Estado de Rondônia .....	162
Figura16 – Transportes de cargas e passageiros no período das cheias, no Rio Madeira Porto Velho-RO .....	163
Figura17 – Condições da ponte entre as cidades de Brasiléia e Epitaciolândia .....	164
Figura18 – Rota turística Brasil-Acre-Peru: distâncias e destinos .....	170
Figura19 - Mapa dos Polos Turísticos do Estado do Acre .....	179
Figura20 - Posto de controle de migração, alfândega Assis Brasil-Acre.....	183
Figura21- Ponte Wilson Pinheiro entre Brasiléia-BR e Cobija-BO .....	187
Figura22- Afrocaribenhos no Posto da Polícia Federal em Epitaciolândia-AC.....	196
Figura 23 - Principais rotas aéreas das cidades de fronteira na Amazônia Sul-Occidental .....	207
Figura24 - Pousadas, chalés na cidade fronteira de Cobija-Bolívia.....	215

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Entrada de pessoas no Brasil pela Estrada do Pacífico, cidade Assis Brasil, vindas do Peru entre 2010 e 2016. ....	184
Gráfico 2 - Fluxo total de saída de pessoas no Brasil pela Estrada do Pacífico cidade Assis Brasil, vindas do Peru entre 2010 e 2016.....	185
Gráfico 3 - Fluxo total de entrada de pessoas pela Estrada do Pacífico no Brasil, cidade Epitaciolândia, vindas da Bolívia entre 2010 e 2016. ....	188
Gráfico 4 - Fluxo total de saída de pessoas pela Estrada do Pacífico no Brasil, cidade Epitaciolândia, vindas da Bolívia entre 2010 e 2016 .....	189
Gráfico 5 - Entrada e saída de imigrantes pela Estrada do Pacífico entre 2012-2015 o Brasil para o Brasil pelo porto de Assis Brasil. ....	195

Gráfico 6 - Entrada e saída de imigrantes pela Estrada do Pacífico entre 2012-2015 para o Brasil por Epitaciolândia.....	198
Gráfico 7 - Fluxo de imigrantes registrado no Abrigo de Imigrantes e Refugiados..	201
Gráfico 8 - Fluxo de turistas pela Estrada do Pacífico entre os anos de 2014 a 2016 ..	206
Gráfico 9 - Oferta hoteleira, Estado do Acre 2016.....	209
Gráfico 10 - Evolução da oferta hoteleira, Estado do Acre 2017.....	210
Gráfico 11 - Evolução das agências de turismo no Estado do Acre.....	212
Gráfico 12 - Disponibilidade da rede hoteleira na região de fronteira.....	214
Gráfico 13 - Exportação de mercadorias (US\$) do Brasil, Porto de Assis Brasil, para o Peru, pela Estrada do Pacífico de 2010 a 2016. ....	223
Gráfico 14 - Exportação de mercadorias (US\$) do Brasil, porto de Brasiléia, para a Bolívia pela Estrada do Pacífico de 2010 a 2016.....	224
Gráfico 15 - Exportação de mercadorias (toneladas) do Brasil, porto de Assis Brasil, para o Peru pela Estrada do Pacífico de 2010 a 2016. ....	226
Gráfico 16 - Exportação de mercadorias (toneladas) do Brasil, porto de Brasiléia, para a Bolívia pela Estrada do Pacífico de 2010 a 2016.....	227
Gráfico 17 - Importação de mercadorias (toneladas) do Peru, porto de Assis Brasil, para o Brasil pela Estrada do Pacífico de 2010 a 2016.....	228
Gráfico 18 - Importação de mercadorias (toneladas) da Bolívia, porto de Assis, para o Brasil pela Estrada do Pacífico de 2010 a 2016.....	229

### LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Etapas da construção e pavimentação da BR-317.....	154
Tabela 2 – Classificação geral da BR-317 no Estado do Acre.....	159
Tabela 3–Circulação rodoviária na área de influência da Estrada do Pacífico.....	168
Tabela 4– Caracterização dos fluxos (táxi do tipo lotação) na Estrada do Pacífico.....	169
Tabela 5 - Os cinco principais países emissores de imigrantes que cruzaram fronteiras do Acre, e pedem assistência humanitária no Acre.....	200
Tabela 6 - Fluxo de chegada de turistas internacionais no Peru,.....	208
Tabela 7 - Empresas organizadoras de eventos, congressos, convenções.....	213
Tabela 8 - Características econômicas dos Estados e Departamentos da área de influência da Estrada na Amazônia Sul-Occidental.....	220

### LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Elementos, linhas e processos da pesquisa .....	30
Quadro 2 - Dinâmica territorial: Impactos socioeconômicos e .....	119
Quadro 3 - Estágio dos projetos da IIRSA, no Eixo Peru-Brasil-Bolívia (PBB).....	131
Quadro 4 - Impactos socioeconômicos e ambientais na Amazônia Sul-Occidental associados à Estrada do Pacífico .....	137
Quadro 5 - Impactos socioeconômicos e ambientais associados às hidrelétricas ..	141

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

<b>ANAC</b>	Agência Nacional de Aviação Civil
<b>BASA</b>	Banco da Amazônia
<b>CNT</b>	Confederação Nacional dos Transportes
<b>DAAIR</b>	Divisão de Apoio e Atendimento aos Imigrantes e Refugiados
<b>DERACRE</b>	Departamento de Estradas e Rodagens do Acre
<b>DPF</b>	Departamento da Polícia Federal
<b>DNIT</b>	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
<b>EID</b>	Eixos de Integração e Desenvolvimento
<b>IIRSA</b>	Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
<b>INCRA</b>	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
<b>INFRAERO</b>	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>MAP</b>	Madre de Dios- Acre-Pando
<b>MERCOSUL</b>	Mercado Comum do Sul
<b>ONG</b>	Organização não governamental
<b>OTCA</b>	Organização do Tratado de Cooperação Amazônica
<b>PPA</b>	Planos plurianuais
<b>PPP</b>	Parcerias público-privadas
<b>PF</b>	Polícia Federal
<b>PNSD</b>	Parque Nacional da Serra do Divisor
<b>PBB</b>	Peru-Brasil-Bolívia
<b>RESEX</b>	Reserva Extrativista
<b>SEJUDH</b>	Secretaria de Estado de Justiça e Direitos Humanos do Acre
<b>SUDAM</b>	Superintendência da Amazônia
<b>TCA</b>	Tratado de Cooperação Amazônica
<b>TI</b>	Terras Indígenas
<b>UC</b>	Unidades de Conservação
<b>ZEE</b>	Zoneamento Ecológico Econômico
<b>ZFM</b>	Zona Franca de Manaus

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>15</b>
<b>PARTE I</b> .....	<b>28</b>
<b>1. O MÉTODO CRÍTICO NO PERCURSO INVESTIGATIVO</b> .....	<b>28</b>
1.1 A fundamentação teórica da Tese .....	29
1.1.1 O espaço na pesquisa geográfica: uma aproximação territorial .....	33
1.1.2O Estado e a concepção da formação territorial .....	39
1.2As questões regionais do território .....	42
1.3 Território, circulação, redes e as relações socioespaciais .....	46
1.4 Limites e fronteiras no território .....	52
1.5 As fronteiras e as relações com (ou nos) territórios e o turismo .....	59
<b>PARTE II</b> .....	<b>69</b>
<b>2. A FORMAÇÃO TERRITORIAL DA AMAZÔNIA E AS DINÂMICAS SOCIOESPACIAIS</b> .....	<b>69</b>
2.1 Tratados e limites na formação territorial do Brasil e da Amazônia.....	70
2.2 As primeiras tentativas de ocupação territorial da Amazônia.....	78
2.3 - O ciclo da borracha e as dinâmicas territoriais contemporâneas.....	84
2.4 Os contornos dos tratados territoriais e a Amazônia Sul-Occidental .....	94
2.5- O povoamento da Amazônia Sul-Occidental .....	99
2.6 - A formação da Trílice Fronteira da Amazônia Sul-Occidental .....	103
<b>PARTE III</b> .....	<b>111</b>
<b>3 -A AMAZÔNIA E A INTEGRAÇÃO REGIONAL</b> .....	<b>111</b>
3.1 – Estado, regionalismo e a integração do território amazônico .....	112
3.2 - A Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana - IIRSA .....	122
3.3 - Os eixos integracionistas da IIRSA na Amazônia Sul-Occidental .....	126
3.4 As transformações territoriais associadas a obras da IIRSA .....	135

<b>PARTE IV.....</b>	<b>145</b>
<b>4. A ESTRADA DO PACÍFICO: FORMULAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO NA AMAZÔNIA SUL-OCIDENTAL E NO ESTADO DO ACRE.....</b>	<b>145</b>
4.1 As rugosidades no território em tempos distintos: A BR-364 e a BR-317.....	146
4.2 Da implementação da BR-317 a Estrada do Pacífico no Estado do Acre.....	150
4.3 As condições de trafegabilidade da BR-317, Estrada do Pacífico.....	157
4.4 A Estrada do Pacífico e os transportes como via de integração regional.	165
4.5 O Estado e Estrada do Pacífico no desenvolvimento do turismo do Acre	172
<b>PARTE V.....</b>	<b>182</b>
<b>5. FLUXOS E CONFLITOS NA AMAZÔNIA SUL-OCIDENTAL: A ESTRADA DO PACÍFICO.....</b>	<b>182</b>
5.1 Os fluxos totais de pessoas: transitoriedade na Estrada do Pacífico.....	183
5.2 A Estrada do Pacífico e os fluxos migratórios.....	190
5.3 Fluxo de turistas para o Brasil pela Estrada do Pacífico.....	204
5.4 Fluxo de mercadorias pela Estrada do Pacífico.....	216
5.4.1. Exportação e importação em valor (US\$).....	220
5.4.2. Exportação e importação em peso (t).....	225
5.5 Avanços e limitações da pesquisa.....	230
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>234</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>240</b>

## INTRODUÇÃO

No contexto acadêmico e científico, o termo Amazônia Sul-Occidental é denominação genérica da região Amazônica na porção Sul, na parte mais ao ocidente, no qual o bioma amazônico extrapola os limites territoriais brasileiros e estende-se aos países vizinhos, Bolívia e Peru, servindo de delimitação biogeográfica e política. Estes aspectos caracterizam a configuração territorial, ambiental e geopolítica da Amazônia Legal<sup>1</sup> no caso brasileiro, e como região Pan-Amazônica<sup>2</sup> no contexto sul-americano. É esta a área investigada na tese.

A Amazônia Sul-Occidental também é denominada de Região MAP, uma regionalização que corresponde às letras iniciais dos Estados e Departamentos que formam a região de fronteira, Madre de Dios - Peru, Acre - Brasil e Pando - Bolívia. Trata-se de uma proposta de regionalização transfronteiriça, dirigida por um consórcio de atores sociais do setor público e privado e, no âmbito científico e acadêmico, por um grupo de pesquisadores das universidades e ONGs que atuam na região. A iniciativa busca consolidar redes de pesquisa e parcerias entre os três países na fronteira da Amazônia Sul-Occidental, pesquisando as transformações socioeconômicas e ambientais em curso na região perante os grandes projetos desenvolvimentistas, como as propostas da Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana (IIRSA)<sup>3</sup>.

A Amazônia Sul-Occidental é a região formada, no Brasil, pelos Estados do Acre, Rondônia e sul do Amazonas, que, do outro lado da fronteira, está limitrofe com o Peru, com os Departamentos de Madre de Dios e Ucayali, e, na Bolívia, com o Departamento de Pando. Nos países vizinhos, esses departamentos são divisões políticas administrativas equivalentes aos Estados no Brasil. Muitas vezes utilizaremos o termo 'região da Amazônia Sul-Occidental' no decorrer da tese para reforçar as singularidades e questões regionais específicas que marcam as transformações socioespaciais em curso, na área em estudo.

---

<sup>1</sup> Denominação dada pelo governo brasileiro com a finalidade de planejamento econômico e execução de projeto desenvolvimentista para os Estados brasileiros que formam o bioma amazônico. A Amazônia Legal engloba os Estados do Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima, parte do Mato Grosso, Maranhão e Tocantins.

<sup>2</sup> Refere-se aos países sul-americanos que possuem o bioma amazônico, que é formado pelo Brasil, Colômbia, Peru, Venezuela, Equador, Bolívia, Guiana, Guiana Francesa e o Suriname.

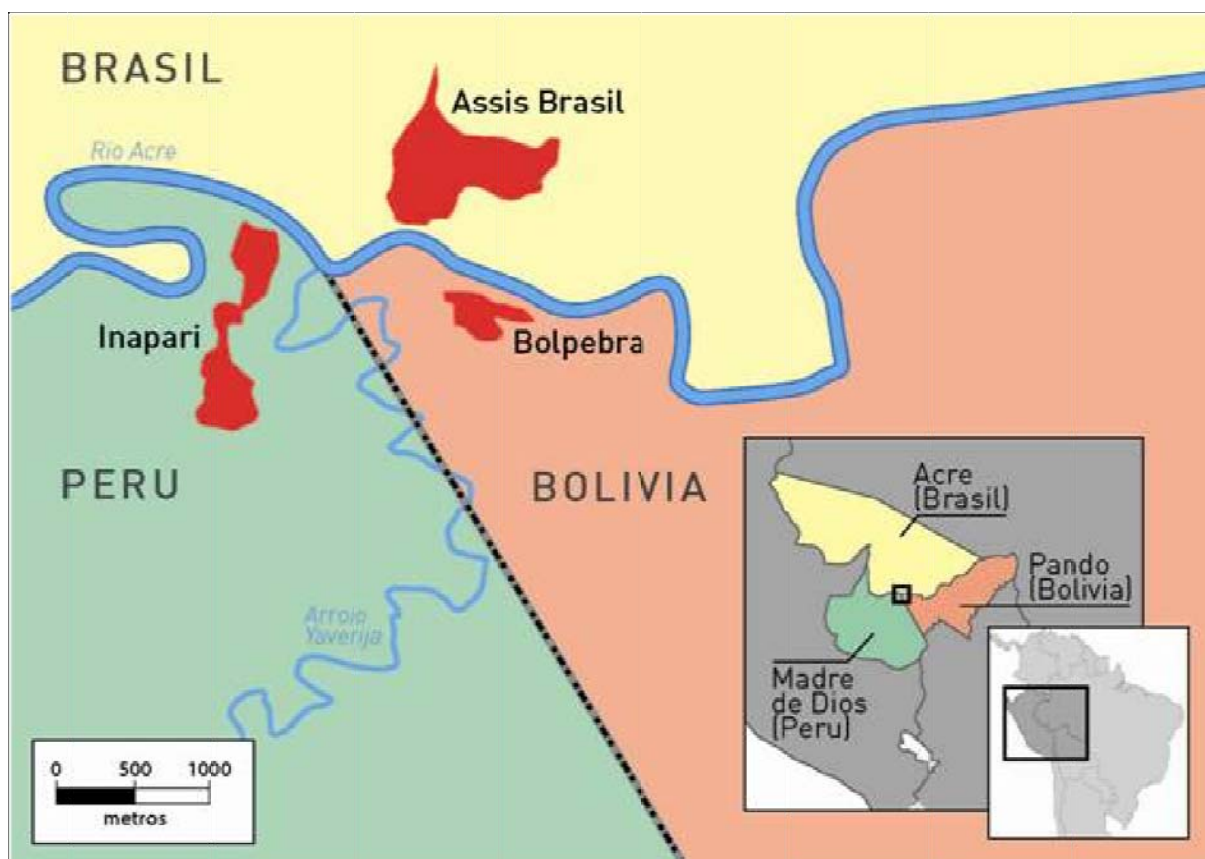
<sup>3</sup> A IIRSA tem estratégias de intervenção para essa região geográfica com ações de integração regional por meio de infraestrutura em direção ao eixo central boliviano mediante novas rodovias, hidrelétricas, pontes e controle fronteiro. (IIRSA, 2016).





Na Amazônia, destacam-se o Estado do Acre e Roraima, como as únicas unidades da federação que estão localizados totalmente dentro da faixa de fronteira<sup>4</sup>. O Estado do Acre apresenta a peculiaridade territorial de formar a Tríplice Fronteira com Brasil, Bolívia e Peru, melhor visualizada na figura 02.

**Figura2 - Localização da Tríplice Fronteira e da Amazônia Sul-Occidental**



Fonte: VALCUENDE; ARRUDA, 2009.

A região da Amazônia Sul-Occidental é estratégica para integração continental e regional entre os países do Brasil-Bolívia-Peru, estabelecida pelo poder público dos países fronteiriços que buscam alternativas de desenvolvimento socioeconômico e ambiental. Nesta região, a estratégia de integração regional é corroborada, após a conclusão da Estrada do Pacífico ou Rodovia Interoceânica no ano de 2010, que perpassa a região. A melhoria da infraestrutura rodoviária busca impulsionar a

<sup>4</sup>Corresponde a 150 km de largura interna do território brasileiro estabelecido pela Constituição Federal de 1988, enquanto nos países vizinhos da Bolívia e Peru correspondem a 50 km. O estabelecimento da faixa de fronteira atende ao critério de planejamento estatal de investimentos na área de segurança, desenvolvimento econômico e regional, atendendo especificidades locais transfronteiriças. (BRASIL, 2005).

integração comercial, alavancando o fluxo do comércio exterior e a circulação de pessoas e mercadorias, almejando o acesso aos mercados internacionais via a rota de menor distância, por meio do acesso ao Oceano Pacífico. (ZEE/AC, 2010; PPA/AC, 2015; 2011; 2007; PDES/RO, 2015; IIRSA, 2010; 2016).

A Estrada do Pacífico é denominação genérica da junção de duas rodovias brasileiras que ligam o Brasil ao Peru, a BR-364 se interliga com a BR-317, e ao atravessar a fronteira internacional do Brasil com Peru, passa a ser denominada de Rodovia Interoceânica.

A rodovia inicia-se na cidade de Porto Velho, em Rondônia, na BR-364, prolonga-se até o Estado do Acre, interconecta-se com a BR-317, em Rio Branco, e segue o extremo sudeste do Estado margeando a fronteira com a Bolívia até a cidade acreana de Assis Brasil, na Tríplice Fronteira da Amazônia Sul-Occidental. A partir daí segue o território peruano em percurso em torno de 2.600 km de extensão<sup>5</sup>, onde passa a ter a denominação de “Rodovia Interoceânica ou Carretera Interoceânica Sul”, percorrendo o Departamento de Madre de Dios, Cuzco, Juliaca, até os portos peruanos da Costa do Pacífico. (IIRSA, 2010; 2016).

O objeto da investigação na tese é a Estrada do Pacífico na Amazônia Sul-Occidental, compreendendo o processo de integração territorial na fronteira Brasil, Bolívia e Peru, tendo como análise empírica e recorte espacial no Brasil, sobretudo no Estado do Acre.

O recorte temporal centra-se nos anos de 2000, até a atualidade no ano 2017, período de construção, conclusão e transformações socioespaciais associadas à Estrada do Pacífico na região da Tríplice Fronteira da Amazônia Sul-Occidental. Neste período entra em curso na região além das transformações territoriais e socioambientais, o tráfico humano, contrabando de mercadorias e de entorpecentes, exploração madeireira e mineral (garimpos) de forma ilegal, expansão das relações comerciais, fluxos de pessoas, migrantes e turistas entre os países fronteiriços. De forma geral, as territorialidades abrem possibilidades de análises voltadas às transformações espaciais associadas à integração territorial na região da Amazônia Sul-Occidental, que são somadas à inexistência de abordagens regionais sobre o processo recente de integração territorial, justificando fatores motivadores para elaboração do trabalho.

---

<sup>5</sup> Estas informações são imprecisas, pois no território peruano a rodovia se desmembra em três trechos seguindo em direção da Costa Pacífico para portos de San Juan de Marcona, Matarani e Ilo.

A investigação parte da hipótese de que a concretização da Estrada do Pacífico foi um acontecimento preponderante para a integração territorial, mesmo não sendo um elemento norteador para concretizar a integração regional da Amazônia Sul-Occidental. Fazem-se necessárias outras ações de políticas institucionais (locais, regionais, nacionais e internacionais) para dinamizar o processo integracionista na região da Tríplice Fronteira.

O objetivo geral da tese é analisar a influência da Estrada do Pacífico na integração regional e territorial, na Amazônia Sul-Occidental, na região da Tríplice Fronteira, no Estado do Acre. Objetivos específicos: a) explicar a importância da formação territorial da Amazônia Sul-Occidental; b) compreender o histórico e a concretização da Estrada do Pacífico no âmbito da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA)<sup>6</sup> para a região da Amazônia Sul-Occidental; c) compreender a circulação de mercadorias, pessoas dentre elas os fluxos de turistas e migrantes nos fluxos transfronteiriços.

Para o desenvolvimento da tese, o caminho metodológico da aponta para uma discussão crítica para entender os conflitos e contradições do viés integracionista regional, envolve a efetivação da Estrada do Pacífico, que também faz parte das estratégias da IIRSA, que defende a postura integracionista, e principalmente comercial, pela conexão multimodal de transportes para os países sul-americanos que buscam uma ligação interoceânica Atlântico e Pacífico. (IIRSA, 2010; 2016).

A rodovia faz parte do grande Projeto IIRSA, definido para a região da Amazônia Sul-Occidental no Eixo Peru-Brasil-Bolívia (PBB). A rota rodoviária abre possibilidade de ligação comercial do Brasil e Bolívia pelos portos peruanos no Oceano Pacífico e, por conseguinte, ao mercado asiático, e aos demais países sul-americanos, por eixos intermodais já existentes.

A Estrada do Pacífico é defendida como a rota internacional de menor distância entre os oceanos, o que possibilita melhor relação custo-benefício na logística, transportes e desenvolvimento do comércio exterior. Entre as funções estratégicas destaca-se, na carteira de projetos, facilitar serviços logísticos que

---

<sup>6</sup>O projeto de integração física da IIRSA faz parte do acordo dos governos sul-americanos iniciado no ano 2000, sendo financiado por organismos multilaterais e governos locais, por meio de parcerias público-privadas (PPP's). Na Amazônia Sul-Occidental, as obras marcam as relações multilaterais entre Brasil, Bolívia e Peru, tendo o governo brasileiro uma forte participação no financiamento das obras nos países vizinhos, por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social-BNDES, com participação de empreiteiras brasileiras na construção de obras de infraestrutura nos países sul-americanos.

incidem no intercâmbio comercial e turístico, promovendo um processo integracionista dos territórios da região fronteiriça. (IIRSA, 2010; 2016).

Essa estrada é o principal acesso terrestre para a Amazônia Sul-Occidental, perpassa a região sudoeste do Estado do Acre no Brasil, principalmente nos municípios da Regional do Alto e Baixo Acre, possibilita o acesso à capital do Estado do Acre e Rondônia, em direção às cidades fronteiriças de Cobija, capital do Departamento de Pando, na Bolívia, e a cidade de Iñapari, no Peru, transcorrendo a porção sudeste peruana em direção à Costa do Pacífico.

A conclusão da Rodovia Interoceânica em 2010 fortaleceu a atração de diversos empreendimentos nos setores agropecuário, mineral, florestal e turístico, com vistas ao desenvolvimento regional, todos voltados às possibilidades de negócios futuros com a ligação terrestre até o Oceano Pacífico. Por sua vez, destaca-se, também no âmbito regional, o turismo, associado ao entretenimento, lazer, hospedagem, comércio interfronteiriço e transportes, que o governo do Estado do Acre e Rondônia, defendem e fomentam a região como rota de turismo internacional.

A região amazônica possui rico patrimônio natural, histórico e cultural, valorizados pelas políticas públicas, no Programa Regionalização do Turismo. Neste contexto, o poder público estadual, em parceria com o governo federal, propõe regionalismos e traça roteiros turísticos implantados nos eixos rodoviários principais do Estado do Acre, denominados Rotas Turísticas Regionais, divididos, na mesorregião do Vale do Acre, pelas rotas Caminhos de Chico Mendes, Caminhos da Revolução e em nível macrorregional, a Rota Turística Internacional “Pantanal, Amazônia, Andes Pacífico”.

Estes roteiros turísticos são defendidos pelo poder público e iniciativa privada ligada ao setor turístico como um elo de integração regional para o desenvolvimento turístico da região da Amazônia Sul-Occidental, no qual alguns investimentos no setor de hospedagem, alimentação, transporte e eventos vêm sendo implementados por meio de uma parceria público-privada e comunitária, numa perspectiva de consolidação de rota turística internacional.

No tocante à historicidade da Amazônia Sul-Occidental, a colonização da região possibilitou a formação de território único, no qual a diversidade cultural emerge de processos de territorializados reflexos de ciclos econômicos presentes em ambos os lados das fronteiras. Os acontecimentos, sempre focados na

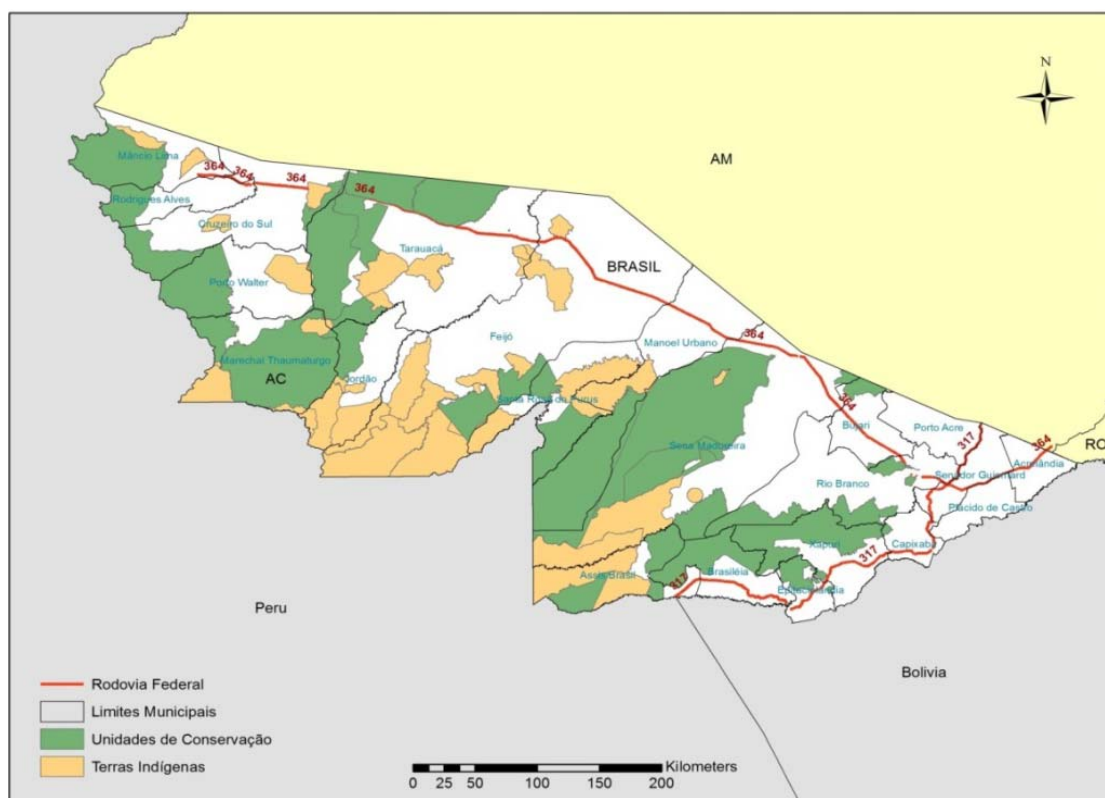


Na região da tríplice fronteira Brasil-Bolívia-Peru, configura-se um mosaico de Unidades de Conservação (UC's) e de Terras Indígenas, presente, principalmente, na faixa de fronteira, e, também, nos demais Estados amazônicos. A preservação dos territórios para o uso sustentável busca garantir a posse e o direito de uso pelas populações tradicionais, como índios, ribeirinhos e extrativistas, que sofrem ameaças externas para exploração dos recursos.

Ações estatais absorvem preceitos anteriores, reconhecendo o direito de posse e uso da terra pelas populações tradicionais, que reflete na composição das últimas décadas de um sistema de unidades de conservação de proteção integral e de uso sustentável, como terras indígenas, parques nacionais e reservas extrativistas. Mas as aspirações coletivas e individuais dessas populações não são atendidas pelo Estado de forma eficiente e satisfatória, principalmente na área de saúde, educação e no setor produtivo.

No Estado do Acre, as unidades de conservação fazem um corredor de áreas protegidas na faixa de fronteira, como pode ser visualizado em destaque na Figura 04, no mapa do Estado do Acre.

**Figura4 - Estado do Acre: Unidades de Conservação e Terras Indígenas**



**Fonte:** ZEE/AC, 2010; **Elaboração:** Dermeson Lima, 2014

Conforme o Zoneamento Ecológico Econômico (ZEE/AC, 2010), territorialmente o Estado do Acre soma 5,13 milhões de hectares em UC na modalidade de proteção integral e de uso sustentável, dos quais 30,5% são do tipo Proteção Integral, e 69,5% são de Uso Sustentável. Além disso, as Terras Indígenas (TI) ocupam 2,39 milhões de hectare se abrangem 14,56%, da área total do Estado.

As áreas de proteção integral localizam-se, em maior parte, na fronteira com o Peru e a Bolívia e formam uma zona tampão<sup>7</sup> de áreas protegidas na faixa de fronteira. Neste contexto, destaca-se o Parque Nacional da Serra do Divisor-PNSD, o ponto mais ocidental do Brasil, da Amazônia e do Estado do Acre, localizado no extremo oeste do Estado, fazendo fronteira com Peru, com Bosques de Produção Permanente e Zonas Reservadas. O PNSD é o relevo de maior altitude do Acre, e corresponde a 4,78% da área territorial do Estado. A cadeia de serras e morros configura um importante divisor de águas dos dois países, destina-se a proteger o ambiente natural e fomentar a pesquisa científica, recreação e educação ambiental, despontando também para o desenvolvimento do ecoturismo. (ZEE/AC, 2010).

No contexto ambiental, a região da Tríplice Fronteira forma a Amazônia Sul-Occidental, importante para o regime hídrico de toda a Amazônia. A rede hidrográfica tem os principais rios transcorrendo na direção sudoeste, tendo as nascentes na região de fronteira dos países vizinhos, Bolívia e Peru. Assim, a extensão das redes hídricas é transnacional e ainda representam importantes vias de mobilidade, comércio e fonte de alimentação para as populações tradicionais, tanto no passado como atualmente. A carteira de projetos da IIRSA, no eixo proposto para a Amazônia Sul-Occidental destaca-se o Eixo Peru-Brasil-Bolívia (PBB), importante para as UC's na área de influência da Estrada do Pacífico.

Em relação às áreas protegidas, existem cerca de 132 unidades com algum grau de proteção ambiental que atinge aproximadamente 253,000 km<sup>2</sup> de terra, um valor que constitui cerca de 22% da área total. Dessa superfície, 40% contribui Brasil (103,000 km<sup>2</sup>); 36%, Peru (91,000 km<sup>2</sup>) e 24%, Bolívia (59,000 km<sup>2</sup>). Essas áreas incluem importantes áreas de conservação de paisagens, flora e fauna: estas incluem duas reservas de biosfera, três sites Ramsar<sup>8</sup> e dezesseis parques nacionais. (IIRSA, 2016, p. 231).

---

<sup>7</sup>Zona-tampão é o termo aplicado às zonas estratégicas onde o Estado delimita, restringe ou interdita o acesso à faixa e à zona de fronteira, criando parques naturais nacionais, áreas protegidas ou áreas de reserva, como é o caso das terras indígenas e parques nacionais. (BRASIL, 2009).

<sup>8</sup>Refere-se a UC's localizadas em zonas úmidas de importância internacional reconhecidas pela "Convenção Ramsar", tratado intergovernamental internacional, que leva o nome da cidade iraniana



Estudos e debates sobre estas UC's perante os impactos de grandes obras de infraestrutura, como a Estrada do Pacífico, tornam-se importantes para atenuar os possíveis impactos socioculturais e ambientais nos territórios de fronteira. Soma-se à importância dos aspectos ambientais, como a biodiversidade, o patrimônio histórico e cultural das UC's, o fato de serem aproveitadas atividades econômicas que buscam alternativas de valoração etnoculturais das populações tradicionais que ali habitam secularmente e vivem do extrativismo vegetal como fonte de vida em toda a faixa de fronteira do Brasil, Bolívia e Peru.

Segundo o Fórum Iniciativa MAP (2015; 2012), que desenvolve pesquisas socioeconômicas e ambientais na região da Amazônia Sul-Occidental, o território, no conjunto, possui a área de 340 mil km<sup>2</sup>, com significativa cobertura florestal de bioma amazônico preservado em cerca de 90%. Destaca-se na região, os aspectos biofísicos da Bacia Hidrográfica do Rio Acre, caracterizada como trinacional, que serve de divisor político para os países da Tríplice Fronteira, além de fonte de abastecimento de água, alimento e transporte para a população regional, principalmente do lado brasileiro. É o recurso hídrico de fundamental importância para as populações regionais da Tríplice Fronteira, como fonte de alimentação e transporte para os ribeirinhos e extrativistas.

O bioma amazônico encontra-se vulnerável frente às transformações impostas pelo desenvolvimento, como obras de infraestrutura e atividades produtivas em curso na região, que têm causado impactos no solo, água e no ar, assim como efeitos na população. Apesar de não ter associação direta e comprovada com os impactos, a região tem sofrido, na última década, eventos naturais extremos, como grandes secas e fortes inundações periódicas atingindo os três países da fronteira Amazônica, Brasil, Bolívia e Peru.

Assim, a relevância do estudo reside também em entender oportunidades para o turismo na região, que aponta como atividade promissora, valorando o território rico em biodiversidade habitado por populações tradicionais e vetor da organização socioespacial contemporânea. A apropriação do espaço pelo turismo refere-se à forma de funcionalização do espaço, que tende a formar territórios turísticos, dotados de infraestrutura e atrativos que fomentam a atividade, quando o lugar tem apelo e

---

que foi realizada a convenção. Uma vez incluída na lista de Ramsar, a UC's lhe faculta apoio financeiro e cooperação técnica internacional para a conservação da biodiversidade.



condições materiais e simbólicas para se tornar recurso para o desenvolvimento do turismo.

O turismo é um fenômeno socioespacial, que interfere na organização espacial, com estruturação e reordenação de territórios para o desenvolvimento da atividade, pois a circulação de fluxos de pessoas e mercadorias, premissas para se concretizar. Atravessar a fronteira é a condição para se realizar o turismo, e a circulação é a via para a concretização da atividade. Assim, faz-se necessária a implantação de infraestrutura para a circulação e para o deslocamento da população local e de turistas, como aeroportos, rodovias, portos e rodoviárias, por exemplo, além dos serviços de apoio, primordiais para execução das atividades econômicas.

A circulação de pessoas, turistas e mercadorias campo de estudo da geografia, caracteriza a geografia do movimento, dos transportes, e da circulação e do turismo com repercussões no contexto espacial e regional, e possibilita a relação da Estrada do Pacífico com a atividade turística e áreas afins.

Desta forma, a compreensão regional do território de forma pormenorizada passa pelo entendimento dos acontecimentos globais significantes para a ciência geográfica, justifica a compreensão de pesquisa, pois lugar, território, região e fronteira se interligam em escalas que extrapola o âmbito local, e regional alterando a divisão social do trabalho, comércio, serviços e cotidiano da população local, impactando países fronteiriços.

A Estrada do Pacífico representa a principal via terrestre que interliga os países fronteiriços, Brasil-Bolívia-Peru. As fronteiras amazônicas do Acre e Amazonas passam a receber fluxos migratórios de haitianos após o terremoto que atingiu a República do Haiti em 2010. A Estrada do Pacífico serviu como rota de imigração internacional, impulsionando também, migrações de outras nacionalidades, principalmente do continente africano. Segundo dados do Governo do Estado do Acre, com base em relatórios da Polícia Federal do serviço de imigração, desde o ano de 2010, entraram pela região da Tríplice Fronteira (Brasil-Bolívia-Peru), por via terrestre, mais de 43 mil imigrantes pela fronteira do Brasil pelo Acre com Iñapari no Peru, grande parte haitianos.

A rodovia Interoceânica foi à principal via de acesso terrestre de imigração até 2016, configurando-se como rota ilegal de imigrantes latinos americanos e africanos, denominados de afrocaribenhos.

A fronteira e o território redesenham o espaço integracionista geoestratégico para populações de países assolados por catástrofes ambientais e problemas socioeconômicos na busca de melhores condições de sobrevivência.

A Estrada do Pacífico desde 2010, ano de inauguração torna-se também de rota para incremento do turismo regional entre os três países que formam a tríplice fronteira de forma gradativa. “A partir de levantamento realizado pela Polícia Federal, verifica-se que 52.953 pessoas deram entrada no Acre em 2014 pelas fronteiras de Assis Brasil e Brasiléia. Os turistas contabilizados entram na categoria de turismo em férias e de negócios.” (ACRE/SECOM, 2015).

No Estado do Acre, nas últimas décadas, diversas ações dos setores público e privado valorizam o turismo como alternativa de desenvolvimento socioeconômico regional, por meio de políticas públicas, implantação de infraestrutura e serviços de apoio à atividade do turismo. Todavia, as transformações socioespaciais fazem parte da atividade, o que requer estudos, pesquisas, ações de planejamento para compreensão dos impactos locais e regionais.

A questão territorial torna-se preponderante, pois é no território que os rebatimentos positivos e negativos da atividade são percebidos. O turismo se apropria da estrutura física existente, como aeroportos, rodoviárias, estradas e portos, assim como impõe novas infraestruturas de apoio, como meios de hospedagem, de alimentação, transportes e serviços de apoio.

A região da Tríplice Fronteira da Amazônia Sul-Occidental é um território rico em biodiversidade, que inclui vasta rede hidrográfica, repleta de recursos florestais e minerais, associados ao uso do solo, água e a floresta. É formada por patrimônio histórico, cultural e ambiental, porém estes recursos não são geridos e administrados de forma a gerar desenvolvimento regional e local. Nesse passo, os elementos compõem a problemática, aliada a região que apesar da rica biodiversidade, não alcança estágios de desenvolvimento que atenuam as desigualdades regionais e sociais e assim questiona-se como a integração territorial proposta pela Estrada do Pacífico, auxiliará mudança e alterar essa realidade de forma positiva.

Diante da problemática apresentada, elaboram-se os seguintes questionamentos:

- Como a Estrada do Pacífico influencia a dinâmica territorial na região da Amazônia Sul-Occidental?
- A implantação da Estrada do Pacífico propicia melhoria da integração regional da região fronteiriça?
- Existe relação entre as alterações ocorridas nas atividades econômicas e do turismo, provindas da Estrada do Pacífico, na Amazônia Sul-Occidental?
- Como se encontra os fluxos turísticos nos municípios fronteiriços da Amazônia Sul-Occidental?

A tese está estruturada em cinco seções. Apresenta-se a proposta de tese que busca fazer a reconstituição histórica das intervenções territoriais na Amazônia desde a formação histórica social até a atualidade, retratando suas territorialidades e ações de infraestrutura para integração do território, na parte introdutória.

Na primeira seção mostra a proposta da tese e delinea os caminhos metodológicos, as categorias de análise espacial no campo geográfico e os rumos da pesquisa. Na segunda parte a formação econômica social da região em pesquisa marca o debate retratando os períodos históricos desde o final do século XIX e início do Século XX, marcando fase de povoamento, delimitação de suas fronteiras e a ocupação territorial. A terceira parte apresenta a Amazônia e os diversos processos de integração regional. Aborda-se as transformações recentes no território amazônico, destacando os grandes projetos de infraestrutura para a Amazônia, e a iniciativa IIRSA como foco da terceira seção, apresentando suas ações de infraestrutura para a área de estudo.

Prosseguindo, na quarta seção, aborda-se a formulação da Estrada do Pacífico como iniciativa de integração regional, o papel na circulação e nas mudanças em curso na Amazônia Sul-Occidental. Na quinta seção centra-se o debate da integração regional e da circulação na região da Tríplice Fronteira da Amazônia Sul-Occidental, apresentando a análise dos dados primários e secundários, levantados no trabalho de campo, bem como das informações disponíveis pelo governo federal dos três países da Tríplice Fronteira, com foco para o Brasil, e ao Estado do Acre. E por fim, as conclusões que constituem a tese.

## PARTE I

### 1. O MÉTODO CRÍTICO NO PERCURSO INVESTIGATIVO

O campo do conhecimento geográfico se concretiza como ciência na segunda metade do século XIX, acompanhando as transformações socioespaciais como reflexo de elementos históricos, políticos, econômicos e ambientais. Mas é no século posterior, com a expansão e consolidação do sistema capitalista, que desigualdades socioespaciais se atenuam e influenciam os paradigmas de status acadêmico da geografia, que repensam a interpretação destes processos.

Lefebvre (2008) argumenta que, por existirem vários métodos que envolvem a análise espacial, a interdisciplinaridade e a análise crítica são o caminho para se alcançar a aproximação da realidade objetiva. Defende, neste contexto, a teoria da espacialidade crítica, sugerindo análise vinculada à prática social e as contradições. Assim, a natureza e a sociedade fazem parte de um mesmo conjunto em movimento numa unidade espacial/temporal complexa que abrem possibilidades para o aprofundamento de pesquisas críticas no contexto dialético.

Exercer o pensamento crítico é ir além do senso comum, é buscar informações, comparar dados, contextualizar ideias, colocando tudo o que se apresenta para se estabelecer critérios para análise, em uma situação de tensão interna ou de crise. A tensão entre os componentes poderá ajudar no discernimento a partir de uma atitude crítica, porque vai além do senso comum; e é isso que diferencia aquele que reflete, que estuda, do cidadão que não se preocupa em exercer a epistemologia de um conhecimento científico e filosófico. (SPOSITO, 2004, p. 67).

Sposito (2004) defende que pesquisas direcionadas a abordagens teórico-metodológicas no viés crítico-dialético que adotem a pesquisa-ação ou participante, pois permitem contato com a realidade estudada por meio de entrevistas, vivências e observações, possibilitando uma crítica. Nas ciências sociais elaboram-se questionamentos para aprofundar e pesquisar as transformações socioespaciais da sociedade contemporânea, entre estas, adote-se metodologias de viés crítico de interpretação, com abordagens quanti-qualitativas, a opção metodológica em curso. Assim, a partir dos objetivos almejados, privilegiam a dinâmica territorial retratados na fronteira da Amazônia Sul-Occidental e da Estrada do Pacífico, busca-se analisar por meio da abordagem quanti-qualitativa busca-se interpretar com base a conceitual e da realidade estudada.

Para dar seguimento à pesquisa, os procedimentos metodológicos foram o levantamento bibliográfico, a análise documental e o trabalho de campo, sendo que algumas dificuldades metodológicas acompanharam o processo de investigação. Uma delas foi à imprecisão das estatísticas nacionais sobre o fluxo e a circulação na região de fronteira, ficando evidente a fragilidade dos dados. Tal fato dificultou a realização de maiores análises quantitativas auxiliares à interpretação qualitativa, o que levou a uma abordagem empírica focada nas observações desta pesquisa.

O estudo é calcado em fontes primárias e secundárias. Os trabalhos de campo realizados em abril de 2016 no trecho rodoviário entre as cidades de Rio Branco-AC em direção às cidades fronteiriças de Brasiléia-AC/Epitaciolândia-AC, e às cidades bolivianas de Cobija, Povenir e Cochabamba (aéreo). O segundo trabalho de campo foi realizado por via rodoviária em setembro de 2016, ao longo dos trechos da BR-364 e BR-317, fazendo o percurso entre as cidades de Brasília-DF/Cuiabá-MT/Porto Velho-RO/Rio Branco-AC/Assis Brasil-AC e no trecho da Rodovia Interoceânica, no percurso entre as cidades de Iñapari e Porto Maldonado, em território peruano.

A experiência de campo analisa empiricamente as condições de circulação terrestre entre as regiões Centro-Oeste e Norte por meio da Rodovia Interoceânica, observa viabilidade, gargalos e perspectivas futuras. Somam-se como apoio à investigação as imprescindíveis leituras (que permearam todo o tempo da pesquisa), que permite construir esta tese, que tem pretensão de contribuir para a elucidação da discussão sobre a integração territorial transfronteiriça. Os debates crítico e dialético abre uma possibilidade para a compreensão da dinâmica territorial que perpassa a região da tríplice fronteira entre o Brasil, Bolívia e Peru, pois as contradições do desenvolvimento são presentes e compreensão avança no fortalecimento do debate e na busca de encaminhamentos.

### **1.1 A fundamentação teórica da Tese**

O procedimento de articular conceitos socioespaciais na pesquisa científica esforça-se por fugir da generalização de informações, em busca de uma aproximação analítica, que intercala a realidade empírica e teórica com a realidade social e política da questão territorial. A par disso, o contexto histórico e temporal marca a evolução dos conceitos que são carregados de historicidade e ideologias que retratam o período no qual foram elaborados.

Na geografia, a reflexão passa por renovação epistemológica na segunda metade do século XX, acontecimento impulsionado por grandes transformações socioeconômicas, como as revoluções científicas e tecnológicas galgadas no desenvolvimento desigual do sistema capitalista. A abordagem social e política marca a multidisciplinaridade analítica, principalmente nas ciências sociais, marcando o viés crítico das transformações do espaço geográfico. Estudos com base na teoria marxista marcam o processo, retratado nas relações sociedade e natureza do materialismo histórico dialético, tendo a interpretação do espaço como caminho analítico e crítico, ficando estas linhas conhecidas na Nova Geografia como Geografia Crítica ou Dialética. (CLAVAL, 2013; SPOSITO, 2004; GOMES, 1991; QUAINI, 1979; 1983).

No tocante à questão, autores seguem a corrente analítica anterior, privilegiando categorias e linhas metodológicas que destacam o debate crítico das transformações socioespaciais. Assim, trabalha-se com os autores apresentados no quadro 01, que resumem as linhas analíticas e caminhos analíticos fundantes da tese.

**Quadro 1 - Elementos, linhas e processos da pesquisa**

<b>Autores</b>	<b>Principais linhas de discussão</b>	<b>Debate conceitual</b>
<b>Henri Lefebvre</b>	Relações sociais de produção.	Teoria da produção do espaço: o espaço como um produto social.
<b>David Harvey</b>	O espaço como sistema de contradições sociais, como uma categoria chave na geografia.	Propõe a análise tripartite do espaço: espaço absoluto, espaço relativo e espaço relacional.
<b>Neil Smith</b>	A lógica capitalista na produção do espaço desigual.	Natureza e espaço; desenvolvimento desigual.
<b>Claude Raffestin</b>	As relações do Estado, território, poder e redes.	Estado, território, circulação, fronteiras e limites.
<b>Rogério Haesbaert</b>	O território nas suas múltiplas interpretações (política, econômica e cultural).	Território, territorialização, desterritorialização e multiterritorialidade.
<b>Milton Santos</b>	Categorias geográficas, o espaço como formação socioespacial.	A periodização do espaço geográfico, o papel das técnicas e das redes na formação dos fixos e fluxos, meio técnico-científico-informacional.
<b>Bertha Becker</b>	A Amazônia como uma fronteira em movimento, de recursos, e uma fronteira econômica.	O papel do Estado na formação do território, da expansão das fronteiras e no desenvolvimento.
<b>Lia Osório Machado</b>	A região amazônica na diversidade de sentidos e interpretações de suas fronteiras e territórios.	Estado, formação das fronteiras, limites, tratados, redes, processos de interação e integração política do território amazônico.

Fonte: MOREIRA, 2009; MOREIRA, 2010; Obras diversas; **Organização:** Elaboração própria

A fundamentação teórica busca aproximação da realidade estudada com a eleição de categorias-chave e conceituais articuladas com o objeto de estudo, introduzidas de forma breve anteriormente (Quadro 01). O debate conceitual e analítico é corroborado, por vários trabalhos de autores e pesquisadores que se aproximam do materialismo histórico e analisam a questão espacial/tempo no contexto contemporâneo.

A base de sustentação teórica da tese é orientada a partir de uma das principais representações do espaço geográfico, a categoria território, que é a principal categoria de análise. De forma secundária, destaca-se o espaço/tempo como categoria-chave para o campo geográfico, tendo destaque por se relacionar com os demais conceitos geográficos: região e redes.

No tocante ao tema, privilegia-se, o conceito de espaço de onde deriva a formação do território, conceito-chave deste trabalho. Ambos os conceitos derivam de constelação de outros conceitos que são apresentados no trabalho, num contexto intermediário e interdisciplinar. Pode-se destacar entre estes e que envolve a região estudada; Estado, redes, fronteiras e limites. No debate prevalece à lógica relacional das categorias como resultado de processos políticos, históricos, culturais e econômicos, sendo em escalas espaço-temporais que fazem o espaço geográfico. Não há espaço sem tempo e nem tempo sem espaço.

Estes conceitos se relacionam e preservam vínculos entre si, tendo base de concretização no território, assim como, efeitos socioespaciais para toda a sociedade. Logo, esses processos socioespaciais estão relacionados à apropriação do capital, que busca uma gama de nichos e novos territórios para se concretizar, como ocorre na Amazônia Sul-Occidental.

Na região em estudo, o território, na que formação histórica, passa a ser influenciado por lugares interligados por redes, organizados por relações socioespaciais, interligados por pontos e nós, permitindo a conexão e mobilidade de lugares no território, e, por conseguinte, a expansão de fluxos por meio de obras de infraestrutura, primeiramente ramificados na rede hidrográfica, e recentemente pela malha rodoviária, com a Estrada do Pacífico.

A partir dessa realidade o território apresenta novos recortes, se distanciando conceito clássico de região homogênea para se consolidar como um espaço contínuo de inter-relações em territorialidades, regionalidades e funcionalidades no espaço transfronteiriço. Assim, elabora-se um breve histórico dos elementos

conceituais e as correntes teóricas que corroboraram na construção da questão espacial na geografia contemporânea. Sobressaem às contribuições conceituais clássicas que formam o pensamento geográfico contemporâneo, e apesar das críticas às correntes, é inegável no campo de pesquisa nas ciências humanas, em especial a geografia. Estas premissas clássicas servem de base para consolidação do pensamento geográfico posterior, bases conceituais contemporâneas, com destaque para os conceitos de espaço, território e região.

A territorialização das sociedades por diferentes condições e interesses, muitas vezes conflitivas, mostra a relação entre Geografia, Política e Turismo, pois a questão espacial e territorial é preponderante nas análises. (CORIOLANO,2004; 2006). Arcabouço teórico definido a partir da relação política, enquanto expressão e modo de controle dos conflitos sociais, e do território como base material e simbólica da sociedade. Assim, a autora analisa conflitos de interesses que produzem disputas e tensões que se materializam em arranjos territoriais, em especial nos turísticos, adequados aos interesses que conseguem se impuser em momentos diferenciados. Ocorre assim produção de “espaços que mandam”, “espaços que obedecem” e, ainda, espaços que resistem, ou seja, espaços produzidos pelos sujeitos que nele lutam e definem territorialidades, em especial em territórios fronteiriços. Estado, empresas e sociedade são agentes da luta territorial. (CORIOLANO, 2006).

Referente aos “espaços que mandam” e “espaços que obedecem” Coriolano (2006) destaca variáveis de análise das diferenciações existentes no território. Comando e obediência remetem ao poder de regulação de instituições públicas e privadas, resultado do conjunto de condições presentes. Os espaços do mandar são ordenadores da produção, do movimento e do pensamento em relação ao território, por meio de modalidades de informação subjacentes à produção moderna.

No turismo, informação e circulação caminham juntos o que faz territórios turísticos de “comando” serem considerados, também, espaços da fluidez e rapidez, tendo em vista a existência de técnicas modernas, que permitem a dinamização e intensificação dos fluxos da atividade.

A circulação e a comunicação são as duas faces da mobilidade. Por serem complementares, estão presentes em todas as estratégias que os atores desencadeiam para dominar as superfícies e os pontos por meio da gestão e do controle das distâncias. [...]. Na realidade, em todo “transporte” há circulação e comunicação simultaneamente. A circulação é a imagem do poder. [...]. É verdade que a circulação é



a imagem do poder e há poucas chances de ser de outra maneira, pois a circulação, no sentido em que a definimos, e visível pelos fluxos de homens e de bens que mobiliza, pelas infraestruturas que supõe. [...]. (RAFFESTIN, 1993, p. 201).

É no espaço, portanto, que se constituem os territórios, por meio de relações instituídas em sociedade, ao longo do processo histórico, como formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por estrutura representada por relações sociais. A implantação de equipamentos urbanos/turísticos como meios de hospedagens via de transportes, restaurantes, comércios, aeroportos, agências de viagens, espaços de entretenimento, em alguns casos, descaracteriza as particularidades dos territórios com artificialização e tecnificação, como é o caso da Rodovia do Pacífico em seu trajeto.

O debate conceitual relacionado às categorias elegidas fundamenta conceitualmente a tese, enfatizando a questão territorial. Busca-se aproximar o debate das categorias espaciais com a realidade estudada para além de orientar uma análise crítica das transformações socioespaciais em curso na Amazônia Sul-Occidental, realizar propostas.

### **1.1.1 O espaço na pesquisa geográfica: uma aproximação territorial**

A geografia como ciência tem nas relações sociedade e natureza o cerne das questões, ou objeto de estudo, centrado na interação e na materialização dos fatos socioespaciais. No decorrer do desenvolvimento do conhecimento geográfico emergem as demais categorias de análises, como região, paisagem, território e lugar. Assim, o espaço geográfico torna-se o principal objeto da análise da geografia com viés acadêmico e científico.

A relação do homem com a natureza marca a formação do conhecimento geográfico positivista. Esta relação abre nuances epistemológicas do paradigma crítico que avança para as relações socioespaciais. A construção do espaço geográfico é fruto das relações sociedade x natureza, sendo estes termos considerados como termos análogos de forma geral na problemática socioespacial. Essa aproximação abre perspectivas de análises socioespaciais formadas por materialidades relacionais. Nesse contexto, as noções de sociedade e território possibilitam as análises que inserem a união do espaço e a natureza de forma junta ou isolada. (FRAGA, 2006; SOUZA, 2013).

A Geografia consolida-se como ciência na passagem do século XIX para XX, deixa de lado a preocupação pretérita de localização e distribuição de recursos. Avança no debate epistemológico e dicotômico da diferenciação da geografia física e humana e absorve caráter epistemológico e científico, aproximando-se do debate que envolve viés político, exaltando a categoria de análise do espaço geográfico como objeto amplo de investigação.

Não cabe debruçar pelos caminhos percorridos no pensamento geográfico, nem nas entrelinhas do debate conceitual que marca a geografia na busca por objeto de análise. Pois este processo é marcado por análises heterogêneas inebriadas por interpretações diversas, controversas, e muitas vezes equivocadas, sujeitas ao posicionamento ideológico e a críticas do pesquisador, além da escala espaço-temporal na qual foram analisadas.

Harvey (2004) propõe análise espacial com base na construção de “um utopismo espaço-temporal”, pois o espaço e tempo são construções sociais indissociáveis. Reporta-se a Einstein, segundo o qual “não é possível separar de modo coerente o tempo e o espaço”, por levar a enganos analíticos. E acrescenta: “E se virmos o espaço e o tempo como construções sociais [...], a produção do espaço e do tempo são incorporadas ao pensamento utópico. Logo, busca-se aquilo que chamarei de ‘utopismo dialético’”. (HARVEY, 2004, p. 239).

Ainda é Lefebvre (2008) que defende que a pesquisa espacial tem que partir do conceito de espaço para poder enunciar as futuras classificações, exemplificando o conceito de espaço percebido, concebido e vivido. O espaço percebido está associado à percepção mental por meio dos sentidos, enquanto o espaço concebido retrata das representações do espaço. A terceira dimensão procura analisar as relações cotidianas, buscando a compreensão das experiências vividas com o ambiente, o meio social. Estas classificações levam a pensar em espaço social, ou seja, um espaço transformado e apropriado pela sociedade. Da categoria espacial, demanda uma variação de conceitos geográficos.

Em comentário ao pensamento espacial de Lefebvre, Martin (2006) diz que a produção do espaço avança ao propor teoria tríade da produção do espaço (espaço percebido, concebido e vivido) fundamentado na realidade social, interações socioespaciais sugerindo reflexões críticas dos conflitos socioespaciais que são interconectados dialeticamente.

Souza (2013) propõe reflexão teórica em conceitos que fortaleçam “unidades explicativas fundamentais” para apoiar o entendimento da produção teórica, consolidando-se como uma caixa de ferramentas conceituais. Enquanto Haesbaert (2014) propõe apoiar-se na constelação de conceitos para fundamentar uma categoria de análise que justifique a produção. Ressalta ainda que, na pesquisa socioespacial, o conceito indica caminho, em conexão com o espaço geográfico e deriva a necessidade de dotar uma constelação de conceitos<sup>9</sup>. Na mesma obra, o autor enriquece exemplificando de forma simbólica que:

Numa leitura metafórica bastante simples, mas didática, essa constelação seria composta por uma espécie de conjunto de planetas girando em torno de uma estrela, cuja - ‘na geografia’ - luz seria o espaço. [...]. Cada conceito, ele próprio, através de nova projeção dessa luz, iluminaria também outras derivações conceituais ou elementos que girariam em função dele, seus ‘satélites’. (HAESBAERT, 2014, p. 22). (Grifo nosso).

Raffestin (2010) também usa metáfora para exemplificar a construção de um conceito, usa o termo ‘genealogia conceitual’ para fugir da formação histórica dos conceitos. Reflete que o conceito é o acúmulo de contribuições que mais parecem um processo orgânico, e exemplifica “como aquele das ostras que produzem pérolas” -, associando que os conceitos são lapidados no cotidiano e não somente na produção abstrata da história.

O autor acrescenta: “Os conceitos precisam ser derivados uns dos outros, por meio de uma teoria possível, com uma utilidade.” Nesse ínterim, defende que, na contemporaneidade, vive-se em constante processo de transformação de novas formas e influências no meio ambiente e na sociedade, no qual o ator se refere a uma ‘ecogênese’, que de forma conjunta transforma a genealogia dos conceitos. (RAFFESTIN, 2010, p.14).

Em outras obras, Haesbaert (2002) ressalta também a importância do arcabouço conceitual para explicação do objeto, pois todo conceito tem uma validade temporal e uma aplicabilidade histórica. “Assim, dentro da constelação de conceitos

---

<sup>9</sup>O autor defende uma constelação de conceitos como um instrumento analítico de pesquisa, tendo a categoria território e espaço como fruto da relação homem com a natureza. Essa concepção tem posições filosóficas com base no pensamento de Gilles Deleuze e Felix Guattari, presente em diversas de suas obras (HAESBAERT, 2002; 2005; 2004; 2010; 2014) e também em discussões nas obras de (SOJA, 1993 e HARVEY, 2013). Na obra desses autores se destaca o debate em torno do espaço e território, territorialização, desterritorialização e reterritorialização.

em que se insere a região encontramos, sem sombra de dúvida com um de seus principais 'satélites', [...], o conceito de território. [...]" (HAESBAERT, 2010, p. 158).

Haesbaert (2012) contribui dizendo que o território é um produto de relações desiguais de forças, relações socioespaciais que envolvem relações de poder, que buscam a apropriação, como "o domínio ou controle político-econômico do espaço". Todavia, tem-se que estar atentos às escalas de espaços temporais em que os conceitos são aplicados, pois novas territorialidades emergem conforme novos eventos e concepções do contexto contemporâneo surjam, formando a geografia complexa marcada por multiterritorialidades. Da interação do território como o espaço apropriado por relações de poder, têm-se a questão espacial como um caminho de análise de pesquisa.

Para Harvey (2013), as concepções de espaço e tempo são categorias básicas para reprodução da vida social, reproduzidas por experiências individuais e coletivas. Ainda, Harvey (2012) propõe o conceito de espaço como "categoria-chave" sobreposta aos conceitos regionais e territoriais para contribuir na análise geográfica e acrescenta a visão tripartite do espaço, entendido como espaço absoluto, relativo e relacional.

Aproxima-se dos apontamentos de Gomes (1991) ao destacar que espaço e tempo são contínuos e descontínuos, há sempre elo entre a escala espacial e a escala temporal, que permite a continuidade, pois não existe um isolamento absoluto, por outro lado, a descontinuidade "está contida nos componentes estruturais dos objetos e dos processos materiais", e acrescenta a seguir:

O espaço e o tempo exprimem continuamente um ser (existir) e um vir a ser (vir a existir). O materialismo dialético considera o espaço e o tempo dotados de dimensões relativas e absolutas. São relativos na dimensão em que as suas propriedades concretas são sempre condicionadas pelas propriedades da matéria em movimento, portanto, em mutação, e absolutos como formas gerais e objetivas da própria existência da matéria. Sem matéria não há nem espaço e nem tempo, e vice-versa. (GOMES, 1991, p. 56).

O espaço absoluto associa-se à representação das formas, está socialmente emoldurado como uma grade preexistente, com características de propriedade e controle, estando territorialmente organizado, localizado e delimitado. Como o autor o caracteriza, acrescenta: espaço absoluto "é o espaço primário de individuação – a *resextenso*, [...], refere-se a todos os fenômenos discretos e delimitados, e do qual você e eu fazemos parte enquanto pessoas individuais". (HARVEY, 2012, p.10).

Já o espaço relativo agrega à ótica de quem o analisa, à distância, à posição do observador, que pode estar debruçado nas múltiplas geometrias espaciais, podendo ter diversas interpretações dos objetos que se relacionam mutuamente. Esse espaço está diretamente associado às relações socioespaciais que se efetivam no território, como movimentos das pessoas, configuradas nos serviços, relações pessoais, econômicas, trabalhistas, as redes de comunicação, entre outros, por exemplo, nas suas complexas interações sociais.

O espaço relativo é influenciado pela superação da distância retratada pelas relações do capital, tempo, informação, meios de comunicação, energia que os seres humanos se utilizam para se movimentar no espaço e suprir as necessidades de sobrevivência. Esta dimensão se aproxima do objeto de análise ao possibilitar a compreensão das relações e dos movimentos interativos das formas, como os fluxos, e a circulação no território.

A visão relacional do espaço configura-se temporalmente sustentando os processos que definem o quadro espacial formado por relações com outros objetos, ou seja, o espaço é fruto das relações sociais e é inseparável do tempo. A questão espaço-tempo influencia as relações internas do cotidiano, que sofrem variedade de influências externas através do tempo, deixando claro que o paradigma relacional do espaço, absorve pontos específicos determinando identidade, padrão e configuração, deixando claro que a existência está relacionada à relação mútua entre os objetos.

Harvey (2012) argumenta que o espaço se revela em palavra-chave extraordinariamente complicada por funcionar como uma palavra composta por múltiplas determinações, de modo que nenhum dos significados pode ser propriamente compreendido se não se busca a compreensão da territorialidade como um todo. Evita a análise espacial de forma isolada como caminhos de desvelar as relações que os diversos objetos que compõem a questão espacial, busca a análise de escala espaço-temporal em movimento recíproco.

Nessa perspectiva, o espaço geográfico torna-se categoria de análise apropriada para compreensão da realidade social, cultural, econômica e ambiental das sociedades debruçadas em escalas espaço-temporais. Entende-se que à medida que os grupos humanos alteram a natureza, o espaço geográfico é modificado, produzido, adquirindo uma organização particular. A organização social através do trabalho torna-se a principal ação de produção espacial, disciplinada no tempo e no espaço em qualquer período histórico. (SANTOS, 2002).

Deste modo, em consonância com Corrêa (2005, p. 18) se admite que “o espaço se transforma, assim, através da política, em território, em conceito chave para a geografia”. Assim, na perspectiva teórico-conceitual aqui defendida, o território parte de uma apropriação espacial, ‘um espaço de poder’. Germina de viés político, absorve o princípio relativo e relacional, fruto das práticas humanas e processos sociais que moldam, organizam suas territorialidades.

O espaço geográfico é base material da vivência e, por conseguinte, forma o território, o que retrata a sociedade por meio de novas territorialidades. Defende-se resgate da dimensão histórica e articulação com as bases conceituais e com alterações da realidade e dos fenômenos em análise.

Na produção territorial, há sempre um ponto de partida que nunca está desligado das ações do passado. O processo territorial desenvolve-se no tempo, partindo sempre de uma forma precedente, de outro estado de natureza ou de outro tipo de território. [...]. (RAFFESTIN, 2010, p. 21).

Para Di Méo (1996; 2006), os territórios partem de construções sociais e políticas, retratando uma expressão de poder não só pelo Estado, mas também por grupos sociais, como a sociedade, as organizações e empresas. Estas relações produzem territorialidades múltiplas e relacionais, nas quais surgem, em diversos momentos, atores produzindo novos territórios, ou seja, apropriando-se de espaços seja pelo viés político, econômico, cultural ou por relações de trabalho, entre outros.

Resultado de processos produtivos e das relações sociais, econômicas e culturais, o território tem nas relações de poder que o formam extrapolam os limites do Estado-Nação, uma de suas principais premissas. Apesar de o território ter seu recorte espacial definido pelo Estado, sua formação está associada ao poder político, que o faz relacional por natureza, e estar sujeito à subordinação e dominação através de processos históricos. “O poder não é um objeto natural, uma coisa: é uma prática social e, como tal, constituída historicamente”. (FOUCAULT, 1988, p. 10).

O território como uma metáfora geográfica, definida por Foucault (1979, p. 89), também é fruto da formação territorial inebriado por relações de poder ao preservar seu viés estratégico e a formação histórica. Assim, o “território é sem dúvida uma noção geográfica, mas é, antes de tudo uma noção jurídico-política: aquilo que é controlado por um certo tipo de poder”. O território na sua concepção

de poder seria atrelado ao suporte para as necessidades da sobrevivência humana e bem-estar.

A questão territorial busca novos espaços que proporcionem lucro e vantagens competitivas impulsionadas novas relações de poder como um processo social e em constante movimento, faz parte de um processo histórico e social em mutação orquestrado por vários atores, entre estes, o Estado e a sociedade como um todo. As redes geográficas, como estradas e rodovias configuram pontos e nós que se conectam fomentando esse processo, permitindo fluxos de várias índoles e práticas, num jogo de poder propondo territórios-rede e territórios descontínuos.

### **1.1.20 Estado e a concepção da formação territorial**

Na formação histórica das sociedades contemporâneas, o Estado e as fronteiras territoriais se movimentam para formar um patrimônio territorial que compõe a base material de existência, assim como fonte de suas relações de poder. Essas relações buscam seletividade dos lugares, assim, conforme as sociedades evoluíram, os modos de produção necessitaram da base territorial para enraizar-se. Pode-se exemplificar a formação do Estado-Nação, que, por meio de fronteiras físicas, retrata historicamente base material concreta de desenvolvimento para organização política e social. (SANTOS 1982; GILES, 1985).

Assim, a tríade Estado, território e fronteira faz parte do desenvolvimento histórico da humanidade e acompanha o surgimento moderno do Estado, fruto da organização social e da dinâmica política da sociedade. Valores foram herdados da Geografia Política Clássica, que na contemporaneidade vêem as fronteiras como áreas de integração política, econômica, social e cultural.

De acordo com Ratzel (1990), Estado, território e fronteiras formam relação intrínseca e faz parte da formação das sociedades contemporâneas, sendo campo de interesses e de estudo da geografia política. Emergem nesse espaço os fundamentos principais da geografia política, que tem entre os principais conceitos o Estado vinculado ao território, e, por conseguinte, a delimitação de fronteiras, limites e a formação de territorialidades.

No passado, a fronteira refletia as forças expansivas dos Estados, que se movimentavam para anexar regiões prezadas do ponto de vista político e econômico. O Estado buscava espaços cada vez maiores para fomentar desenvolvimento e

ampliar as relações de poder, o que marca a consolidação dos impérios que vislumbravam expansão territorial em contexto infinito focado no poder do Estado, que via nos domínios dos meios de circulação uma forma de ampliar as fronteiras.

A geografia do movimento, preocupação de geógrafos em tempos remotos, nos primórdios da sociedade moderna. Estudos empíricos voltados ao progresso técnico, como circulação, tráfego, expansão das redes, comunicações, já chamavam atenção na geografia clássica, retratados por Vidal de La Blache, Friedrich Ratzel, Lucien Febvre, entre outros. Os estudos precursores foram considerados pioneiros na pesquisa socioespacial voltada a uma geografia das técnicas e da circulação. (SILVA JR, 2011; SANTIAGO, 2013).

O conhecimento geográfico desenvolve-se no período colonial, desdobrando-se por vários séculos posteriores, quando se consolida no século XIX. A Geografia passa a ser associada à Geografia a serviço do Estado, pois o uso do conhecimento geográfico serve como ferramenta para expansão territorial do Estado. Desenvolvem-se, técnicas e conhecimentos na cartografia, astronomia, navegação e levantamento topográfico, ferramentas de apropriação de territórios nas colônias de exploração.

Neste contexto, Giles (1985) vê território como patrimônio coletivo do Estado e da sociedade, defende que sua formação é fruto da relação política e social. Este processo desenvolve-se num processo contínuo que retrata suas ações no espaço territorializado, ou seja, delimitado por limites e fronteiras políticas. O autor anterior argumenta ainda que, sem uma autoridade que o comande e governe em uma determinada unidade territorial e sua população, não há Estado.

Do século XV ao século XX, a importância do território como a base e a estrutura essencial da política emerge gradualmente no mapa-múndi, paralelamente às ideias políticas de soberania nacional e autonomia. O fator geográfico na política é constantemente reforçado, à medida que a compartimentação se desenvolve, que as fronteiras nacionais são chamadas de 'fronteiras naturais' e que mais nações aderem à independência por meio da divisão dos velhos impérios. A delimitação territorial adotada é frequentemente relacionada a diferenças culturais e, em muitas partes do mundo, é uma herança de fronteiras administrativas desenhadas por Poderes imperiais anteriores. Isso é evidente na África, nas Américas e em partes da Ásia. (GOTMANN, 2012, p. 528).

No contexto anterior, a figura do Estado prevalece na gênese da organização territorial se entrelaça com interesses políticos e domínio de recursos naturais e econômicos, valendo-se da posse e domínio político do território. Prevalece a



perspectiva de controle da área por meio de organização espacial, de uma unidade política em que prevalece o poder central. Esta perspectiva foi defendida também no pensamento “ratzeliano”, abordando as relações territoriais e de poder, que são exercidas por meio da organização do Estado-Nação e de fronteiras.

O debate que envolve as relações de poder faz parte das colocações de Michel Foucault (1979; 1988), no qual, são caracterizadas como intencionais e formam um lugar de saber, pois envolvem informação e por conseguinte a circulação. Acrescenta ainda que o território e poder estão entrelaçado por conceitos caracterizados como metáforas geográficas, e vão além desse campo do conhecimento, pois, o “território é sem dúvida uma noção geográfica, mas é antes de tudo uma noção jurídico-política: aquilo que é controlado por um certo tipo de poder”. (FOUCAULT, 1979, p. 141).

Território, assim, em qualquer acepção, tem a ver com o poder, mas não apenas com o tradicional poder político. Ele diz respeito tanto ao poder no sentido mais explícito, de dominação, quanto ao poder no sentido mais implícito ou simbólico, de apropriação. [...]. (HAESBAERT, 2014, p. 57).

Prevélakis (1995), interpretando Jean Gottmann sobre a evolução do conceito de território, o vê como produto da organização do espaço geográfico, delimitado pelo Estado juridicamente por fronteiras, retratado como unidade política e espacial. Assim, território é germinado tanto do ponto de vista do caráter jurídico e de poder como também abrange o viés produtivo, sendo, estes, frutos da ação humana que leva à evolução da organização do espaço geográfico. Portanto, território envolve caráter funcional e simbólico, pois as relações de poder abrangem funções que são carregadas de significados.

Alguns autores, como Guichonnet e Raffestin (1974); Raffestin (1986b; 1993) e Di Méo (1996) criticam a concepção do Estado como única fonte de poder. Apesar de este ser o principal organizador do território nacional. Os autores defendem que as relações sociais que envolvem a produção e circulação também representam ‘imagens territoriais’, e, por conseguinte, também exercem relações de poder. Enfim, o poder político emerge de qualquer forma de organização social, pois ele é relacional e multidimensional, vinculado a escalas e espaços temporais, que envolvem a energia, circulação e informação, por exemplo.

Em graus diversos, em momentos diferentes e em lugares variados, somos todos atores sintagmáticos<sup>10</sup> que produzem "territórios". Essa produção de território se inscreve perfeitamente no campo do poder de nossa problemática relacional. Todos nós combinamos energia e informação que estruturamos com códigos em função de certos objetivos. Todos nós elaboramos diversas relações de poder. (RAFFESTIN, 1993, p. 152).

Na concepção "raffestiniana", as técnicas promovem e controlam a circulação, comunicação e informação; estas, de forma conjunta, são ferramentas de poder por facilitar o controle da mobilidade, como ferramentas para quem as domina. "[...]. Redes de circulação e comunicação contribuem para modelar o quadro espaço-temporal de todo território. Essas redes são inseparáveis dos modos de produção dos quais asseguram a mobilidade". (RAFFESTIN, 1993, p. 204).

Na concepção de Gottmann (2012, p. 541), "a organização dos espaços que não podem ser permanentemente assentados e que são usados, sobretudo para a circulação de pessoas e bens, deve ser estudada como uma categoria especial".

A importância do domínio de rotas de circulação e dos transportes no período contemporâneo torna um meio de expansão territorial e de poder político, estratégia de exploração territorial, realidade desde o período mercantilista até a atualidade. A busca de melhorias de infraestrutura, que permita aprimorar as relações comerciais, diminuir as distâncias e acumular riquezas ao se apropriar de novos territórios e recursos é meta para consolidar as relações econômicas e, por conseguinte, de poder das nações e o desenvolvimento socioeconômico.

## **1.2As questões regionais do território**

No sentido de explicitar conceitos teóricos centrais à questão espacial contemporânea e ao debate em curso, explana-se a interação que envolve o território e a região, implícita conceitualmente na tese. As questões regionais e territoriais se complementam e fazem parte de recorte analítico desta pesquisa. As fronteiras complementam a discussão como formas simbólicas de poder, lhe atribuindo semelhanças e diferenças, aproximações, integração e discrepâncias socioespaciais.

---

<sup>10</sup>Atores que realizam as ações que refletem a produção territorial, podendo ser representado pelo Estado passando pelo indivíduo, empresas, entidades e programas que de forma geral influenciam e produzem o território numa lógica relacional de poder. (RAFFESTIN, 1993).

A questão regional é apresentada por Harvey (2007) quando chama atenção ao se aplicar termos específicos como o território, lugar e regionalidade ao substituí-lo pelo termo região. Segundo o autor deve-se levar em conta a aplicabilidade, reconhecendo que a necessidade relacional da análise evitando generalizações regionais conotações pré-determinadas. Pois, as regiões são configuradas tanto na imaginação como na forma material, e que, mesmo como entidades, “as regiões cristalizam como forma distintiva de uma mistura de processos maternos, sociais e mentais”. (HARVEY, 2007, p. 243).

Haesbaert (2002) apresenta proposições gerais que distinguem ou associam dois conceitos que fomentam o debate conceitual, a questão da região e do território. Distinguir os conceitos que são entrelaçados espacialmente é relevante. Sobre o assunto, buscando diferenciar o debate conceitual, acrescenta-se:

Território tem um sentido mais amplo que região, pois envolve as múltiplas formas de apropriação do espaço, nas diversas escalas espaço-temporais. Se antes a territorialidade era vista muito mais como fixação e (relativa) estabilidade, hoje o território também se constrói numa espécie de ‘mobilidade controlada’, como o território-rede das grandes corporações transnacionais. Região não deve ser definida no sentido genérico de ‘divisão’ ou recorte espacial, sem importar a escala, como indicam os processos de regionalização [...]; ela deve ser vista como produto de um processo social determinado que, expresso de modo complexo no/pelo espaço, define-se também pela escala geográfica em que ocorre, podendo ser, assim, um tipo de território. (HAESBAERT, 2002, p. 135-136).

Fraga (2006) defende região como processo histórico de divisões sociais, sendo uma construção da representação, uma estratégia de planejamento e poder, devendo prevalecer critérios simbólicos de semelhanças na delimitação. E acrescenta que ao associá-la a questão territorial e fronteiriça: “a região e o território são expressões das formas de poder que delimitam faixas de fronteiras. Estas fronteiras estão estabelecidas, reconhecidas e firmadas pelos atos simbólicos do poder - a força da lei.” (FRAGA, 2006, p. 131).

Concorda-se com Harvey (2007) que as regiões são ‘feitas e construídas’ tanto na imaginação como na forma material, podendo-se dizer que são resultado de mistura de processos “materiais, sociais e mentais”. Assim, alguns recortes do espaço geográfico como o território levam à compreensão de que o mesmo está contido na região, e a regionalidade e territorialidade são produtos de relações socioespaciais e podem ser influenciados por redes de circulação.

Segundo Prevélakis (1995), a organização do espaço geográfico varia de região para região, conforme critérios; o principal deles é o substrato físico/natural que antecede o homem. Apoiar-se no patrimônio natural como elemento preponderante nos recortes e organização do espaço/território por suas diversidades, pois podem existir “diferenças muito grandes na organização de ambientes semelhantes e semelhanças em diferentes ambientes”.

O debate regional e territorial suscita o conceito de integração regional valorizada no debate analítico do trabalho. A integração das regiões como espaços contínuos reporta-se ao debate de um recorte espacial/territorial que se conecta, valorizando algumas características como regionalismos locais, que pouco a pouco formam um conjunto de territórios distintos e conectados.

A integração regional é, portanto, definida como o processo pelo qual uma parcela do espaço, pouco importa seu tamanho, é pouco a pouco “preenchida” por bastante substância social, econômica, institucional, política, cultural, identitária, para tornar-se um sistema distinto dos outros e ser finalmente percebido como tal. (RICHARD, 2014, p. 19, tradução nossa).

A definição norteia o processo de integração entre os territórios fronteiriços na Amazônia Sul-Occidental e também as territorialidades associadas à circulação interfronteiriça. Processo socioespacial que preserva características econômicas, políticas e culturais, é mais do que a simples soma das partes, como um acordo regional construído pelo poder público, e busca privilegiar relações funcionais espontâneas de espaços/territórios regionais diluindo ambiguidades de mobilidade e circulação, formando um conjunto funcional.

Richard (2014) ressalta que as regiões são lidas pelas ‘práticas sociais, econômicas e políticas’ permitindo a interpretação de seus contornos, se distanciando de acordos políticos institucionais estabelecidos. Estes princípios são fundantes na análise do trabalho, pois vemos a integração regional não somente pela conexão espacial/territorial, e sim como um processo social que privilegia e fortalece as interações entre contornos espaciais como territórios contínuos ou territórios de fronteiriços. Com relação à região e relações acrescenta:

Ela é abrangente, pois não se limita apenas a um setor. No entanto, esse ponto não é decisivo se considerarmos a região como um conjunto funcional, ou seja, um sistema: podemos falar de região econômica, por exemplo. Nesse caso, podemos qualificar a expressão falando de uma integração regional econômica ou mesmo de uma

integração regional parcial. Ela não pressupõe que a região seja necessariamente um agregado de Estados. A região pode ser um território transfronteiriço que cobre todo ou somente uma parte do território de diversos países contíguos. Ela não pressupõe um determinado tamanho de região. Isso implica em um aperfeiçoamento do vocabulário para se distinguir os tipos de regiões integradas. Podemos assim distinguir diversos níveis geográficos de integração. A integração regional se aplica aos conjuntos infra estatais; a integração mesorregional, aos territórios transfronteiriços que cobrem totalmente ou parcialmente dois países contíguos. A integração macrorregional designa, enfim, a formação de uma região integrada a partir de diversos Estados contíguos. (RICHARD, 2014, p. 16, tradução nossa).

Haesbaert e Gonçalves (2006) mostram que regionalização é a ação de “recortar” o espaço/território privilegiando uma coerência (funcional e/ou simbólica). A regionalização caracteriza-se também como um processo social, dotado de organização socioeconômica e/ou político-cultural, resultado de uma ação específica no contexto dos Estados-nações ou do mundo globalizado. Associa-se também a palavra regionalismo a um processo não espontâneo que parte de ação planejada e estratégica de atores regionais de forma conjunta ou coletiva. (RICHARD, 2014).

A base territorial para a expressão do regionalismo é, necessariamente, a região. Essa se define a partir da relação do homem com o meio e com seus símbolos. [...]. O território passa a ser tratado como sujeito do processo histórico, substituindo e reduzindo a visibilidade das relações sociais, que se diluem nos problemas territoriais. (CASTRO, 1994, p. 165).

A flexibilidade territorial torna-se uma peça chave do ponto de vista geográfico para concretizar o regionalismo, pois o local, regional necessita de articulações com o nível global para expandir e acumular lucros por meio de vantagens competitivas, como as redes de infraestrutura técnica científica e informacional. Segundo Soja (1993, p. 179), a regionalização preserva diferenciação temporal e espacial das regiões nos ou entre os locais. Destaca ainda que a “regionalização é noção importante para contrabalançar a suposição de que as sociedades são sempre sistemas homogêneos e unificados”.

A dupla integração territorial acaba constituindo elemento fundamental da gestão do território. De fato, a integração administrativa implica decisões e ordens que se traduzem em fluxos de capital, matérias-primas, produtos intermediários, força-de-trabalho e produtos finais. Fluxos que se cristalizam em uma dada organização espacial e sua dinâmica. [...]. (CORRÊA, 1997, p. 226).

O papel do poder público é determinante ao propor e implantar estratégias de integração regional e territorial. No caso da região de estudo, a Amazônia Sul-Occidental e a Tríplice Fronteira (Brasil-Peru-Bolívia), destacam-se algumas regionalizações desenhadas por ações estatais e a sociedade civil. No ano 2000, o Governo do Estado do Acre recortou o território acreano em cinco regionais de desenvolvimento conforme a localização em suas bacias hidrográficas, assim como, valorando semelhanças de elementos em seus aspectos geográficos e socioeconômicos.

O Programa de Regionalização do Turismo implementado pelos governos federal e estadual, traça e fomenta rotas turísticas regionais que englobam tanto o território do Acre no Brasil, estendendo-se além da fronteira até a cidade histórica de Cuzco, no Peru. A proposta do Programa de Regionalização do Turismo, implementado pelos governos federal e estadual, é o fomento de rotas turísticas regionais que englobam tanto o território do Acre no Brasil, estendendo-se além da fronteira até a cidade histórica de Cuzco, no Peru, por meio da rota turística Amazônia-Andes-Pacífico. Outro exemplo de regionalização é a iniciativa MAP, consórcio acadêmico científico proposto pela sociedade civil que propõe estudos de regionalização da região da Tríplice Fronteira Brasil-Peru-Bolívia e que desenvolve pesquisas na área socioambiental, como apresentado na parte introdutória.

### **1.3 Território, circulação, redes e as relações socioespaciais**

Na Geografia, o pensamento clássico destaca o papel da circulação para desenvolvimento no âmbito interno e externo de um país, apresenta triplo significado no desenrolar histórico. Neste contexto, a circulação representa estratégia nacional de articulação interna, projeta infraestrutura interior que permita a proteção e a defesa de pontos estratégicos, como regiões de fronteiras, sedes administrativas, por exemplo.

No período contemporâneo, a circulação volta-se para o cenário externo, que pode envolver tantos aspectos de cooperação e de políticas de poder que buscam fomentar hegemonias regionais. Por fim, “em seu significado trivial, a circulação geral é realmente aquilo que mais aparenta, isto é, infraestrutura econômica ou meios de transporte de bens, pessoas e informação”. (COSTA, 1999, p. 30).

De acordo com Dias (2005) e Santos (1995), as redes são instrumentos de poder, emergidas no viés da circulação e mobilidade territorial de informações,

tecnologia, capitais e recursos. Como instrumento de poder da era globalizada, as redes buscam diferentes escalas temporais para se efetivar no território, como parcerias locais, regionais, nacionais e globais, e se consolidar espacialmente.

Assim, são associadas à organização territorial do trabalho, avanços tecnológicos e das telecomunicações que requerem uma maior densidade de fluxos e infraestruturas. “Rede - espaço organizado a partir de relações sociais que priorizam a mobilidade e a fluidez, através de linhas ou dutos e polos ou nós (conexões), necessários à dinâmica dos fluxos (materiais ou imateriais) que o fundamenta”. (HAESBAERT; GONÇALVES, 2006, p. 150).

Neste contexto, a questão territorial associa-se a ‘frações funcionais’ do espaço, sendo sua funcionalidade demandada pela disponibilidade de recursos naturais e humanos, capital e de infraestrutura. Os fluxos e as redes são resultado de ações em prol da fluidez territorial, fortalecidos por acordos e negociações entre o poder estatal e privado que agregam grandes sistemas técnicos. “[...]. A articulação entre diversas frações do território se opera exatamente através dos fluxos que são criados em função das atividades, da população e da herança espacial”. (SANTOS, 1985, p. 72).

O território, como espaço apropriado e organizado, tem na circulação, nas redes e fluxos elementos fundantes para a formação da dinâmica territorial. A circulação por meio de redes retrata um movimento contínuo de pessoas e mercadorias, resultando em modificações constantes no espaço geográfico ao produzir, estruturar e reestruturá-lo, sendo também reflexo direto da movimentação do capital e da evolução humana. (SILVEIRA, 2011).

Haesbaert (2002; 2014) vê a “lógica zonal sobrepujar a lógica reticular” ao debater os processos regionais, nos quais, na contemporaneidade, a região tradicional é suprimida pela sobreposição de redes no contexto territorial. Esse processo passa a ser influenciado pelo movimento, fluidez e mobilidade do território, que busca uma conexão global por redes de circulação e informação. Ressalta-se que uma análise da diversidade territorial deve-se levar em conta esta distinção, nunca a dissociação entre a lógica zonal e lógica territorial reticular.

Santos (2010) vê na questão estrutural do território a participação da produção como um agente determinante na expansão dos fluxos, configuração do trabalho e expansão das atividades econômicas. Nesse contexto, os fluxos se associam a verticalidades constituídas por uma rede de fluxos. “O sistema de

produção serve-sede espaço de fluxos constituído por redes – um sistema reticular, exigente de fluidez e sequioso de velocidade.” (SANTOS, 2010, p. 106).

As redes se tornam mais fluidas e menos visíveis na contemporaneidade, principalmente quando analisamos o papel da informação e do capital na organização socioespacial. A rede de relações que liga um país ou uma região a outras partes do mundo resulta do movimento de homens, produtos, técnicas, capitais, ideias, armas, que se deslocam formando um todo infinitamente fluido, infinitamente ramificado. [...]. (ARROYO, 2015, p. 38).

De acordo com Raffestin (1993, 1986b), as redes de circulação contribuem para modelar o quadro espaço-temporal que forma todo território, limitando ou diluindo fluxos suscetíveis conforme estas escalas e relações de poder. “A rede faz e desfaz as prisões do espaço, tornado território: tanto libera como aprisiona. É o porquê de ela ser o ‘instrumento’ por excelência do poder.” (RAFFESTIN, 1993, p. 204).

Nesse debate conceitual aportes são fundantes para compreensão das relações de cooperação e conflitos que (re)desenham a dinâmica territorial numa região transfronteiriça, como na área de estudo. “Enquanto a circulação se estende e se intensifica e derruba as fronteiras, as mentes dos homens se reagrupam segundo a lealdade aos sistemas de signos. [...]”. (GOTTMANN, 2012, p. 541).

Para Harvey (2007, p. 243), “as estruturas espaciais podem, obviamente, ser divididas em nós, redes, superfícies e fluxos, e é possível recorrer aos poderes das representações geométricas como meios efetivos para modelar essas estruturas”. Como um instrumento de fluidez territorial, as redes são também um instrumento de poder do Estado ao se associar aos modos de produção, trabalho e informação, e principalmente de atores socioeconômicos e políticos.

A circulação representa ferramenta de poder para o território, pois permite maior movimento de pessoas, produtos e ideias, que conseqüentemente refletem na esfera econômica, produtiva e cultural das sociedades contemporâneas. Assim, o Estado, atrelado ao território, ao efetivar e controlar essas premissas usufrui de intercâmbios comerciais, produtos e de pessoas, o que determina, também, acumular poder e riquezas econômicas. (ARROYO, 2015).

Na contemporaneidade, soma-se à questão territorial e de circulação a acepção cultural, por retratar valores de grande importância nos processos de territorialidades, podendo, estes, ocorrerem de forma democrática e tolerante, ou excludente. O aspecto locacional e de interação no território torna-se preponderante



quando se analisa as territorialidades contemporâneas, pois as mudanças dos espaços temporais adquirem a importância na sua análise por estar presentes em todos os lugares, adquirindo formas rígidas ou permeáveis. “Essa territorialidade intralocal pode ou não coincidir com as regiões centrais e periféricas, mas está sempre associada à regionalização, às divisões espaço-temporais da atividade e da relação.” (SOJA, 1993, p. 184).

Para Souza (1995), a territorialidade como interação entre pessoas e o espaço envolve interações múltiplas numa superposição de territórios e intencionalidades, podendo, por exemplo, ser ocasionadas por interações sociais, políticas e econômicas, mas sempre projetadas no espaço/território.

A territorialidade é o termo mais geral e contém alusões a noções particularizadas, como soberania, propriedade, disciplina, vigilância e jurisdição. Refere-se à produção e à reprodução de recintos espaciais que não apenas concentram a interação (o que é um traço de todos os locais), mas também intensificam e impõem sua delimitação. (SOJA, 1993, p. 183).

Soja (1993) chama a atenção para a importância que têm a dimensão cultural e social na formação do território, pois é no espaço organizado politicamente que se dá o compartilhamento não só de recursos e poderes, mas também de experiências, representações e identidades coletivas. A produção social do espaço faz rebentar dos aspectos culturais novas territorialidades, que são germinadas, por exemplo, por meio da interação transfronteiriça, ao produzir novas dinâmicas regionais.

A teoria social crítica na Geografia possibilita analisar as dinâmicas socioespaciais através da formação socioeconômica que volta-se ao passado para compreender o presente. Estes aspectos torna-se um caminho para compreender as transformações em curso e intervir nas desigualdades e nos seus conflitos. Busca-se a caracterização do meio geográfico (sociedade e natureza) valorando suas dimensões espaço temporais que são interdependentes, o que faz das forças produtivas atrela-se as relações de produção e por conseguinte a dotação de infraestrutura para funcionamento do sistema socioeconômico e da sociedade.

Este cenário se faz presente na região amazônica, assim como na Amazônia Sul-Occidental, desde o período de sua colonização até a atualidade, marcado por conflitos territoriais que germinam novas territorialidades, após a implantação de infraestruturas, como as rodovias que facilita fluxos migratórios, turísticos e comerciais nos territórios de fronteira.

A territorialidade nesse caso, como defende Haesbaert (2014), além de incorporar a dimensão política, também incorpora as relações econômicas e culturais, pois produz territorialidades ligadas a vivências e a organizações espacial e econômica. Assim, a territorialidade está “intimamente ligada ao modo como as pessoas utilizam a terra, como elas próprias se organizam no espaço e como dão significado ao lugar”. (HAESBAERT, 2014, p. 59).

Estes preceitos nos dão ampla visão sobre a lógica da interação entre a questão territorial e o sistema produtivo em sua interface imperialista – configurada através do sistema financeiro, com suas conexões globais (extra regional) e o sistema urbano, interconectado através de redes de fluxos, ocasionando constantes processos de territorialização (apropriação) e desterritorialização, que de forma geral contribuem para a expansão do desenvolvimento desigual do território.

O desenvolvimento desigual é tanto o produto quanto a premissa geográfica do desenvolvimento capitalista. Como produto, o padrão é altamente visível na paisagem do capitalismo, tal como a diferença entre espaços desenvolvidos e subdesenvolvidos em diferentes escalas: o mundo desenvolvido e subdesenvolvido, as regiões desenvolvidas e as regiões em declínio, os subúrbios e o centro da cidade. Como premissa da expansão capitalista, o desenvolvimento desigual pode ser compreendido somente por meio de análise teórica da produção capitalista da natureza e do espaço. O desenvolvimento desigual é a desigualdade social estampada na paisagem geográfica e é simultaneamente a exploração daquela desigualdade geográfica para certos fins sociais determinados. [...]. (SMITH, 1988, p. 221).

Estes preceitos anteriores são afetados pela nova ordem econômica mundial, na qual a hegemonia e a expansão capitalista se propagam e se consolidam na vertente neoliberal, germinando o desenvolvimento desigual. Assim, a desigualdade é um cerne do sistema capitalista “tanto na paisagem geográfica quanto como uma necessidade intrínseca do capital”. (SMITH, 1988).

Desta forma, apoiado nas dimensões espaciais de produção (natureza x espaço; valor de uso e valor de troca) exposta por Karl Marx em “O Capital”, Neil Smith (1988) propõe que as leis de produção capitalista operam de forma desigual na produção do espaço, o cerne destas desigualdades estaria no desenvolvimento contraditório capitalista formando uma dialética socioespacial.

Para Quaini (1979; 1983) a natureza no contexto capitalista associa-se as necessidades humanas tornando-se bem social, reflete a práxis humana sociedade natural e a natureza social, tanto como objeto de consumo como meio de produção.

O geógrafo ressalta que o equilíbrio entre a sociedade e a natureza é inviável, pois desigualdade é um cerne para desenvolvimento do capitalismo.

No desenvolvimento capitalista cria-se um mercado de consumo em escala global, no qual, os princípios de circulação e comunicação selecionam territórios que apresentam melhores vantagens competitivas, incitando a desigualdade territorial. Assim, estas desigualdades estão diretamente afetadas pelas tecnologias, divisão social do trabalho e a disponibilidade de matéria-prima num contexto histórico, não tendo efeitos igualitários no território, absorvendo as abstrações teóricas como valor de uso e valor de troca abordada no marxismo.

Harvey (2013) argumenta que a acumulação flexível caracteriza o desenvolvimento desigual, tendo a flexibilidade ou exploração do trabalho, modos de produção e consumo elementos fundantes da sua localização geográfica, que envolvem mudanças socioespaciais pelo movimento do capital, que se recompõe e transforma no espaço e no tempo. O movimento desigual do capitalismo no processo de acumulação tende a produzir desenvolvimento e subdesenvolvimento em processo contínuo, desigual e combinado, ou seja, desenvolvimento desigual. (SOJA, 1993; SMITH, 1988).

Em toda a Amazônia, o processo de relações desiguais no território se fez presente desde a colonização, e as relações com a sociedade sempre foram contraditórias e impulsionadas pelas relações capitalistas e exploração do meio e da força de trabalho. “Reconhece-se a Amazônia, hodiernamente, como um espaço que representa a simultaneidade de interesses nacionais e locais, regionais e globais. Um espaço construído por populações diversas”. (MELLO, 2006, p. 23).

As relações desiguais do capital de trabalho são a fonte principal do desenvolvimento desigual, e este tende a aumentar quando o processo de acumulação se aviva e se torna predominante em determinados territórios, via “expansões, organizações espaciais e novas tecnologias”, que isolam o desenvolvimento em lugares específicos, conseqüentemente, concentrando-os. Esses aspectos são caros à formação territorial no Brasil e a Amazônia, marcada pelo domínio de espaços de forma desigual, prevalecendo a exploração econômica, que foi acompanhada da exclusão sociocultural, presente por seu processo de colonização e perdurando até a atualidade.

#### 1.4 Limites e fronteiras no território

Estudos relacionados às fronteiras na formação do território não se restringem apenas a uma análise espacial descritiva do espaço como (com) a caracterização dos limites e marcos jurídicos, deve-se buscar uma análise funcional das regiões que estão envolvidas, incluindo seus aspectos políticos, culturais, econômicos e ambientais. Ambos os lados das zonas de fronteiras são influenciados por estes aspectos regulatórios e socioespaciais que envolvem as sociedades, culturas e o meio ambiente nas regiões de fronteiras. (NEWMAN, 2003).

Fronteira é um conceito que evolui conforme o desenvolvimento das sociedades contemporâneas absorve feições físicas e geográficas como as subjetivas, funcionais pertinentes aos intercâmbios interfronteiriços - como, por exemplo, relações sociais, culturais e econômicas - entre os povos.

Segundo Raffestin (1986b; 1993; 2005), a questão dos limites e fronteiras evolui em conjunto, seguindo os passos do desenvolvimento das civilizações. A circulação e o movimento dos povos por toda a humanidade acompanharam o movimento das fronteiras, de forma arbitrária ou pacífica, sempre presente na formação histórica do mundo moderno. “Fronteira, portanto, é outra coisa e a história não pode ser interpretável sem ela, pois as sociedades foram sempre definidas pelas fronteiras que elas traçaram. [...]”. (RAFFESTIN, 2005, p. 12).

Fronteira é interpretada em processo de funcionalização, tanto no viés “político como no sentido sociocultural”. Nesse processo, a análise parece ser paradoxal ao fugir do senso comum, pois elementos de ordem e desordem se confundem e se fazem presentes de forma unívoca, contrariando a ideia de oposição e prevalecendo a semelhança na formação territorial e nos movimentos das fronteiras. Ao estabelecer fronteira, o processo político que a envolve reflete no desmantelamento territorial e social anterior, ou seja, reflete em “outro sistema de limites em crise, não imediatamente visível”. (RAFFESTIN, 1986b; 1993; 2005).

Newman (2003) propõe discutir o lugar da fronteira na geografia política, abordando a evolução tanto no passado como no presente, tendo a figura do Estado como um ator preponderante na formação territorial e delimitação das fronteiras. Para o autor, não há um conceito sólido ou um quadro de trabalho teórico para o estudo holístico do fenômeno das fronteiras que considere as escalas espaciais e abordagens disciplinares, apesar da importância para a geografia política. Assim,

sobressai-se a importância das fronteiras como linhas na criação dos espaços e delimitação de territórios em que residimos e que nos permite identidades e afiliações em diferentes escalas temporais.

Há um consenso na literatura de que é com o advento do Estado Moderno que a fronteira linear, precisamente delimitada e demarcada, vai se tornar imprescindível, já que, para se impor, o Estado precisou, inicialmente, lançar as bases de sua soberania territorial. Essa visão, no entanto, parte já da concepção moderna de fronteira como limite dos Estados nacionais. A relação entre limite e soberania territorial não foi imediata, pois no mundo feudal (europeu) os argumentos que embasavam o poder dos reis sobre o reino eram de tipo feudal e não nacional. (MACHADO; STEIMAN, 2002, p. 04).

Raffestin (1993) discorre que a fronteira nasce para ser modificada, ultrapassada, e faz parte de processo contínuo de evolução da sociedade por toda historicidade, que nunca vai se extinguir. Podendo ser analisada como uma expressão biossocial e política, retrata uma expressão de poder delimitada espacialmente, caracterizada por uma “quadrícula de poder”.

Nesse processo de internalização, os conceitos foram enriquecidos, assumindo novas conotações. Fronteira é o futuro no presente. É um espaço não plenamente incorporado a sistemas estruturados e, por essa razão, potencialmente gerador de realidades novas. Representa indiferenciada transgressão e conflito. O limite, pelo contrário, significa diferenciação, contenção e consenso pelo reconhecimento do outro e, portanto, da própria identidade expressa, inclusive, por movimentos de autonomia e resistência. (BECKER, 1999, p. 09).

O conceito de limite acompanha a evolução do Estado Nacional como algo atrelado a um ponto extremo da unidade política, ou seja, aos seus territoriais. Desta forma, o limite como um recorte no território, passa a ser representados por linhas circunscritas, como acidentes geográficos assinalados no território e no plano metafísico, como uma linha pontilhada, uma carta, um marco ou um mapa, entre outras representações. Assim, “toda propriedade ou apropriação é marcada por limites visíveis ou não, assinalados no próprio território ou numa representação do território: plano cadastral ou carta topográfica”. (RAFFESTIN, 1993, p. 165).

Mattos (2011b) destaca que o critério geodésico marca a formação histórica das fronteiras na América Latina e no Brasil, na qual, o acidente geográfico natural foi preponderante para demarcação e jurisdição política. O autor apresenta histórico sobre as etapas da evolução das fronteiras e diz que:

Os vazios de ecúmeno – característicos do mundo antigo, pouco povoados, quando os núcleos geo-históricos eram separados por enormes vazios demográficos. As largas zonas inocupadas ou francamente ocupadas – estas zonas não abrigavam nenhum poder político capaz de perturbar os interesses dos núcleos geo-históricos de que eram separados. Faixas relativamente estreitas, as chamadas fronteiras-faixa – nas áreas em que o povoamento dos países limítrofes não chega a pressionar um sobre o outro. Fronteira-linha, estabelecida sob critérios vários (natural, artificial, astronômica, étnica) – nas áreas em que a densidade populacional colocou em contato permanente o interesse das partes. (MATTOS, 2011b, p. 26).

Ao postular o debate contemporâneo sobre territórios como área delimitada por limites e fronteiras, alguns autores se destacam por diferenciar estes conceitos atrelados não só a linhas territoriais desenhadas, mas como áreas de ação e apropriação, mas como áreas de mutações sociais, econômicas, culturais e políticas. Entre estes, Guichonnet; Raffestin, (1974); Raffestin (1986b; 1986c; 1993; 2005; 2010); Albert, Jacobson, Lapid (2001); Hissa (2002); Newmam (2013); Machado (1989; 1997; 2000; 2014) se sobressaem nessa análise por apresentarem um debate que se distancia de paradigmas conceituais clássicos, aproximando-se do aspecto funcional das fronteiras no contexto contemporâneo.

Neste contexto, as noções de “*boundary*” ou “*border*” (limite, borda) e de “*frontier*” (fronteira) sofreram e sofrem mutações por toda historicidade, reflexo da evolução das sociedades contemporâneas. O debate interpreta fronteira como construções sociais e espaciais, enquanto os limites são linhas imperfeitas, demarcadas e perpetradas pelo Estado, prevalecendo aspectos biofísicos de uma área ou região.

Corroborando para o debate a noção de fronteira permeável que reflete a extensão das interações realizadas nas fronteiras, nos dois lados, na busca de trocas e intercâmbios nos mais diversos aspectos. Isto é o reflexo da natureza da relação política, econômica e social entre vizinhos, sendo a integração regional uma meta funcional em constante evolução no contexto global.

Segundo Raffestin (1986) o limite é a tradução de uma intenção, da vontade do Estado, retrata uma relação de poder que reflete na mobilização e limitação. Neste contexto, a malha passa ser controlada por um sistema de fatores que se equilibram e se compensam num jogo de poder que refletem elementos utópicos e dialéticos de união, interseção e isolamento.

Nas proximidades dos limites fronteirícios, são retratadas como espaços de interseções, as relações do Estado buscam padrões de intercâmbio e

desenvolvimento com países vizinhos. As analogias interfronteiriças, neste contexto, são privilegiadas por ações cooperativas de circulação de bens, mercadorias e pessoas, num viés socioeconômico e integracionista.

Reflexão sobre limites e fronteiras é, também, uma reflexão sobre o poder. Fronteiras e limites são desenvolvidos para estabelecer domínios e demarcar territórios. Foram concebidos para insinuar precisão: a precisão que pede o poder. Enquanto forma de controle, a precisão é necessária para o exercício pleno do poder, em suas diversas instâncias. Fronteiras e limites reclamam pela exatidão, pela presença insinuante da linha visual que muitas vezes não possuem. Fronteiras e limites reclamam a imagem, o marco – concretude que, substituindo a abstração, possa fornecer a ideia de exatidão. (HISSA, 2002, p. 35).

Guichonnet e Raffestin (1974) abordam que fronteiras estão suscetíveis aos efeitos das proximidades dos eixos de circulação, tendo seus efeitos propagados no movimento e nos fluxos em ambos os lados que circundam. A configuração de eixos de circulação tem seus efeitos regionais propagados tanto em transportes terrestres como aéreos, refletindo nas redes e fluxos transfronteiriços. “Assim, em comparação com os fluxos nacionais internos, os fluxos transfronteiriços são mais baixos e fluem mais devagar.” (GUICHONNET; RAFFESTIN, 1974, p. 158).

Ao analisar a literatura sobre as fronteiras, Machado e Steiman (2002) argumentam que a palavra é originada do latim “*front*”, originada na Europa entre os séculos XIII e XV. A fronteira foi associada a uma área, para posteriormente ser aplicada a uma linha, representando os limites territoriais do Estado. Na Europa, o termo associa-se à palavra “*frontier*”, que significa o limite político que separa dois países reportando-se aos Estados territoriais.

Em séculos posteriores, nos Estados Unidos da América-EUA, o termo absorve o sentido econômico de adentrar, desbravar territórios e torná-los acessíveis à civilização, enfim, ao povoamento. Neste contexto, o maior expoente dessa linha de colonização associado ao limite geográfico da fronteira foi o historiador norte-americano Frederick Jackson Turner. (WAIBEL, 1955).

Os estudos do historiador norte-americano Frederick Jackson Turner são válidos para a discussão sobre as fronteiras e o povoamento do continente americano. Apesar de serem aplicados na historiografia norte-americana, alguns pontos do debate podem ser aplicados a outras regiões, como o Brasil e a Amazônia, que teve seus limites marcados pela transposição das fronteiras e

avanço para o oeste, tendo o meio ambiente e povos nativos barreiras naturais a serem superadas pelas marchas para o oeste.

Turner agrega ao debate sobre fronteiras ao recontar a formação histórica norte-americana, a abordagem da expansão territorial e do processo de povoamento, sendo caracterizado como “a marcha para o oeste”, para “terras livres”. Concebia fronteira como ‘o movimento expansivo da sociedade’ para as ditas ‘terra livres’, que eram consideradas espaços vazios de baixa densidade, o que contribuiu para um processo autônomo e democrático, nesse caso, apenas no território norte-americano, pois alguns elementos foram peculiares na sua formação. (KNAUSS, 2004).

Machado (1998; 1989) destaca que o termo ‘fronteira’, nos estudos de Turner, está associado aos movimentos de povoamento e colonização, se afastando da questão limítrofe e política, valorizando a questão da expansão, além das fronteiras jurídicas. A ideia se propagou em diversos estudos latinos sobre fronteiras, entre estes no Brasil.

O conceito de fronteira de Turner não foi de sua invenção, nem se reduz a uma única definição: é um lugar, um estado de espírito, e também um processo que avança no espaço. O êxito imediato de sua hipótese tem sido atribuído principalmente ao uso que faz de uma linguagem metafórica e analógica, comum ao meio científico e político de sua época: a fronteira seria um organismo vivo, com a capacidade de se adaptar aos fatores ambientais, ao mesmo tempo que expressaria a passagem para um estágio mais avançado de evolução social, constituindo o lugar de germinação do ‘espírito’ da nação norte-americana [...]. (MACHADO, 1992, p. 28).

Alguns aspectos se assemelham e se contradizem nos princípios fronteiriços da tese turneriana, ao serem aplicados em outras áreas fora da América do Norte. No caso brasileiro, o avanço no sentido a oeste, além das fronteiras acordadas politicamente, teve em comum os obstáculos naturais, como a natureza em estado natural e os povos indígenas a serem vencidos. Em contrapartida, as populações nativas, em ambos os processos de expansão das fronteiras, foram excluídas e expropriadas territorialmente. Outro aspecto divergente é caracterizar as terras como livres, inóspitas e vazias, pois populações indígenas habitam secularmente ambos os hemisférios do território americano.

De forma geral, o Estado atua como ator preponderante; apesar de aspectos e ações diferentes, as relações de poder incentivaram o movimento para terras ditas livres, e isso se tornou uma característica em comum. Destacam-se como



personagens os bandeirantes e aventureiros, que desempenharam o mesmo papel dos pioneiros “colonos” americanos no expansionismo territorial.

Nesses aspectos, pode-se destacar que há aproximações no sentido de apetite territorial, conforme os interesses geopolíticos e econômicos do Estado. O papel histórico é um sustentáculo das relações sociais, que tem na expansão territorial forma de expandir poder. “Na realidade, o sentido de fronteira era não de fim, mas do começo do Estado, o lugar onde ele tendia se expandir”. [...]. (MACHADO, 1998, p. 02).

Assim, a associação da colonização e o movimento das fronteiras são válidos à nossa análise ao associar o expansionismo da sociedade além das fronteiras naturais e políticas. A apropriação de novos territórios e recursos e o avanço no sentido oeste foram uma realidade em todo o continente americano, principalmente no Brasil e formação territorial da Amazônia.

Machado (1998; 1989) se afasta dos parâmetros de comparação e sua aplicabilidade e destaca a significância do termo ‘fronteira’ nos estudos de Turner, associando-o aos movimentos de povoamento e colonização, se afastando da questão limítrofe e política, e valorando a questão da expansão além das fronteiras jurídicas. Essa ideia se propagou em diversos estudos latinos sobre fronteiras, entre estes no Brasil, que marcou a marcha para o oeste.

Knauss (2004) retrata a mobilidade das fronteiras renegando o caráter estático e valorizando o papel da natureza nas formas de ocupação da América, ressaltando também um viés econômico, cultural e social. Os deslocamentos contínuos das civilizações coloniais permitiram o povoamento e formação de espaços produtivos e de trabalho, lhes dando características de uma fronteira tanto com rebatimento territorial expansivo e socioeconômico. “Foi a fronteira móvel o fundamento territorial da construção da América Latina e, mesmo, dos Estados Unidos em sua história inicial.” (BECKER; STENNER, 2008, p. 11).

No caso da Amazônia, Becker (1990a) chama atenção para o fato de que o movimento de ocupação de suas fronteiras não foi semelhante ao que ocorreu nos EUA e sul do Brasil, nos séculos XIX e XX. Defende que no Brasil desdobra-se um movimento econômico e estratégico do capital, transcorre ciclicamente por diversos ciclos econômicos, tendo a participação de pequenos grupos sociais (índios, caboclos e imigrantes), com dois modos incompatíveis de utilizar a terra, sendo os pequenos grupos para a subsistência e grandes para acúmulo de capital.

Um ponto divergente é que as terras na América Latina, com os aspectos naturais, foram obstáculos a serem vencidos pelos colonizadores, terras planas e férteis com nos EUA eram encontradas em raros pontos dispersos. O aspecto natural, como os acidentes geográficos, a barreira da Cordilheira dos Andes e rios caudalosos, o clima quente e úmido e a extensa rede hidrográfica foram empecilho para exploração das terras na América Latina e na Amazônia.

O debate contraria a perspectiva das regiões de fronteiras como vazias e inóspitas, 'terras livres', pois indígenas já habitavam a região secularmente. As fronteiras, apesar de serem representadas por linhas estáticas, preservam seus aspectos naturais e sociais por seus habitantes, se caracterizando também como um fenômeno social pela população ali existente, que tem na transitoriedade entre estas linhas uma característica marcante nos seus aspectos relacionais.

As definições dos limites já existiam nos meados do século XVIII, valorando levantamentos topográficos para demarcação de limites, mas a questão fronteiriça ficava em segundo plano. Esta situação política só passa a ser revertida no século XIX, com o desenvolvimento do direito internacional nos moldes modernos na Europa e seguido nos tratados e acordos territoriais pelas nações hegemônicas, que ramificaram por todo o planeta pelo sistema de colônias, reconfigurando as fronteiras geográficas na busca de novos recursos e poder. (MACHADO, 1998).

A expansão para o oeste marca a formação econômica, social e política de toda a Amazônia Sul-Occidental. A abertura econômica social ao capital estrangeiro é efetivada pelas expedições científicas para o conhecimento do território e exploração de recursos naturais, entre estes a borracha. Atualmente as fronteiras nacionais passam a expandir-se num cenário globalizado, e seus efeitos são impulsionados por meio da ampliação de diversas atividades econômicas, estas, facilitadas pela livre circulação de mercadorias, ideias, capitais, inovações tecnológicas nos meios de comunicação e transporte – que respectivamente vêm acompanhados dos fluxos de mão-de-obra, população, capital, produtos e serviços através de fluxos comerciais.

Na contemporaneidade, insere-se o debate de limites e fronteira no turismo, pois não se é turista no lugar onde se reside, há que se ultrapassarem fronteiras, esta é uma das inúmeras necessidades para a realização do turismo. As mobilidades transfronteiriças fazem parte da dinâmica territorial do turismo, pois este fenômeno socioespacial contemporâneo, típico das sociedades modernas.

## 1.5 As fronteiras e as relações com (ou nos) territórios e o turismo

Contemporaneamente, a possibilidade de integração transnacional, cultural e econômica, além da questão geopolítica e de segurança, faz da questão fronteiriça um campo de grande relevância estratégica para o poder público estatal. Os espaços de fronteira configuram-se por processos identitário da lógica global e local, que são configurados através da mobilidade, interação e integração regional, um chamariz para atrair diversas atividades socioeconômicas, como, por exemplo, o comércio, transportes e o turismo.

Timothy (1995) discute a natureza política das fronteiras no turismo, examinando tipologias como ambientes atrativos, por culturas, disponibilidade de patrimônio histórico e ambiental, além de serviços, exemplificando marcos/monumentos de limites e parques. Somam-se outros aspectos atrativos, como zonas e áreas de compras transfronteiriças (zonas francas) e de jogos de azar (cassinos) localizados geralmente em regiões de fronteira.

A ordem global tende a reorganizar o território por redes de fixos e fluxos, conforme seus interesses, renegando muitas vezes a escala local a um papel passivo. Enquanto o âmbito regional não se reduz a uma integração secundária, pois passa a sofrer influência da integração e da dinâmica territorial em curso em escala global, que são corroborados pelo aumento da infraestrutura, além dos fluxos financeiros, comerciais, culturais, políticos, migratórios e turísticos. (CATAIA, 2007; 2001).

As escalas locais, regionais e globais fazem as mesmas serem arraigadas de contradições, no âmbito local é o município que sente as transformações da dialética espacial. O antagonismo deste desenvolvimento é irrefutável, no qual, muitas atividades socioeconômicas vêm no patrimônio histórico-cultural do espaço local do lugar um viés para se alcançar o desenvolvimento, entre estas o turismo, que se apropria desses elementos anteriores.

Assim, as múltiplas relações espaciais relacionam-se com as mutações ligadas ao espaço, território e ao turismo, que estão também diretamente relacionadas à mobilidade, ao multiculturalismo, à informatização, que diminuiu distâncias e diluiu fronteiras, tornando-se elementos territorializadores e ao mesmo tempo desterritorializantes.

O turismo manifesta-se através de diversas formas, modalidades e escalas dentro de um mesmo território. Está subordinado tanto às ações da iniciativa privada quanto do Estado e até mesmo das pequenas comunidades organizadas; todo esse movimento ocorrendo de forma sincrônica num mesmo Estado, região ou país. Sua velocidade de reprodução está acima da maioria das atividades humanas, não respeitando fronteiras ou limites territoriais, alimentando-se, quase sem escrúpulos, dos mais variados setores do conhecimento humano, especialmente daqueles ligados aos avanços tecnológicos e informacionais. (FRATUCCI, 2000, p. 121).

O turismo diminui distâncias e propicia maior interatividade territorial, vencendo fronteiras físicas e culturais; a velocidade de reprodução associa-se ao fenômeno moderno da globalização. A operacionalização do turismo, por meio dos deslocamentos turísticos, implica normalmente a circulação e o cruzamento de fronteira política, seja de cunho municipal, província, Estado ou uma fronteira internacional, por exemplo. (TIMOTHY, 1995).

Coriolano (2004; 2006), explica que turismo é atividade econômica socioterritorial que fomenta transformações espaciais, culturais e políticas em núcleos receptores, também nos espaços do circuito de deslocamento de turistas. Cruzar a fronteira é premissa da prática turística, pois não se faz turismo no seu local de residência. A atividade turística é um fenômeno decorrente da revolução industrial que produz as condições necessárias para que as viagens aconteçam, destacando-se a circulação e mobilidade. O turismo aperfeiçoa-se no capitalismo flexível ao colocar os serviços na dianteira da reestruturação capitalista para suporte à indústria e na outra ponta da cadeia tem o consumo de territórios, produtos e serviços pelo turista.

O turismo se vincula ao setor terciário, e promove o desenvolvimento socioeconômico, pois mobiliza atividades econômicas, atrai divisas que impactam a balança de pagamentos, portanto, não é mera atividade econômica, mas política econômica de desenvolvimento. Atividade-chave da modernização contemporânea que privilegia relações sociais típicas da sociedade de consumo ao transformar o lazer em mercadoria a ser consumida em viagens realizadas por quaisquer motivos, pressupondo consumo. Assim, o turismo é atividade que gera empregos, reproduz e acumula lucros, segue a lógica do capital, e assim os benefícios proporcionados pelo turismo convencional é restrita a pequena parcela da população, empresas e turistas, que possuem condições psíquicas e socioeconômicas para praticá-la, enquanto muitos são excluídos do acesso.

Coriolano (2004) afirma que as políticas de turismo promovem oportunidades de trabalho, requerem pessoas no centro da atividade. Contexto este, que faz do planejamento e organização do território no viés regional predominar sobre o nacional como forma de resistir às transformações do mercado global e valorar os aspectos endógenos e regionais.

As escalas menores, que contemplam o cotidiano, conseguem dar resposta mais localizadas, pois estão mais próximas dos sujeitos. [...] a região não se explica por ela mesma, especialmente em um mundo globalizado, pois, ao admiti-la, há que fazer articulações necessárias. O próprio fato de regionalizar atende a finalidades políticas com base em interesses e ideologias. [...]. (CORIOLANO, 2004, p. 69).

No quesito políticas públicas, o desenvolvimento regional requer programas de transformação, projetos articulados que contemplem diversas atividades econômicas e promova o crescimento e a participação de pessoas. O turismo faz parte da força produtiva regional e por mais que assimilado de forma diferente nas diversas regiões, impulsiona projetos que contribuem no processo de desenvolvimento e integração regional.

O consumo do espaço pelo turismo tende a formar territórios turísticos, e está relacionado ao consumo de recursos naturais, culturais e todo o leque de infraestrutura e serviços que a atividade comporta. Assim, o turismo adquire a incontestável capacidade de movimentar pessoas e divisas que condicionam a transformação, o ordenamento e o desenvolvimento do território com vistas à sua concretização. Como atividade capitalista, oferece oportunidades de exploração da força de trabalho e de espaços/territórios.

Os espaços apropriados pelo turismo têm tendência de formar territórios turísticos, e estes nem sempre estão vinculados aos apelos naturais, e sim à capacidade que esses espaços têm de se transformar em produtos turísticos por suas identidades, que convergem de diversos significados ligados à cultura, economia, infraestrutura e a aspectos regionais, não prevalecendo somente os atributos naturais do lugar e da região tão valorados pela atividade atualmente.

Segundo Cruz (2003, p. 07), “lugar turístico é uma expressão utilizada tanto para se referir a lugares que já foram apropriados pela prática social do turismo como também a lugares considerados potencialmente turísticos”. Outra característica é sua participação no setor de serviços como determinante para o desenvolvimento do setor econômico.

Ressalta-se que a infraestrutura de lazer e de serviços não é determinante para caracterizar o lugar como turístico, pois estes elementos não são de uso exclusivo do turismo, sendo a presença do turista o elemento primordial para determinar o lugar turístico. “[...]. Mas, por definição, os lugares turísticos são lugares em que há turistas, onde fomos precedidos e onde seremos seguidos por muitos outros.” (KNAFOU, 1996, p. 73).

É no lugar turístico que o fenômeno se materializa e sobrepõe suas formas fixas: atrativos turísticos, equipamentos e serviços turísticos (meios de hospedagem, serviços de alimentação, agentes receptivos, guias de turismo, locais e instalações para entretenimentos, etc.) e infraestrutura de apoio (serviços de comunicações, transportes, segurança, etc.). É o locus da produção e do consumo do produto turístico, que, pelas peculiaridades dessa atividade, em alguns momentos ocorrem simultaneamente. O lugar turístico reúne o espaço e o território. Enquanto prática socioespacial, o turismo vai se apropriando de determinados espaços, transformando-os, e, a partir disso, produzindo territórios e territorialidades flexíveis e descontínuas [...], e ‘turistificando’ os lugares. (FRATUCCI, 2000, p. 122).

Na mesma linha, Knafou (1996) propõe analisar as relações territoriais do turismo em três situações: territórios sem turismo, turismo sem território e territórios turísticos. No primeiro caso, refere-se aos territórios nos quais a turistificação não se efetivou, são espaços banais, nos quais, o interesse para visitação não despertou. Nesse caso, a atividade pode não se efetivar por diversos motivos, como falta de atrativos, acessibilidade ou fatores políticos e bélicos, por exemplo.

Na segunda situa o, o autor refere-se ao turismo enclausurado em pontos específicos, “fora do solo”, indiferente   região e deslocado do seu entorno. O turismo sem território é caracterizado como “bolhas” criadas especificamente para atender a atividade, que ignoram os territórios nos quais estão inseridas.

Sobre os aspectos propostos por Knafou (1996) turistifica o dos territórios Fratucci (2008, p. 70) complementa: “O turismo sem território seria aquela prática pela qual o turista não para no lugar, apenas passa, observa a paisagem exterior passivamente e vai embora, sem manter nenhuma rela o mais direta com a comunidade local”. E por fim, Knafou (1996) propõe os territórios turísticos apropriados pelo poder público e a iniciativa privada que são definidos pelo pesquisador como “territórios inventados e produzidos pelos turistas, mais ou menos retomados pelos operadores turísticos e pelos planejadores. [...]”. (KNAFOU, 1996, p. 73).

O território turístico é composto por um conjunto de relações sociais e políticas, cuja delimitação e abrangência espacial se dão a partir de decisões políticas (públicas e privadas), e constitui-se num espaço influenciado por critérios técnicos e econômicos. Onde a organização das estruturas físicas e institucionais são dispersas espacialmente e, por isso, dependentes de redes de transportes que às interligue. (SILVA, 2014, p. 84).

Sobrinho (2008) enriquece o debate ao inserir na análise do turismo a categoria região, e, por conseguinte, o desenvolvimento regional. O planejamento do turismo requer o estudo de uma região pré-definida, pois a mesma precede o fenômeno do turismo, que muitas vezes não valoriza os aspectos locais/regionais no desenvolvimento da atividade. Assim, no turismo, a região está relacionada à gestão do território por meio de políticas públicas e interferências da iniciativa privada e da sociedade civil para consolidação da atividade turística.

O território é o espaço apropriado por agentes produtores/transformadores das formas e dos conteúdos, campo de forças carregado de identidade e especificidades. O desenvolvimento regional do turismo deve partir do entendimento dessa identidade territorial que enseja a demarcação dos limites da região. (SOBRINHO, 2008, p. 375).

De forma geral, as premissas de análise do turismo abordadas aplicam-se na região de estudo desta tese, a Amazônia Sul-Occidental, que tem na circulação transfronteiriça uma relação intrínseca e integradora do território com o turismo. A diversidade de territórios e o avanço das redes técnicas, como a Rodovia Interoceânica/Estrada do Pacífico, têm inserido a região de fronteira na lógica global do turismo, podendo ser analisada pela relação território, lugar e turismo abordado por Knafou (1996); Cruz (1999; 2003); Coriolano (2004), Silva (2014) e Sobrinho (2008).

Nesta parte da Amazônia, no Estado do Acre, os municípios de Xapuri, Brasiléia e Epitaciolândia, por apresentarem um patrimônio histórico-cultural e ambiental com atrativos turísticos e infraestrutura consolidada, destacam-se como territórios e lugares turísticos. No município de Xapuri, as populações tradicionais exploram o turismo de base comunitária na RESEX CM, destacando-se também nessa área a parceria pública e comunitária por meio da exploração do turismo na Pousada Ecológica Cachoeira no PAE CM. (LIMA, 2011).

Enquanto nos municípios e departamentos da Tríplice Fronteira (BR-BO-PE), o turismo não é uma atividade marcante, a circulação de turistas é transitória, incipiente, lugar de controle transfronteiriço nas cidades gêmeas de Assis Brasil, no

Brasil, e Iñapari, no Peru, caracterizando-se como um território de passagem para o turismo, ou seja, um território sem turismo. Ainda no caso de territórios turísticos, sobressai o turismo transfronteiriço nas cidades gêmeas de Brasília e Epitaciolândia no Brasil, com a cidade boliviana de Cobija. O turismo de compras, caracterizado também como turismo de fronteira e de negócios é impulsionado pela Zona Franca de Cobija, que atrai uma demanda periódica de turistas interessados em fazer compras de produtos importados, seduzidos pelas vantagens cambiais do país vizinho. Este movimento de pessoas e turistas impulsiona o setor de serviços, hospedagem e entretenimento em ambos os lados da fronteira promovendo também a integração regional.

No outro lado da fronteira, no território peruano, no Departamento de Madre de Dios, destacam-se os hotéis de selva (*lodges*) fincados em Reservas Florestais no Vale do Rio Tambopata, que disponibilizam toda a infraestrutura para atender turistas explorando o ecoturismo, lhe dando características de um turismo sem território, enclaves de hospedagem no meio das florestas e rios para observação da paisagem. A apropriação do turismo do meio ambiente propõe uma infraestrutura turística que por questões socioeconômicas é excludente, não sendo usufruída pelas comunidades nativas, mais sim por demanda internacional de turistas.

O poder do mercado e de promotores territoriais em escolher, delimitar, criar, inventar lugares turísticos parece colocar esses agentes da produção de espaços para o turismo em algum plano superior, autônomo, independente da ação de que faz o turismo. A força aterradoramente do marketing, que homogeneiza gostos e os dissemina espacialmente, cria uma falsa impressão de que é possível controlar, por completo, a direção dos fluxos turísticos. (CRUZ, 1999, p. 19).

Para Silva (2014, p. 107), “O território turístico representa um elemento de organização espacial urbana, em que cada destino assume importância de acordo com as características da organização produtiva na qual se insere”. A autora argumenta que os territórios turísticos são frutos de relações sociais e políticas, um espaço instituído pelo poder público ou privado, que pode ser influenciado tanto pelos critérios técnicos como por econômicos. Acredita-se que pode ser definido valorando aspectos naturais e culturais como atrativos e aspectos socioeconômicos, como infraestrutura turística e redes de circulação, etc.

Knafou (1996); Fratucci (2000; 2008) e Cruz (1999) chamam a atenção na relação território e turismo. Para eles, devem-se planejar espaços utilizados para o



turismo, e levar-se em conta que estes espaços passam a ser utilizados por toda a sociedade, não somente pelos turistas. Pois as readequações de espaços para funcionalização do turismo seguem a lógica de que o espaço/território, adicionados à paisagem são os principais objetos de consumo do turismo, no qual, não se planeja só o espaço e sim ações territoriais que buscam privilegiar toda a sociedade. Enfim, o conjunto de infraestruturas de apoio urbano e turístico atende tanto os cidadãos (comunidade local) como visitantes e turistas, transformando o território e a paisagem para o consumo e apropriação do turismo, criando novas territorialidades.

Neste contexto, concorda-se com Fratucci (2008) que vê o turismo como um fenômeno complexo responsável por refuncionalizações territoriais inserindo num “jogo dialógico entre elementos, ações e indivíduos que se complementam, concorrem e apresentam antagonismos entre si” (p. 26). Assim, o turismo, fenômeno socioespacial contemporâneo volta-se a gestão estando sujeito organização espacial atrelada a territórios em redes regionais estruturais, que se complementam nos seus aspectos econômicos, de movimento e lazer.

A atividade turística torna-se vetor de transformação de territórios, elemento de (re)organização espacial, ao influenciar melhorias na mobilidade urbana, expansão do setor de serviços, na revitalização do patrimônio histórico, ambiental e cultural, entre outras intervenções para concretizar-se como território turístico. O território dotado de infraestrutura e atrativos (material e imaterial) é o principal objeto de consumo do turismo e expansão da atividade.

A infraestrutura urbana e a infraestrutura turística estão na base da atratividade dos lugares para o turismo, considerando-se, inclusive, suas modalidades ditas alternativas (turismo ecológico, turismo aventura...). As formas ‘alternativas’ de turismo também se utilizam dessas infraestruturas (aeroportos, vias de acesso, meios de hospedagem – como os *lodges* da Amazônia e os sofisticados ‘hotéis ecológicos’ do Pantanal etc.), ainda que com menor intensidade do que o chamado turismo de massa. (CRUZ, 1999, p. 25).

A transformação do território para atender às exigências mínimas da demanda turística tem a tendência de formar territórios turísticos, emergindo uma nova funcionalização. “O consumo do espaço pelo turismo é intermediado pelos sistemas de objetos e de ações que, numa relação dialética, formam o espaço. Esse consumo se dá através do consumo de um conjunto de serviços, que dá suporte ao fazer turístico.” (CRUZ, 1999, p. 14).

Emerge, nesse vértice, a valoração das potencialidades e especificidades locais, abrindo possibilidades empreendedoras na geração de alternativas de emprego e renda para comunidades locais com valores culturais únicos e preservados, que, por suas especificidades, tendem a atrair novos empreendimentos solidários e integradores. Portanto, neste contexto, os atributos naturais ou culturais de um território são apropriados pelo turismo e adicionados ao conjunto de serviços de infraestrutura disponíveis no território, surgindo forma de turismo peculiar, ligado à forma de gerir seus patrimônios voltados à endogenia regional e busca da melhoria da qualidade de vida local.

Na Amazônia, territórios turísticos estão também arraigados no patrimônio histórico-cultural e ambiental e são retratados sem comunidades extrativistas e indígenas que contam com uma diversidade de ecossistemas habitados por populações tradicionais, ricos em biodiversidade retratando as relações sociedade e natureza. A necessidade de superar as dificuldades da exclusão social tem levado várias comunidades a buscarem fontes alternativas de geração de emprego e renda, por meio do turismo. Esta atividade, em seus mais diversos segmentos, vê no patrimônio natural, histórico e cultural potencialidades para seu desenvolvimento. (LIMA, 2011).

A população local na Amazônia tem formas próprias de organização social, que induzem a arranjos comunitários que fazem uso dos recursos naturais e de gestão de seus territórios como condição básica para sua reprodução socioeconômica, histórica, cultural e ambiental.

Na região norte, no Estado do Acre, por toda sua formação econômica e social formam territórios extrativistas e indígenas que tem territorialidades únicas que passam a ser valoradas pelo turismo. Na atualidade destacam-se as comunidades extrativistas e indígenas que buscam práticas comunitárias para o desenvolvimento do turismo em seus territórios.

Neste contexto, sobressaem as Reservas Extrativistas (RESEX), Projetos de Assentamentos Agroextrativistas (PAE) e Terras Indígenas (TI) que têm nos seus territórios extrativistas e indígenas o desenvolvimento de práticas turísticas. As populações tradicionais são representadas por indígenas e extrativistas (seringueiros e ribeirinhos) que, nas últimas décadas, tem inserido o turismo comunitário em suas atividades socioeconômicas como uma alternativa para o desenvolvimento endógeno, regaste histórico-cultural e preservação do meio

ambiente. Buscam-se parcerias público-comunitárias e privado-comunitárias para consolidação de produtos e o desenvolvimento do turismo de base local. (LIMA; CORIOLANO, 2015).

Com relação aos territórios indígenas o Estado do Acre, ocupa a extensão territorial equivalente a 2.390.112,26 ha, correspondendo aproximadamente a 14,6 % da extensão territorial do Estado, presente na metade dos 22 municípios acreanos concentradas principalmente no Vale do Juruá, nas cabeceiras dos rios e nos municípios fronteiriços com o Peru. (ZEE/AC, 2010; ACRE, 2017).

Com relação aos territórios extrativistas, estas são concentradas nas UC de Uso Sustentável, que na região da Tríplice Fronteira, na área de influência da Estrada do Pacífico, destaca-se RESEX Chico Mendes (RESEX CM), que é a maior UC do Acre: abrange sete municípios<sup>11</sup> da região de fronteira, correspondendo a 5,97% da extensão territorial do Acre<sup>12</sup>. Outras áreas protegidas destacam-se na região de fronteira. O Projeto de Assentamento Agroextrativista Chico Mendes (PAE CM), destaca-se por desenvolver o turismo comunitário na Pousada Ecológica Cachoeira e o manejo florestal madeireiro. Enquanto, no município de Assis Brasil, o turismo científico na Estação Ecológica do Rio Acre, destinada à conservação das nascentes do Rio Acre<sup>13</sup>, que juntos com as TI, perfazem 84,38% de Assis Brasil, o principal município da tríplice fronteira como áreas protegidas. (ZEE/AC, 2010).

A população indígena gira em torno de 13 mil habitantes, composto por 14 povos ou etnias indígenas, distribuídos em 34 territórios indígenas com situação fundiária regularizada. Somam-se as “populações indígenas isoladas” que transitam pelas fronteiras Brasil e Peru, que por não terem contato com a civilização não são contabilizados. Na região da tríplice fronteira destacam-se TI Mamoadade e Cabeceira do Rio Acre localizada em Assis Brasil e Sena Madureira que concentra as aldeias indígenas das etnias Jaminawa e Machineri que dispersão pela Bolívia e Peru, que tem uma população nômade, em toda região de fronteira. (ACRE, 2010).

---

<sup>11</sup> Assis Brasil, Brasiléia, Capixaba, Epitaciolândia, Sena Madureira, Rio Branco e Xapuri é a abrangência territorial.

<sup>12</sup> A RESEX CM e Projeto de Assentamento Chico Mendes (PAE CM) destacam-se também por ser o berço do movimento ambiental do Acre, que teve o ambientalista Chico Mendes como um dos seus idealizadores, por explorar atividades ditas sustentáveis como o manejo florestal e outras tradicionais, como extrativismo da castanha e da borracha, mais recentemente, e o turismo de base comunitária. (LIMA, 2011; 2003).

<sup>13</sup> Este recurso hídrico abastece de água oito municípios do Estado do Acre e Boca do Acre-AM.

Os territórios indígenas são valorizados pelo patrimônio ambiental e cultural, ricos em ecossistemas e valores etnoculturais, que despontam para atividades ligadas ao turismo comunitário e ecoturismo como os festivais de culturas indígenas realizados anualmente em várias aldeias do Vale do Juruá. Nesta regional, nos últimos anos, a organização comunitária possibilitou a formação de cooperativas e associação de moradores representando a população indígena e extrativistas na busca de projetos alternativos incentivem o desenvolvimento local.

Os territórios indígenas têm relevante papel socioambiental por estarem nas regiões de fronteiras, de formação de bacias hidrográficas nas cabeceiras de rios, próximos a corredores de grande interesse ecológicos e Unidades de Conservação-UC's, formando um importante mosaico de contínuo de áreas conservadas nos três países da na Amazônia Sul-Occidental.

Portanto, entende-se a apropriação territorial pelo turismo, em territórios extrativistas e indígenas a partir do direcionamento da política pública em determinado lugar do residente, pois o território, a região e as fronteiras se globalizam e formam territórios turísticos. Metas e diretrizes políticas norteiam o desenvolvimento socioespacial da atividade, tanto no que tange à esfera pública como no que se refere à iniciativa privada e comunitária passam a ser valoradas pela atividade. Cada grupo define a política de direcionamento do turismo com transformação territorial, a partir da interação do conjunto de sistemas de objetos e ações, como forma de estruturação e dinamização da atividade. Dessa forma, a disputa do poder e a regulação do território são pontos centrais da relação existente entre os sujeitos, em que o Estado age como regulador e normalizador do território, embora não seja o único ator sintagmático a exercer poder.

## PARTE II

### 2. A FORMAÇÃO TERRITORIAL DA AMAZÔNIA E AS DINÂMICAS SOCIOESPACIAIS

O debate envolve o território como base material da sociedade, que passa a ser cenário em que se desenvolvem a formação territorial e a história humana na Amazônia. A discussão se desdobra no campo das ciências sociais, entre estas, a geografia num viés político do território, retratado melhor pela geografia política, o que faz do poder estatal um ator preponderante para compreensão de sua formação. Esse processo envolve diversos atores, no qual, a geografia política e regional busca a compreensão da reorganização das escalas de poder.

A Amazônia, na formação socioeconômica, é marcada por contradições da expansão capitalista, como acumulação primitiva, exploração da força de trabalho e a violência nas relações homem-natureza. A formação territorial foi realizada de acordo com interesses capitalistas na busca de ganhos por meio da exploração de recursos naturais, o que se efetivaram através de redes técnicas, jogos de interesse em diversas escalas orquestrados pelo Estado. (BECKER, 2004).

O processo anterior é marcado por forças que desenharam configuração territorial, privilegiando forças e sobrepondo outras em constante transformação. Assim, analisa-se nesta parte como o Estado atuou na ocupação da Amazônia, primeiramente no período colonial, posteriormente no ciclo socioeconômico da Borracha, que ocupou a região amazônica de forma efetiva. Posteriormente, apresenta-se o debate em tempos mais recentes, já no final do século XX, marcado pela forte presença estatal na fomentação de grandes projetos desenvolvimentistas associados à integração territorial, ligados ao rodoviarismo, geração de energia elétrica, mineração e ao setor produtivo.

Santos (2006), apesar de cenários distintos, corrobora que, na formação econômico-social do espaço/território, a participação de novos atores e de elementos que fazem parte de um jogo dialético do capital faz emergir novas territorialidades e culturas. De forma geral, esse processo anterior é inebriado a processos produtivos (divisão das técnicas e divisão social do trabalho) que formam um novo meio, um novo homem no seu modo de viver e agir, como ocorreu na Amazônia, na formação socioeconômica do ciclo produtivo da borracha.

Já Smith (1988) evidencia que a natureza e o espaço forjam um movimento que reproduz no valor de uso e valor de troca ao trabalho como desdobramento do sistema capitalista, que, por conseguinte, gera a formação do desenvolvimento desigual.

A formação do espaço produtivo do extrativismo das drogas do sertão é a primeira tentativa de ocupação, que só se efetiva com o primeiro ciclo produtivo da borracha, que ocupa efetivamente a região amazônica. Este período é responsável por atrair diversas levas de imigrantes deslocados para a região para servir como mão de obra para o extrativismo da borracha. O elemento humano, os nativos indígenas preexistentes na região foram adicionados a várias levas de migrantes, maior parte nordestina, que, em conjunto, contribuíram para a formação etnocultural. Ambas as populações foram atores que mais foram expropriados territorialmente e culturalmente de suas origens. O período é marcado pelo conflito, pela contradição entre desenvolvimento e meio ambiente, capital e a força de trabalho, o que dialeticamente resultou na formação social e econômica e influenciou toda historicidade, e que será, posteriormente, melhor explanada.

## **2.1 Tratados e limites na formação territorial do Brasil e da Amazônia**

O processo de colonização do território ocorre de forma lenta, e o movimento das fronteiras é preponderante para o alargamento da extensão territorial. A necessidade de acordos e tratados territoriais emergiu como uma forma de resolver os impasses, inebriados aos limites fronteiriços, domínios e demarcação de seus futuros territórios. Em outras palavras, a formação histórica e social do Brasil e da Amazônia é marcada por um campo de forças que divagam entre o conflito e a cooperação e redesenham dinâmica territorial, prevalecendo o debate sobre fronteiras e limites que se aproximado que diz Cézár Hissa (2006): “A fronteira é a transição, é espaço vago, é ‘terra de ninguém’, também pronta para ser invadida e ocupada. Fronteira é o mundo do tênue, do frágil, do constantemente solucionado e dissolvido, para, em seguida, ser questionado.” (HISSA, 2006, p. 177).

Milton Santos (1982; 2004) propõe analisar o espaço e a sociedade por meio da evolução histórica, conforme formação econômica e social. Em outro momento, Santos (1985, p. 57) aduz que “a formação socioeconômica é o conceito mais adequado ao estudo da sociedade e do espaço, por expressar a totalidade espacial em seu movimento como uma potencialidade e uma realidade”.

É por meio da formação econômica/social que podemos analisar determinada sociedade (sistema econômico, interação das forças produtivas com as relações de produção, infra e superestrutura). É por intermédio da formação econômica/social que podemos detectar a sociedade humana em cada período de sua evolução, bem como o grau de desenvolvimento da própria produção; podemos definir o que é comum em diversos países submetidos a uma mesma fase de desenvolvimento social. (GOMES, 1991, p. 57).

Andrade (2004) defende nesse contexto que a análise histórica é fundamental para compreensão atual da questão do território do Brasil, sendo o uso do território marcado por períodos históricos que deixaram marcas profundas no espaço geográfico. Na mesma linha de pensamento, Santos e Silveira (2001) e Santos (2006; 2002; 1996) privilegiam a história secular do território numa análise sistemática do seu uso, privilegiando o viés produtivo, em busca de uma periodização retratada por meio das diversas etapas sucessivas de evolução, propondo a categoria de formação socioespacial. “A história do território brasileiro é, a um só tempo, una e diversa, pois é também a soma e a síntese das histórias de suas regiões. Para entendê-la no processo e na realidade atual, um esforço de periodização é essencial.” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 23).

Essa noção de periodização é fundamental, porque nos permite definir e redefinir os conceitos e, ao mesmo tempo, autoriza a empiricização do tempo e do espaço, em conjunto. Na verdade, o nosso grande problema não é o de empiricizar o espaço, que é também formado de coisas materiais e tangíveis; mas o de empiricizar o tempo e espaço ao mesmo tempo. [...]. É através do significado particular, específico, de cada segmento do tempo, que apreendemos o valor de cada coisa num dado momento. [...]. (SANTOS, 1988, p. 83).

O debate conceitual envolve a formação econômico-social e tem na produção do espaço reflexões das interações do homem com a natureza e na distinção espaço temporal, como processo histórico, político, e dialético da (re) produção do sistema capitalista. A formação socioespacial retrata a reprodução do espaço geográfico como realidade do espaço temporal da sociedade num processo ininterrupto em movimento. (GOMES, 1991).

Para fundamentar a discussão da formação territorial do Brasil, segue-se a linha de análise anterior retratando a periodização do território amazônico. A abordagem marca a formação socioespacial da região, destacando alguns antecedentes históricos que delimitaram seus contornos físicos, e acontecimentos políticos e jurídicos. De forma geral, estas intervenções são retratadas nos acordos

territoriais que delimitaram fronteiras, fomentando o debate que privilegia a formação socioespacial do território. Assim, a questão territorial e fronteira do que venha a formar o Brasil, e em séculos posteriores a Amazônia Sul-Occidental, caracterizaram-se como fronteiras de acumulação do capital, configuradas por fronteiras sociais e econômicas inebriadas a relações de poder.

Diz Becker (1999) que, a passagem do feudalismo para o capitalismo na Europa impulsiona a formação de “fronteiras de acumulação do capitalismo” além-mar, ou seja, fronteiras econômicas, configurando territórios de coloniais ultramarinos. Esse processo é marcado pela conquista, ocupação e desbravamento de novos espaços na busca de recursos naturais, alargamento das fronteiras, o que retratou também a formação de Estados territoriais. A Geografia tem genes iniciados nesse processo socioeconômico, no qual, a análise política e espacial ganha força no domínio territorial do Estado.

Os primeiros tratados territoriais que marcam a formação socioespacial da América e do Brasil reportam-se à constituição dos Estados da Idade Moderna, consequência da expansão marítima e comercial europeia. As terras americanas, na passagem do século XV, representaram para as principais potências europeias (Portugal e Espanha) uma fronteira econômica, refletindo a ambição e apropriação de novas terras e recursos. Neste contexto, o desenvolvimento histórico e social do Brasil é reflexo de tratados políticos e territoriais, inebriados a conflitos e interesses geopolíticos resultando na reconfiguração do territorial das Américas e do Brasil. (EUZÉBIO, 2011; BECKER, 1999; MORAES, 2009).

A busca de novas terras e de riquezas de valor comercial levou as grandes potências mundiais da época, Espanha e Portugal, a selarem acordos e tratados para legitimar o usufruto das possíveis terras a serem descobertas. Nesse contexto, coube à Igreja, representada pela autoridade papal, regularizar tratados territoriais devido à ausência de um direito internacional. Assim, as terras desconhecidas que formavam o novo mundo não foram descobertas por acaso, e sim, na busca de um novo caminho que servisse como rota comercial para as Índias, almejada pelas potências europeias, sedentas de novos recursos e poder. (BECKER, 1999).

Decorrente da mudança social fundamental constituída pela substituição da ordem econômica feudal pelo capitalismo em sua feição mercantilista, o Tratado de Tordesilhas consagrou o novo significado atribuído pelo contexto histórico às categorias fronteira e limite. Fronteiras de acumulação do capitalismo europeu,



estabelecidas por conquista e colonização da empresa mercantil através do processo de ocupação e desbravamento de novos espaços onde, apropriados terra e recursos naturais, se formaram territórios ultramarinos. [...]. Os primeiros limites das grandes fronteiras foram, assim, as bulas papais, e o Tratado de Tordesilhas, assinado em 1494, foi o resultado de uma longa série de bulas que tentavam conciliar os interesses das duas Coroas. Tratado teve, portanto, grande significado geopolítico. [...]. (BECKER, 1999, p. 08).

Raffestin (1986b) nota na questão dos limites e fronteiras fixados por paralelos e meridianos o marco inicial dos limites geométricos contemporâneos, inaugurados pelo Tratado de Tordesilhas. Acrescenta ainda que essa concepção imperialista no seu estágio periférico da expansão das fronteiras foi aprofundada por Ratzel em seus estudos da geopolítica, do território e do Estado moderno.

Na mesma linha, Gottmann (1974) ressalta o desejo de informação das nações espanholas e portuguesas pelo desejo de conhecimento dos territórios a serem conquistados, privilegiou o desenvolvimento de estudos geográficos que se atrelou a expansão marítima, comercial e do capitalismo em direção além-mar.

Entre as futuras colônias descoberta pela expansão marítima comercial, destaca-se o Brasil descoberto, em 1500, com a chegada de Pedro Álvares Cabral às terras de Santa Cruz, no qual, já existia fronteira estabelecida pelo Tratado de Tordesilhas. Assim, o primeiro tratado que marca a formação territorial do Brasil como terras dadas ainda não descobertas é o Tratado de Tordesilhas de 1494<sup>14</sup>, acordado entre Espanha e Portugal. As duas nações, que possuíam os maiores impérios marítimos e econômicos, acordaram em dividir o mundo por uma linha imaginária, o que dava a maior parte do continente americano e a atual configuração das terras brasileiras à coroa espanhola. (GOES FILHO, 2013).

A questão territorial e religiosa se entrelaçou na colonização do Brasil. O poderio da Igreja não se fez apenas nos aspectos religiosos e jurídicos para regularização dos tratados territoriais, teve um papel preponderante também na colonização, após assinatura do Tratado de Tordesilhas. A fé religiosa e o poder propagado pela Igreja Católica foram ferramentas de colonização por meio da catequização dos povos nativos americanos como forma de ocupar e expandir os territórios dos reinos luso-espanhóis. A geopolítica do Estado se entrelaçava com a questão territorial e econômica.

---

<sup>14</sup> Segundo esse acordo, traçou-se uma linha imaginária de norte a sul no planeta Terra, a partir de 370 léguas das ilhas de Cabo Verde, dividindo o mundo entre os reinos de Espanha e Portugal, que marca historicamente as primeiras fronteiras dos territórios coloniais na América do Sul.

Todavia, as duas potências coloniais não dispunham de condições materiais, econômicas, políticas e demográficas para ocupar e explorar o vasto território de forma adensada e contínua, ou seja, garantir a soberania nas terras recém-descobertas. Aspectos estes que fizeram os limites territoriais não serem respeitados ao pé da letra e o avanço das fronteiras, realidade e uma necessidade socioeconômica. (GONÇALVES, 2005; RIBEIRO, 1990).

Goes Filho (2013) caracteriza as penetrações no Brasil no período colonial além da linha de Tordesilhas como uma 'dilatação do território'. As penetrações em direção ao interior levaram futuramente às formas territoriais que deram a dimensão do Brasil continental. As colônias representaram um território ultramarino luso português, uma fronteira econômica para Portugal. A exploração e divisão das terras do denominado novo mundo excluíram outras nações do processo, gerando várias insatisfações, conflitos e invasões territoriais na América e África.

A exclusão de outras nações do velho mundo na divisão dos territórios ultramarinos, que foi privilegiado por Espanha e Portugal, fez dos acordos papais perderem aos poucos a soberania, e outras potências europeias se lançaram além-mar, na busca de novos recursos e formar seus territórios de colônias. Assim, o avanço além da linha de Tordesilhas por portugueses e outras nações europeias desencadeou novos acordos, entre estes, o Tratado de Madri, principal acordo que possibilitou a formação do Brasil de dimensões continentais. (GOTMANN, 1973; MACHADO, 1989; ANDRADE, 2004; GOES FILHO, 2013).

Em 1750, Portugal e Espanha assinam o Tratado de Madri, que legalizava a ocupação de praticamente dois terços do atual território brasileiro; [...]. Pela primeira vez desenhava-se no papel a forma compacta, quase triangular, do mapa do Brasil que hoje nos é familiar: 4.336 km de leste a oeste, 4.307 km de norte a sul. Ao lado do Tratado de Madri, o único da história que dividiu um continente, todos os demais acordos de limite são de pouca importância territorial. [...]. (GOES FILHO, 2013, p. 16).

Segundo Barrenechea e Reyna (1997), o Tratado de Madri foi baseado no Direito Romano, que apregoava o princípio do *uti possidetis*, defendendo a tese de que a terra pertence de fato a quem a ocupa, reconhecendo o direito de quem tinha a posse, legalizando as terras ocupadas por Portugal. Estes aspectos abriram os primeiros precedentes para delimitação das fronteiras e para a ocupação efetiva da Amazônia pelos portugueses. Alguns aspectos se destacam nesse acordo territorial

de grande importância para delimitação das fronteiras contemporâneas na Amazônia e à valorização dos aspectos naturais como limites fronteiraços, como cursos d'águas, montanhas, serras como limites territoriais.

Desse modo, o Tratado de Madri foi o marco jurídico que significou a primeira tentativa de formalização dos limites da Amazônia e do Centro-Oeste do Brasil. E, por isso, reveste-se de especial importância na medida em que concedeu ao Brasil (salvo pequenas modificações, como a compra do Acre em 1903 e a definição da linha Apaporis-Tabatinga com a Colômbia, em 1907), aproximadamente, a sua atual configuração geográfica. O Tratado ainda veio a ser anulado no Acordo de El Pardo, em 1761, contudo as bases geográficas e o argumento jurídico prevaleceram, sendo revalidados, em 1777, no Tratado de Santo Ildefonso. (EUZÉBIO, 2011, p. 39-40).

A constituição do Tratado de Madri (1750), apesar de anulado anos posteriores, se tornou referência jurídica válida, representando um grande passo nas negociações diplomáticas que o sucederam. Destacam-se no referido tratado, o reconhecimento da superação da Linha de Tordesilhas pelos portugueses e necessidade de estabelecer limites entre as possessões territoriais e o reconhecimento jurídico do direito de *uti possidetis*, principalmente nas colônias de povoamento fundadas pelas missões religiosas luso-portuguesas. Outro aspecto relevante no acordo territorial é o início do uso de acidentes geográficos e as redes hidrográficas como a melhor opção de demarcação de limites. (MACHADO, 1989).

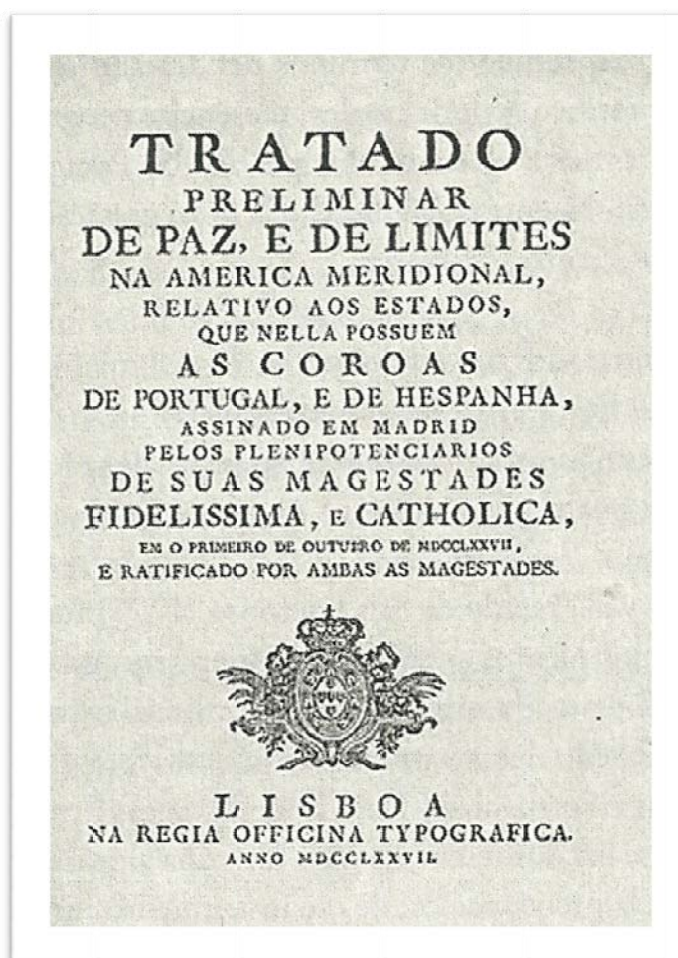
Sotomayor (2013) ressalta que o Tratado de Madri reconhece pela primeira vez, após 250 anos da chegada dos europeus no continente americano, o início da configuração das fronteiras das colônias. Outro ponto importante é que premissas do tratado reconhecem o direito de Portugal às terras ocupadas a oeste, por meio das premissas do *uti possidetis*, que avançou usando a estratégia de construção de fortins e instalação de missões religiosas, que concentraram ao seu redor povoados, vilarejos e posteriormente as primeiras cidades.

Góes (2013) mostra a participação do Estado para expansão territorial do Brasil, tendo os rios as principais vias de penetração para o interior. No caso da Amazônia, o domínio da desembocadura da grande calha do Rio Amazonas permitiu a marcha para o interior e, conseqüentemente, o alargamento das fronteiras políticas e econômicas. Neste contexto, os tratados empiricamente não foram respeitados e o avanço para o interior progredia, a circulação buscou desvencilhar o meio natural, a marcha era realizada a pé ou canoas pelos rios e florestas, fazendo das fronteiras

uma zona contraditória de limites, contatos, conflitos e jogos de interesses políticos e econômicos. (EUZEBIO, 2011; MACHADO, 1989).

Um terceiro tratado marca profundamente as futuras fronteiras da Amazônia Sul-Occidental, que, seguindo esses princípios dos tratados anteriores, é acordado entre as nações hispânicas e luso-portuguesas. Em 1977, é acordado o Tratado Santo Ildefonso, buscando resolver impasses e delimitar as fronteiras do extremo norte e sul do Brasil. A ilustração (Figura 05) mostra a capa do Tratado de Santo Ildefonso, que trouxe as primeiras demarcações entre Brasil e Bolívia referentes ao futuro território da Amazônia Sul-Occidental.

**Figura5 - Ilustração do Tratado de Santo Ildefonso entre Brasil e Bolívia**



Fonte: SOTOMAYOR, 2013

O Tratado de Santo Ildefonso ratificou as principais referências geográficas das fronteiras entre o Brasil e o Peru, que foram delimitadas principalmente por rios, tendo destaque os acidentes naturais, como os rios Guaporé, Mamoré e o Javari.

Ressalta-se que a vasta rede hidrográfica passou a servir como limite para estes países fronteiriços que se iniciam com os tratados coloniais. Assim, o tratado buscava deter o avanço para além das fronteiras já estabelecidas em acordos posteriores. (SOTOMAYOR, 2013; MACHADO, 1989).

Os tratados coloniais de Madri e o de Santo Ildefonso são difundidos como os precursores nas questões territoriais tanto da Bolívia, Peru como do Brasil, países estes que compartilham o bioma amazônico, alvo de interesses geoeconômicos e políticos e que resultou na configuração da última fronteira.

Neste contexto, o Tratado de Madri (1750) e o Tratado de Santo Ildefonso (1777) ao presumir o princípio *uti possidetis*, no qual a fronteira se movia conforme os interesses socioeconômicos, têm princípio preponderante ao valorizar as fronteiras naturais como limites. Estes aspectos foram determinantes para a coexistência histórica e socioeconômica do futuro território do Acre, pois a expansão e ocupação da região da Amazônia Sul-Occidental geraram conflitos com os países vizinhos, resultando em um novo acordo e a jurisdição efetiva para a anexação ao Brasil no início do século XX. (EGLER, 1989; BRANCO, 1958).

Segundo Branco (1958), as linhas traçadas no período colonial poderiam ser consideradas como um devaneio dos governantes, por existirem apenas no papel e na letra dos tratados entre as coroas luso-portuguesas. A impossibilidade de ocupar o imenso território em disputa levou ao não cumprimento dos acordos estabelecidos, que foi somada aos baixos contingentes populacionais, condições socioeconômicas e ambientais, que afetavam o desenvolvimento dos meios de transportes, comunicação e, por conseguinte, a circulação.

Diante desse quadro, a passagem do período entre os Tratados de Tordesilhas e Madri marca e redefine a configuração territorial do Brasil e da Amazônia, até então terras pertencentes à Espanha. Os acordos territoriais viriam a ser estabelecidos para delimitar os limites da Amazônia.

A marcha para o oeste teve o alargamento das fronteiras estabelecidas por esses tratados anteriores, culminado no último acordo territorial, o Tratado de Petrópolis em 1903, e o Tratado do Rio de Janeiro com o Peru 1909, que será abordado nos próximos subitens. Esses últimos acordos territoriais são responsáveis por delimitar a última fronteira do Brasil, delimita territorialmente o que venha a ser a Amazônia Sul-Occidental e perfaz os limites do que venha a ser o atual território do Acre.

## 2.2 As primeiras tentativas de ocupação territorial da Amazônia

O período de desbravamento do meio natural se desdobrou por momentos esparsos que se desenrolaram entre o século XVI até o século XX. A principal via de acesso para a região só era permitida por via fluvial, seguindo interesses estatais das grandes nações europeias, sendo realizado por aventureiros, conquistadores, sertanistas, militares, missionários, naturalistas e cientistas, que entraram em conflito com os habitantes que ali viviam. (RIBEIRO, 1990).

A Amazônia, com a chegada dos primeiros colonizadores, modifica aspectos naturais, predominados pela natureza, passando a absorver modificações econômicas impostas pelo trabalho na exploração do meio, tornando-se um espaço histórico-social, prevalecendo o seu caráter econômico-político.

Prado Jr (2000) e Furtado (1985) ressaltam a importância do meio natural para a colonização da Amazônia, principalmente dos produtos extrativos para a organização socioeconômica e a rede hidrográfica para ocupação territorial. O extrativismo vegetal “se amolda às contingências da colheita florestal” e impulsionou um tipo de povoamento que se tornou singular no Brasil Colônia, onde os rios foram às vias naturais de penetração e comunicação no período da colonização da região.

O empenho em encontrar novas riquezas e terras estimulou a organização de grandes e custosas expedições científicas pelos governos europeus, para observação da Amazônia. A Coroa enviou equipe de técnicos alemães e italianos<sup>15</sup> para o levantamento de dados sobre a geografia de regiões inexploradas, e para vigilância, informando sobre os locais estratégicos e de demarcação da posse jesuíta e sertanista. Essas expedições acumulariam conhecimentos respeitáveis, porém dispersos e sigilosos. No século XVIII, foram inúmeras as viagens exploratórias, destacando-se as contribuições de Charles de La Condamine (em torno de 1750), Alexandre Von Humboldt, que em sua viagem, realizada entre 1799-1804, entusiasmou-se com a Floresta Amazônica, atribuindo-lhe o nome de hileia. (BECKER; STENNER, 2008, p. 14).

A princípio, as expedições científicas eram para conhecimento e exploração de novos recursos; em contrapartida, contribuíram significativamente para o conhecimento, conquista e domínio do território amazônico. O conhecimento

---

<sup>15</sup> No decorrer dos séculos posteriores, as expedições se intensificaram, com presenças de ingleses, alemães, franceses, espanhóis e portugueses, desdobrando-se até o século XXI. Ressalta-se, na América do Sul, a presença do geógrafo e botânico, considerado como um dos fundadores da geografia moderna, Alexander Humboldt, que realizou expedições científicas e publicou estudos sobre os países da América do Sul em 1800, sendo proibido de entrar na Amazônia Brasileira pela Coroa Portuguesa, acusado de ser espião do Império Alemão. (MEIRELLES FILHO, 2009).

geográfico foi preponderante, pois os critérios de localização e descrição já faziam parte da análise geográfica. Os resultados das expedições eram relatados e catalogados em diários de bordo, relatórios, retratados em desenhos, mapas, álbuns de fotografias e livros, relatando as experiências empíricas vividas na região amazônica. (PEREIRA, 2007; BECKER; STENNER, 2008).

Estas práticas expedicionárias de reconhecimento territorial em várias partes do mundo, assim como na Amazônia, foram de grande importância para a sistematização da geografia como ciência, na qual os conhecimentos do dito meio natural eram de fundamental importância para a ciência, assim como para os interesses da colonização. Neste contexto, a presença de geógrafos e cartógrafos era constante nas expedições científicas para a mensuração espacial e assim, por esses motivos, a ciência geográfica foi, por muitos, associada ao Estado.

No caso da figura estatal lusitana, o Estado exerce papel político e territorial, determinante para a ocupação da região amazônica. Ações estatais foram exercidas pelo poder militar ao organizar e defender o território por meio da construção de fortes, efetivação de missões jesuítas (catequização de indígenas), expedições exploratórias e científicas. As intervenções territoriais de forma geral respaldaram o povoamento da região, o que possibilitou a expansão territorial na delimitação de seus limites e fronteiras de atuação.

Na região amazônica, as transformações territoriais sempre foram galgadas em ciclos econômicos, o que necessitou de toda uma infraestrutura física e social para efetivação. Estes aspectos marcaram drasticamente a última fronteira descoberta por “diferentes movimentos de penetração” ocorridos de forma tardia e desigual. O principal acontecimento que impulsionou a colonização foi à valorização de recursos naturais no mercado internacional. O Estado, representado pela Coroa Portuguesa, sofre ameaças constantes de outras nações pela posse do território tropical, potencial em produtos de valor comercial no mercado europeu.

Em contexto de disputa pela posse de terras que comportassem um produto comercializável na Europa ou de terras que pudessem comportar produção, a atual Amazônia compunha a retaguarda econômica da metrópole e integrava-se como peça da acumulação primitiva europeia, ou seja, integrava-se como componente da expropriação que priva a grande massa do povo da terra e dos meios de vida e instrumentos de trabalho. Daí o caráter comercial e capitalista da colonização. (CARDOSO; MULLER, 1978, p. 21).

No primeiro momento, a colonização foi voltada à coleta de especiarias<sup>16</sup>, mais conhecida como “drogas do sertão”, denominada como Ciclo das Drogas dos Sertões (Séculos XVI, XVII, XVIII e a metade do século XX), e posteriormente, à exploração do látex para produção da borracha, ensejo que marcou o primeiro Ciclo da Borracha, de 1789 a 1912. Ambos os ciclos eram de cunho extrativista e mercantilista, voltados para o mercado externo, que em contrapartida consolidou um processo de ocupação regional.

A consequência foi o povoamento gradativo da região amazônica, trazendo o desenvolvimento em longo prazo e desigual, em momentos espaços, apesar das controvérsias socioeconômicas, como a concentração de renda de classe abastarda e das metrópoles regionais, transumância e exploração da mão de obra e da depredação do meio ambiente. (CARDOSO; MULLER, 1978; FURTADO, 1985; BECKER; STENNER, 2008).

Na Amazônia, uma das estratégias de ocupação do território foi marcada pela frente de expansão para o oeste, efetivada pela incorporação de novas terras e recursos, possibilitada por expedições de reconhecimento da região e viagens científicas. Estas buscavam a extração de especiarias que ficaram conhecidas como “drogas do sertão”. A exploração das especiarias tropicais foi acompanhada pela implantação de frentes missionárias, na qual as missões religiosas foram determinantes para as primeiras tentativas de organização de um sistema de ocupação territorial efetivo.

A Coroa Portuguesa associou as ordens religiosas e militares à política de povoamento e de domínio territorial na Amazônia, no qual incluía o aldeamento e a escravização indígena. As ordens religiosas, representadas por jesuítas, carmelitas, franciscanos e mercedários, buscavam catequizar os nativos, assim como domesticá-los, para servir como mão de obra na coleta de especiarias - “drogas do sertão” - na floresta e na exploração da agricultura de subsistência. Os “Índios e missionários constituíram, assim, o essencial da população amazônica nos primórdios da colonização. [...]”. (BECKER; STENNER, 2008, p. 13).

---

<sup>16</sup> Caracterizadas por espécies vegetais de grande valor comercial no mercado europeu, ficando mais conhecidas como ‘drogas do sertão’, eram produtos extrativos encontrados no ecossistema amazônico representados principalmente por espécies exóticas, aromáticas, e, em alguns casos, afrodisíacas. Destacaram-se (canela, cravo, urucum, anil, cacau, raízes, sementes oleaginosas, salsaparrilha, baunilha, sementes aromáticas de puxuri, pimenta). Além de peles de animais - couros, madeiras, fumo e ovos de tartaruga, etc. (BECKER; STENNER, 2008; TOCANTINS, 2001; RIBEIRO, 1990; CARDOSO; MULLER, 1978).



Vencidos os choques térmicos e culturais, os portugueses aprenderam com os índios sobre a natureza, a adequação ao meio ambiente, a medicina, a higiene, a alimentação e os recursos para a navegação. Também fizeram uso de sua capacidade guerreira nas lutas contra outros europeus ou indígenas a estes alinhados. [...]. Os índios eram incedíveis como guias da selva, onde dominavam a orientação e seguiam rastros produzidos semanas antes. (PEREIRA, 2007, p. 36).

O conhecimento indígena sobre o território amazônico tido como inóspito pelos colonizadores possibilita a penetração para o oeste. Conseqüentemente, a conquista de novas terras na Amazônia expandiu o poderio do império português. A escravização indígena pelos missionários jesuítas tornou-se, também, um negócio econômico rendoso não só para a coroa, mas para toda classe clerical, que tinha negócios na colônia e não pagava impostos como os demais comerciantes, pois seus lucros eram enquadrados como dízimos. Além do controle da produção extrativista, os religiosos passaram a dominar a produção agrícola, indústrias artesanais e o comércio exterior<sup>17</sup>. (PAIM, 2009).

Os aldeamentos missionários acompanhados da construção de fortins e fortalezas em locais estratégicos para segurança, tais como, confluências e desembocadura de rios e territórios de significativo valor geopolítico, econômico e de defesa. Nas cercanias destas fortificações, posteriormente, originaram-se povoados, vilas e cidades regionalmente importantes, tais como, Belém, Manaus, São Luiz, Santarém e Macapá, por exemplo. Todas as ações estratégicas organizadas com presença do Estado representadas pela igreja, militares e a Coroa Portuguesa. (BECKER; STENNER, 2008; GONÇALVES, 2005).

Paulatinamente, o espaço amazônico foi sendo desvendado e integrado econômica e politicamente à colônia americana de Portugal. A estratégia foi tornar a região economicamente rentável por meio da exploração de matérias-primas que tinham colocação no mercado europeu, as chamadas “drogas do sertão”; converter o índio (ou gentio, como era então chamado) à fé cristã, e dessa forma apossar-se de terras, dos recursos naturais que continham, força de trabalho e das potencialidades de procriação da mulher indígena. (RIBEIRO, 1990, p. 94).

---

<sup>17</sup>O período dos missionários na Amazônia é interrompido pela expulsão dos jesuítas no Governo do primeiro-ministro de Portugal, Marquês de Pombal, iniciado em 1750. No qual, em 1759, determinou a expulsão dos missionários, confiscos de seus bens e patrimônios na colônia, sendo acusados de formar um governo paralelo ao reino de Portugal. Destaca-se na administração de Pombal, na Amazônia, o incentivo à pecuária, agricultura e o casamento de brancos e índios, a proibição da escravização indígena, o que possibilitaria, de forma geral, a mestiçagem, que abria possibilidades de consolidar a presença portuguesa no território além do que determinava o Tratado de Madri. (GONÇALVES, 2005).

As frentes de expansão e ocupação do território amazônico por meio da edificação de fortins expandiram-se progressivamente no período entre 1612 e 1802. Estas ações territoriais propiciaram formar núcleos de povoamento nas cercanias, além de pontos de partida e apoio para novas investidas dos colonizadores ao interior e proteção contra invasores. (PEREIRA, 2007).

As estratégias de domínio territorial militar e missionário, apesar de alguns pontos positivos, como o povoamento regional, a defesa dos territórios por fortes militares, desenvolvimento da agricultura e pecuária, foram acompanhadas de ações trágicas aos aborígenes indígenas levando “ao aumento de epidemias, à escravização do índio, à despovoação drástica de seus contingentes e ao extermínio de centenas de tribos”. (RIBEIRO, 1990, p. 95).

Entre os séculos XVI e XVIII, o contato com os colonizadores e as lutas intertribais reduziram drasticamente a população em aproximadamente dois terços. Foram mais de dois séculos em que a Amazônia dos povos indígenas passou a viver uma tragédia trazida pelos brancos, acompanhada do arcabuz<sup>18</sup>, das enfermidades e dos sofrimentos, que eram amenizados pelas orações. (PEREIRA, 2007, p. 37).

Para Gonçalves (2005), as construções de fortes militares pelo império colonial foram as primeiras marcas da infraestrutura de povoamento do território amazônica. Os fortins seguiram a geopolítica territorial que foi efetivada em locais estratégicos, impulsionando nos seus arredores a organização de núcleos populacionais e posteriormente as primeiras cidades. Além de estimular a colonização e auxílio na demarcação das fronteiras, pois eram desses núcleos que partiam as expedições exploratórias buscando “assegurar posse, barrar direções, servir de base de operações defensivas ou ofensivas e estimular o povoamento”. (PEREIRA, 2007, p. 66).

A presença do Estado, representado pela Coroa Portuguesa, nas figuras dos missionários e militares, foi fundamental para organização espacial. Por sua vez, as fortificações na Amazônia, também, tornaram-se o polo irradiador das expedições científicas que expandiram, posteriormente, e ajudaram a conhecer e sistematizar os conhecimentos adquiridos sobre a vasta região.

A dominação e a conquista do território amazônico não se configuravam apenas uma estratégia de explorar novas terras e recursos. Nesse passo, as ações

---

<sup>18</sup> Refere-se a antigas armas de fogo

estatais e os acordos diplomáticos buscaram expandir e demarcar o território, sempre em direção ao ocidente amazônico, pois eram terras abundantes ricas em recursos naturais e povoadas por indígenas de forma dispersa. Estas estratégias territoriais possibilitariam a ampliação dos limites setentrionais da colônia, até então bastante fluidos e esparsos.

Enfim, as primeiras tentativas de organização territorial na Amazônia foram realizadas pelo Estado, representado naquele momento pela coroa portuguesa, que ocupou a Costa Atlântica, sendo a parte oeste colonizada pela coroa espanhola. Ambas as nações sofriam a pressão de ocupação de outros países, e assim a defesa era uma necessidade estratégica do Estado. (BECKER; STENNER, 2008).

Fazia-se necessidade a presença do Estado por meio de táticas de posse e povoamento do território tornou-se uma estratégia territorial. A vantagem de Portugal sobre as demais nações ao radicar-se na região amazônica foi a apropriação dos conhecimentos indígenas, possibilitados pelas grandes expedições e catequização indígena. Essas intervenções no território amazônico possibilitaram o conhecimento da região, e a posse gradativa das terras permitida pela construção de fortins, ou seja, a apropriação efetiva e presença militar e de missionários que, de forma geral, redefiniram as fronteiras do Brasil.

Portanto, as primeiras tentativas de ocupação da Amazônia desenvolvem estratégia geopolítica e econômica de posse e apropriação territorial com o intuito de explorar novas mercadorias, vendendo-as nas metrópoles europeias, aumentando a expansão capitalista. Esse processo, no princípio, desenvolve-se com a expansão comercial de cunho mercantilista, em viés geopolítico e econômico que tinha como base a descoberta de novas colônias (territórios), que, conseqüentemente, possibilitassem exploração de novos recursos. As primeiras tentativas de ocupação da Amazônia, apesar das contradições socioespaciais, como extermínio dos nativos e exploração da mão de obra cabocla, deixaram as bases para os primeiros núcleos populacionais e ocupação efetiva da região, sendo este aspecto de fundamental importância para a soberania brasileira.

### 2.3 - O ciclo da borracha e as dinâmicas territoriais contemporâneas

O território amazônico, desde os primórdios, por ser pouco habitado ou insuficientemente ocupado, retratava-se como espaço de possibilidade por suas riquezas naturais, configurando como fronteira em movimento marcado por frentes de expansão socioeconômica, deslocamento e destruição. Assim, a Amazônia mostra, desde a colonização, estágios históricos da fronteira no qual as relações sociais e políticas ocorreram de forma tardia e lenta. Todavia, encontra-se movimento de expansão demográfica de forma desigual sobre o território e, também, de modificação drástica do meio ambiente. (MARTINS, 1979; 1996).

Na América Latina, a última grande fronteira é a Amazônia, em particular a Amazônia brasileira, [...], ou 'última fronteira terrestre que desafia a tecnologia moderna'. Desde o início da conquista foi ela objeto de diferentes movimentos de penetração: na caça e escravização do índio, na busca e coleta das plantas conhecidas como "drogas do sertão", na coleta do látex e da castanha. A partir do golpe de Estado de 1964 e do estabelecimento da ditadura militar, a Amazônia transformou-se num imenso cenário de ocupação territorial massiva, violenta e rápida, processo que continuou, ainda que atenuado, com a reinstauração do regime político civil e democrático em 1985. (MARTINS, 1996, p. 26).

As frentes de expansão, primeiramente, foram impulsionadas pelo Ciclo das Drogas do Sertão, e, posteriormente, de forma mais intensa, no Ciclo da Borracha, e mais recente, pelo agronegócio, agropecuária e mineração. Enquanto na atualidade é forte a implantação de grandes projetos desenvolvimentistas associados à integração regional e obras de infraestrutura. Mas o passado histórico desenhado por ciclos socioeconômicos deixou marcas no território que fazem parte da contemporaneidade, voltados à exploração de recursos naturais e exportação de produtos primários.

Os ciclos econômicos são fases de fenômenos socioeconômicos que integram o sistema capitalista, no qual são marcados por períodos de prosperidade, declínio e estagnação econômica. Também mostram surtos ou *boom* econômico, marcados por crescimento explosivo de produtos de caráter primário-exportador de forte competição comercial, marcados por processo dialético de desenvolvimento que tende a explorar intensivamente o meio natural e a força de trabalho de forma desigual. (FURTADO, 1985).

Na Amazônia, o evento socioeconômico denominado Ciclo da Borracha (1840-1920) faz parte da historiografia amazônica e do Brasil, ensejam uma farta temática de estudos, um campo frutífero de investigação do passado para compreensão do presente. O *boom* econômico marcado por crescimento e declínio da atividade extrativista da borracha, desencadeando diversas transformações sociais e territoriais. O período áureo da exploração da borracha na Amazônia estende-se do final do século XIX e início do século XX, denominado de primeiro ciclo, e o segundo ciclo, de (1942-1945). (COSTA SOBRINHO, 1992).

Em ambos os períodos históricos, o Brasil torna-se o maior produtor de borracha natural do mundo, sendo a produção extrativista um dos principais produtos da pauta de exportação do Brasil. “O *boom* da borracha foi responsável pelo início da integração do extremo noroeste ao contexto nacional e, por algum tempo, pelo equilíbrio econômico com o Sul do Brasil, quando ela e o café competiam em pé de igualdade na balança comercial.” (PEREIRA, 2007, p. 229).

A atividade extrativa da borracha também culminou em outros eventos socioterritoriais de significativa viés geopolítico, como as frentes de expansão, e, por conseguinte, a redefinição das fronteiras brasileiras na parte mais ocidental, nossa área de estudo. Nesse sentido, reprodução capitalista na região no estágio de expansão e consolidação, retrata “frentes de expansão e frentes pioneiras” dando características de processos socioterritoriais galgados na expansão capitalista. Representando as fronteiras nesse processo uma linha efetiva e dialética da ocupação do território por seus interesses socioeconômicos difusos na configuração territorial. (MARTINS, 1996).

Outra formulação contrasta “frente de expansão” e “frente pioneira”: ambas produto, direto ou indireto, do processo de expansão capitalista no campo, mas instaurando também formas descontínuas e antagônicas de ocupação da terra. A “frente de expansão” é a dos camponeses e posseiros. É definida como faixa intermediária entre a fronteira demográfica (grupos tribais) e a econômica (frente pioneira capitalista), cujas terras livres são ocupadas pelos posseiros para prover a sua subsistência e reprodução através do trabalho familiar; é identificada pela ausência da propriedade privada da terra (Martins, 1975), uma vez que a terra não é por eles concebida como apropriável em si mesma nem como mercadoria, e sim apenas como instrumento de trabalho. (BECKER, 1988, p. 64).

A reconfiguração das fronteiras brasileiras se dá após conflitos bélicos e acordos diplomáticos com a Bolívia e o Peru, que anexaram o território do atual

Estado do Acre ao Brasil. Somam-se a isso os movimentos migratórios para a região, que serviram como mão de obra para o extrativismo da borracha, possibilitando o povoamento regional efetivo. “O delírio da borracha deixou uma marca memorável no mapa da Amazônia Ocidental, com a difusão de povoações até as divisas, ainda indefinidas, com a Bolívia e Peru, e o desvendamento de remotos afluentes, bem como a incorporação do Acre.” (PEREIRA, 2007, p. 229).

Este período marca também, na Amazônia, o início do meio técnico, no qual a mobilidade territorial passa a ser uma necessidade para o deslocamento de imigrantes para exploração dos seringais e exportação da produção extrativa. Os alvéolos do sistema capitalista se enraízam por meio de processos produtivos; nesse caso, o sistema produtivo da borracha, que impulsionou o desenvolvimento do comércio, passa a fomentar nos meios de transporte e na circulação.

A navegação fluvial por grandes embarcações, como navios a vapor, possibilitou o transporte de passageiros e mercadorias, o que demandou infraestruturas como portos e docas, atracadouros. Estas intervenções técnicas caracterizavam uma mecanização do território e da produção, ambas voltadas para a exportação da borracha e de outros produtos extrativos, inaugurando o meio técnico na Amazônia nos meados do final do século XIX.

Nesta região, a navegação a vapor permitiu subir e descer os rios vencendo as correntes e as cheias, e prolongar-se a circulação até as bordas das fronteiras, o que permitiu a colonização do Acre e os primeiros vultos da fluidez territorial em grandes escalas. A navegação a vapor revoluciona os meios de transportes em diversos países, assim como na Amazônia.

A circulação propiciada pela navegação a vapor, o financiamento do sistema de aviamento e migração da mão de obra marcaram o início do período técnico e a colonização efetiva da região propiciou a fluidez do território. “A navegação a vapor, na realidade, foi à mola mestra do desenvolvimento comercial e da absorção dessa grande área pelo ritmo demográfico, que fez ali nascerem as primeiras relações sociais de mundo subcivilizado.” (TOCANTINS, 2001, p. 186).

No período da colonização da Amazônia Sul-Ocidental, particularmente no Acre, destacam-se a navegação a vapor, as embarcações do tipo “Vapores e Gaiolas”, como ficaram conhecidos regionalmente os primeiros meios de transporte de grandes proporções, tendo essa denominação por navegarem superlotados em condições precárias tanto de pessoas quanto de mercadorias. (TOCANTINS, 1988).

A Figura 6 mostra esse tipo de navegação, que revolucionou os primórdios dos sistemas de transportes, fluxos e circulação de pessoas, bens e mercadorias na Amazônia, passando a circulação difundir-se em grande escala.

**Figura 6 - As embarcações a vapor na Amazônia**



Fonte: FALCÃO, 1985.

Neste contexto, efetiva-se o período técnico por meio da necessidade do espaço mecanizado voltado à produção, pelas divisões sociais do trabalho, provocando novas relações entre os territórios. Este processo dialético, marcado por novas vinculações entre as áreas, ocorreu no ciclo da borracha na Amazônia. “[...]. As áreas, os espaços, as regiões, os países passam a se distinguir em função da extensão e da densidade da substituição, neles, dos objetos naturais e dos objetos culturais, por objetos técnicos.” (SANTOS, 1996, p. 158).

Santos (1996; 2005) explica que, com o aumento da demanda por produtos primários, a tendência dos processos produtivos é a substituição dos objetos naturais e produtivos por objetos técnicos, ou seja, o território se mecaniza, ocorre reorganização produtiva do território e geram-se condições materiais e imateriais para expansão da produção. “O fim do século XVIII e o XIX vêm a mecanização do

território; o território se mecaniza. Podemos dizer que esse momento é o momento da criação do meio técnico, que substitui o meio natural.” (SANTOS, 2005, p. 121).

Os avanços nos meios de transporte fluvial permitem o uso do território e o início do povoamento efetivo do território acreano e a Amazônia como um todo, marcando o meio técnico na região, no qual o comércio impulsionou o uso efetivo do território. As principais cidades que formam a região da Amazônia Sul-Occidental seguiram os mesmos preceitos de ocupação no período da colonização, o percurso dos principais recursos hídricos navegados por grandes embarcações a vapor, conhecidos como gaiolas e batelões.

A navegação fluvial marca os primeiros vultos, o que viria a ser a formação do meio técnico regional por grandes obras de infraestrutura na Amazônia. Mas foi a construção da Ferrovia Madeira-Mamoré a primeira grande obra de integração territorial da Amazônia, para escoamento da produção de borracha boliviana via Brasil, pela ferrovia vencendo os trechos encachoeirados do Rio Madeira até chegar ao Rio Amazonas e exportar para o Oceano Atlântico, sendo o empreendimento resultado de acordos geopolíticos do Brasil-Bolívia, na questão do território do Acre. (BECKER; STENNER, 2008).

A busca de seringais levou os brasileiros a penetrar no território fronteiro da Bolívia, cujos limites com o Brasil e o Peru ainda não haviam sido perfeitamente definidos nessa região. Como consequência dessa invasão criou-se o território do Acre, finalmente anexado ao Brasil mediante indenização à Bolívia de 2 milhões de libras e obrigação do Brasil de construir uma estrada de ferro que proporcionasse à Bolívia acesso ao curso navegável do rio Madeira, afluente do Amazonas. (FURTADO, 1985, p. 135).

De igual forma, a obra ferroviária retrata a primeira construção integracionista da Amazônia, que é marcada por interesses geopolíticos externos e internos. A construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, no antigo território de Rondônia, rasgou a selva amazônica tentando vencer as corredeiras do Rio Madeira, na tentativa de ligar Porto Velho à cidade fronteira de Guajará Mirim, no Brasil, e *Guayaramerín*, na Bolívia.

O interesse geopolítico e econômico já se vestia do discurso integracionista, pois o Brasil via os ganhos dos impostos com a produção da borracha. Enquanto para a Bolívia, a obra retratava uma saída para o Oceano Atlântico pelo Rio Amazonas. Assim, a obra tinha o objetivo de criar saída para o Atlântico, integrando o Brasil e a Bolívia, já que este tinha perdido a saída para o Oceano Pacífico para o



Chile, além de ser via alternativa para o escoamento da produção gumífera boliviana via Oceano Atlântico. (KLEIN, 2011; 2016).

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi fruto de acordos diplomáticos para anexação do Território do Acre ao Brasil, até então pertencente à Bolívia, resultado de interesses geopolíticos pelo território. O estopim do conflito entre as duas nações ocorre após a Bolívia acordar com americanos o arrendamento das terras que viriam a ser o Acre, por meio do fadado acordo denominado de *Bolivian Syndicate*.

No caso do Estado do Acre, as terras foram incorporadas ao Brasil após conflitos bélicos e acordos diplomáticos entre Brasil, Bolívia e Peru, tendo como pano de fundo, disputas por territórios ricos em seringueiras, a mola propulsora do ciclo da borracha e das exportações brasileiras.

Na impossibilidade de administrar o território, por não haver vontade da população brasileira nele sediada, o Governo boliviano resolveu arrendá-lo a um grupo de capitalistas ingleses e norte-americanos que formaram, em Londres, o *Bolivian Syndicate*. Pelo pequeno valor atribuído a terra naqueles tempos, a maior reivindicação boliviana era o acesso fluvial ao Atlântico, que poderia ser concretizado pelo Juruá ou Purus, bem como pelo Mamoré-Madeira, nesse caso, depois de contornadas as mais de 20 corredeiras. O contrato de arrendamento recebeu a aprovação do Congresso Boliviano, em dezembro de 1901, e causou indignação entre os acreanos, que recorreram novamente às armas, em agosto de 1902, no ataque a Xapuri, agora sob o comando do agrimensor gaúcho Plácido de Castro, [...], proclamou o Estado independente do Acre, pretendendo solicitar sua futura anexação ao Brasil. (PEREIRA, 2007, p. 234).

De igual forma, a Geografia Política e a geopolítica do território se faziam presentes nas negociações para redefinições fronteiriças e da integração regional entre Brasil e Bolívia. A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré retrata a primeira obra integracionista da Amazônia, que é marcada por interesses geopolíticos externos e internos. A construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, no antigo território de Rondônia, rasgou a selva amazônica tentando vencer as corredeiras do Rio Madeira, na tentativa de ligar Porto Velho à cidade fronteiriça de Guajará Mirim, no Brasil, e *Guayaramerín*, na Bolívia. (BECKER; STENNER, 2008).

Em dezembro de 1902, o novo Ministro das Relações Exteriores da República dos Estados Unidos do Brasil, o Barão de Rio Branco, buscou equacionar o problema com medidas: de indenizar o *Syndicate*, do grupo *Rothschild*, em £110 mil; prometer à Bolívia acesso ao mar via Rio Madeira, o trecho mais curto e direto até Belém, incluindo a construção de uma ferrovia, contornando as corredeiras do rio; indenizar a Bolívia pelo território a ser anexado e

oferecer compensações territoriais em outras partes da fronteira. (PEREIRA, 2007, p. 235).

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré é fruto dos acordos diplomáticos para anexação do território do Acre ao Brasil, até então pertencente à Bolívia, anexando e delimitando a última grande fronteira do Brasil. Além de representar a primeira grande obra integracionista na Amazônia. (BECKER; STENNER, 2008).

A finalidade além de fazer parte da resolução do conflito com Brasil, a estrada de ferro era criar uma saída para o Atlântico, integrando o Brasil e a Bolívia, já que este tinha perdido a saída para o mar na Guerra do Pacífico para o Chile. Além de ser uma via alternativa para o escoamento da produção gumífera boliviana via Oceano Atlântico. (KLEIN, 2016).

O debate anterior reporta os efeitos da expansão industrial dos países em desenvolvimento na época, Inglaterra e Estados Unidos da América (EUA), e outros países europeus, que impulsionou a distribuição de produtos industrializados usando a borracha como insumo básico. Um exemplo é que no continente europeu as sociedades foram impulsionadas pelas descobertas tecnológicas no ramo automobilístico, hospitalar e bélico, que incentivaram a demanda pela borracha natural da Amazônia. Assim, as estratégias de poder estatal se acentuaram pela posse e exploração do território amazônico, caracterizando relações geopolíticas entre as nações hegemônicas pela posse e exploração do território amazônico.

Descobertas que ocorreram durante os fins do século XVIII e primeiros anos do século seguinte possibilitaram a domesticação do látex selvagem, abrindo amplas perspectivas para a sua aplicação e, daí por diante, instalou-se na Europa e nos Estados Unidos um novo ramo de atividades, a indústria de elastômeros e derivados, que propiciou profundas mudanças na combalida economia da Amazônia. [...]. A partir de 1850, a produção gumífera seguiu um caminho ascendente. Sua produção elevou-se para atender às necessidades crescentes do mercado internacional, tornando-se indispensável à ocupação de novas áreas para a coleta e a incorporação de um maior contingente de mão de obra. (COSTA SOBRINHO, 1992, p. 22).

O mercado internacional de borracha cresce com o desenvolvimento da Revolução Industrial, que valorizava a borracha como o principal produto de exportação da Amazônia e do Brasil. As exportações da borracha amazônica abasteciam as sociedades industriais europeias, que prosperavam com a expansão do sistema capitalista mundial e a industrialização.

Na formação social e econômica no período do *boom* da borracha, diversos atores e escalas perfazem e fazem parte do processo. Entre estes atores destacam-se os Estados (Brasil-Bolívia-Peru), novos colonizadores e as populações locais. De forma geral, estes atores ampliaram dinâmicas regionais com outros centros de poder, principalmente mercados internacionais, como, por exemplo, nesse caso, a Europa e EUA, principais consumidores da produção extrativa. “Assim moldou-se um espaço onde convergem múltiplos níveis – dinâmicas locais e supralocais, alianças e disputas econômicas e políticas, por exemplo, que evidenciam as contradições que surgem entre lógicas estatais e locais.” (VALCUENDE; ARRUDA, 2009, p. 14).

Área mais distante e ‘vazia’ dos três países, últimas fronteiras a serem definidas, a região do Acre e sul do Amazonas torna-se importante como fonte de extração de borracha, principalmente após a descoberta do processo de vulcanização por Charles Goodyear em 1839, fazendo com que a goma elástica se tornasse resistente à mudança de temperatura. [...] A penetração e fixação territorial, moldadas pelos processos de extração da borracha para alimentar o mercado mundial, tomam as características das frentes de expansão dos três países que disputam o domínio sobre as fontes da goma elástica. [...] A seringa, presente na bacia do rio Acre e em quase toda a Amazônia, mas em menor densidade na área ocupada pelo caucho, induziu a uma ocupação mais permanente, à formação de núcleos e à fixação na mata. (ARRUDA, 2009, p. 87).

Segundo Tocantins (2001, p. 185), “a irradiação colonizadora alcançará pontos extremos de um território que se julgava brasileiro, porque a direção dos rios, a abundância de seringueiras e o solo desocupado sugeriam a posse e a utilização de seus recursos naturais. [...]”. A possibilidade de ganhos financeiros da borracha ampliou as fronteiras e passou a atrair interesses voltados ao grande capital internacional, que influenciou fluxos migratórios, principalmente de nordestinos, para servir como força de trabalho no Ciclo da Borracha.

O Acre, de fronteira vazia passa a ser uma frente pioneira. A natureza, apesar de generosa nas árvores-de-leite, era bárbara, hostil à vida humana, ajustando-se à sentença de Euclides da Cunha da intrusão e impertinência do homem na Amazônia. Vencendo os obstáculos do meio, o nordestino, principalmente o cearense, fez alterar o destino daquelas solidões. As realidades sociais que ele criou marcaram na geografia do sudoeste amazônico a nova fronteira do País. (TOCANTINS, 2001, p. 184).

A Amazônia Sul-Occidental segue a lógica de ocupação acima, sempre voltada a interesses capitalistas ligados à apropriação socioeconômica de recursos naturais,

e principalmente de territórios. A região, considerada até então inóspita e inabitada, cuja historicidade é plena da presença de populações ameríndias e indígenas por toda a região, que foram expropriados de seus territórios ancestrais.

Este é um exemplo típico de uma fronteira em movimento caracterizada por constantes mudanças e transformações em relação aos seus componentes populacionais (povos indígenas, portugueses, espanhóis, depois brasileiros, bolivianos e peruanos, depois migração cearense etc.) e pelas mudanças na demarcação política. [...]. (ARRUDA, 2009, p. 88).

A logística da produção da borracha tem como único caminho de penetração a via fluvial, que é quase imensurável na Amazônia. As frentes de expansão penetraram em direção aos mais longínquos territórios, nos quais as seringueiras, a matéria-prima, eram abundantes. Assim, com a anexação de novas regiões ricas em espécies de seringa, o aumento da oferta da força de trabalho era uma necessidade para atender à demanda internacional de consumo da borracha. Nesse ínterim, a ocupação da região da Amazônia Sul-Occidental e do Acre (que era território boliviano) foi inserida na lógica capitalista com o princípio do Estado territorial que buscava novos territórios e recursos. Como resultado geopolítico, resultou na ampliação das fronteiras políticas, apropriando-se de um território rico em seringais nativos para produção da borracha.

Impulsionada pelas pressões do mercado internacional, a ocupação extensiva da floresta, para aumentar a produção, encontrou limites naturais pelo esgotamento do estoque de áreas disponíveis. A marcha para o oeste, o chamado deserto ocidental, na busca da seringueira extrapolou os limites territoriais, implicando uma guerra não declarada entre o Brasil e a vizinha República da Bolívia, cujo resultado foi a incorporação de mais de 150 mil quilômetros quadrados de superfície ao país, área na qual, atualmente, localiza-se o Estado do Acre. (COSTA SOBRINHO, 1992, p. 24).

A estratégia (estratégia) estatal e do capital privado visou apropriação territorial da região rica e abundante em árvores de seringueiras para extração do látex que produzia a borracha, onde expropriaram os nativos e exploraram a força de trabalho dos migrantes. Com necessidade de arquitetar um sistema de extração e da comercialização, marcado pela exploração da força de trabalho e a concentração de poder e de renda.

A reprodução do capital é acompanhada pela mudança tecnológica e organizacional, no qual requer ampliação de investimentos e de força de trabalho.

“Certos meios devem ser encontrados para produzir e reproduzir excedentes de capital e trabalho, para alimentar o dinamismo tecnológico tão necessário para a sobrevivência do capitalismo.” (HARVEY, 2006, p. 133).

O sistema retrata, o processo contraditório do desenvolvimento, como pode ser exemplificado pelo “sistema de aviamento”, retratado como um processo produtivo que tinha como ponta da cadeia o seringueiro, no interior da floresta (seringal); no meio, os empresários regionais, e na outra ponta da cadeia, o capital externo que financiava todo o processo e concentrava os maiores lucros.

A organização econômica da colheita de látex foi tão primitiva quanto à técnica utilizada. A especulação, em benefício de uma série de empresas exportadoras, foi uma característica dominante em uma cadeia de interesses comerciais que passou, sucessivamente, pelos aviadores e chefes e concluiu com os seringueiros (trabalhadores diretos). Estes estavam invariavelmente ‘endiviados com os patrões’, que compravam a borracha e vendiam o que era necessário para a subsistência. Os aviadores eram intermediários entre os chefes e os exportadores, o último morando em Manaus ou Belém. O afastamento dos centros populacionais e os inevitáveis problemas de abastecimento significaram que o custo de vida era extremamente elevado e que os seringueiros não tinham como fugir de endividamento com os comerciantes. (CARDOSO; BRIGNOLI, 1981, p. 78, tradução nossa).

O jogo geopolítico desdobra-se em escala local, regional, nacional e internacional. A escala macro envolvia o capital internacional, que financiava a produção nacional em troca do monopólio na compra da produção. Enquanto em escala nacional/regional, a cadeia produtiva da borracha era lucrativa para os empresários e os aviadores. Estes últimos situavam-se, principalmente, em centros regionais, como Manaus e Belém, e no âmbito local, a empresa extrativista era retratada nos barracões e sedes dos seringais como a que fomentava os bens de consumo e de produção para seringais espalhados no interior da floresta que tinham na ponta da cadeia os seringueiros, os principais explorados pelo sistema de aviamento. (COSTA SOBRINHO, 1992).

Os aspectos anteriores de forma geral formaram o desenvolvimento territorial desigual em toda Amazônia. A ocupação espacial foi voltada à exploração da borracha, que se associava a iniciativas externas, entrelaçada à geopolítica de interesses econômicos e controle do território. Ressalta-se que os colonizadores buscaram as formas fáceis de exploração, que no caso da Amazônia seria o

extrativismo vegetal, ou seja, a “mera coleta da riqueza natural exposta à flor da pele” e a opressão da mão de obra nativa. (BECKER; STENNER, 2008).

Assim, a economia da borracha possui marcas da efetivação do sistema capitalista na Amazônia. Este processo reflete na formação de um espaço produzido, relacional e configurado pela extração e comercialização extrativista da borracha. O comércio da borracha servia para alimentar o mercado mundial, necessitada da matéria-prima principalmente as indústrias em expansão na Europa e EUA. Estas relações tinham características de frentes de expansão e frentes pioneiras, que são marcadas pelo desenvolvimento desigual atrelado ao interesse do capital no território.

#### **2.4 Os contornos dos tratados territoriais e a Amazônia Sul-Occidental**

A expansão capitalista galgada no sistema mercantilista das colônias reflete diretamente na ocupação da Amazônia como uma fronteira econômica, que viu na região um celeiro de novas riquezas e matérias-primas, no qual o conhecimento geográfico foi preponderante para a ocupação, ampliar a circulação e demarcação de suas fronteiras política e de seus limites físicos.

Considerando os aspectos anteriormente debatidos, a região da Amazônia Sul-Occidental e o Acre absorvem os preceitos, sendo resultado de tratados internacionais que prevaleceram o viés geopolítico e econômico do território, favorecendo a reprodução do capital. O último grande tratado territorial reconfigura as fronteiras brasileiras, o Tratado de Petrópolis (1903), responsável pelos limites da Tríplice Fronteira Amazônia Sul-Occidental e do Estado do Acre, aspectos estes que serão debatidos a seguir. (BEZERRA, 2016; GOES FILHO, 2013; EUZEBIO, 2011).

Machado (2002; 1992; 1998; 1997; 1989), em diversos trabalhos dedicados à formação territorial do Brasil e à ocupação recente da Amazônia, analisa a expansão do povoamento debatendo temas que envolvem a geopolítica do Estado e do território, a formação das fronteiras, tratados e limites que são o pano de fundo da história econômica e social da Amazônia. Estes preceitos são apropriados na tese como base conceitual e crítica.

De acordo com Machado (1989; 1992), o termo Amazônia no Brasil não surge ‘como termo puramente científico’ de uma região natural, mas, como termo associado ao capitalismo, visando à exploração de recursos naturais, como as

especiarias e posteriormente a borracha. O que viria a se formar a região da Amazônia Sul-Occidental, e o território do Acre, teve na acumulação do excedente da borracha o fato geopolítico responsável pela expansão territorial e povoamento. Assim, as levas de imigrantes adentraram cruzando as imprecisas fronteiras estabelecidas por diversos tratados de limites para explorar os seringais nativos, o que incitou o fator geográfico e político para a anexação do Acre ao Brasil.

Os tratados instituem os pressupostos para a gênese da questão fronteiriça para a região da Amazônia Sul-Occidental, pois esse território, desde o primeiro tratado, pertencia à Espanha, e depois da independência das colônias hispanas, pertenciam à Bolívia e eram contestadas também pelo Brasil e Peru.

O Brasil controlava a maior parte da bacia hidrográfica do Amazonas que levava ao Oceano Atlântico, assim como os caminhos d'água que seguiam para nascentes dos rios, o que fazia com que os brasileiros levassem vantagens territoriais por controlar o acesso às vias fluviais de circulação que ligavam as fronteiras dos países vizinhos.

Na prática, tanto a Bolívia quanto o Peru e o Brasil não conseguiram povoar, controlar e delimitar as áreas fronteiriças à Amazônia por sua dimensão territorial, somada às intempéries naturais, econômicas e políticas. As principais imposições para a ocupação da Amazônia Sul-Occidental eram a falta de recursos financeiros para dotar a região de infraestrutura, e desvencilhar o meio natural, para tornar o território rico em recursos naturais (dá-se ênfase a árvores de seringa) num território produtivo. Estes aspectos mostram a fronteira móvel, por ter limites jurídicos indefinidos e por serem habitadas por populações nômades transnacionais.

A fronteira entre o Brasil, a Bolívia e o Peru não estava, em sua maior parte, demarcada. Mas isso não significava que, grosso modo, cada país desconhecesse os limites aproximados até onde se estendia sua posse. As comissões demarcadoras do passado não haviam chegado a essa área, mas os tratados do século XVIII, apesar de não terem sido juridicamente ratificados, permaneciam como referência. A entrada dos seringalistas e seringueiros nos territórios amazônicos da Bolívia e do Peru gerou uma 'fronteira móvel'. (MACHADO, 1989, p. 422).

De forma geral, a fronteira móvel se fez presente nos três países, como áreas pouco povoadas, distantes de suas metrópoles e de acesso quase impossível, pelas condições naturais impostas pela floresta, clima e pelas montanhas presentes no ecossistema amazônico e andino. Estes aspectos propiciavam a dificuldade ou até

mesmo a ausência dos meios de circulação, o que corroborava com o litígio territorial na divisa dos três países. Somados aos aspectos geopolíticos, a Amazônia atraía interesses geopolíticos tanto internos como externos, para usufruir dos possíveis ganhos que o excedente da economia da borracha pudesse acumular.

A utópica Tordesilhas, pouco mais de um século depois, era empurrada para oeste pela pressão dos invasores luso-brasileiros. Amazonas acima; parou algum tempo à margem do Madeira, num lineamento que iria da nascente do Javari ao rio Madeira, aos 6°52' 15" de latitude sul, cujo ponto regulava a metade entre o Mamoré e o dito Madeira; fixada mais para o oeste pelos acordos de 1851, entre o Brasil e o Peru, e em 1867 em diante, devido à invasão de brasileiros nordestinos; dando ensejo a discussões e várias interpretações, que só findaram com a assinatura do Tratado de Petrópolis em 1903. (BRANCO, 1958, p. 12).

Machado (1989; 1997) e Costa Sobrinho (1992) retratam que a organização do sistema extrativista da borracha é responsável pela expansão do povoamento para o interior da Amazônia, principalmente do Acre e de as regiões de fronteira. O sistema de extração do látex impulsionou uma leva populacional para os rios dos afluentes da margem esquerda do Rio Amazonas, principalmente pelos rios Madeira, Purus, Acre e Juruá, criando um fato litigioso de disputa da zona de produção da goma do látex, os seringais. Assim, o movimento se caracterizou pela expansão territorial de uma fronteira móvel, e, ao mesmo tempo, de uma fronteira política e econômica.

A 'fronteira móvel' esteve por detrás das questões de limites, que se sucederam uma atrás da outra, no final do século XIX, e que foram sendo resolvidas, também em separado, pelo governo brasileiro. O contexto em que se deram, em nível nacional, nos permitiu vislumbrar o início do papel atribuído à Amazônia na formação da nacionalidade brasileira, e no fortalecimento da 'área-centro' (sudeste) do País. Os diversos aspectos embutidos na expansão fronteiriça mostram a diversidade da ação dos agentes internacionais, nacionais e locais, todos envolvidos na mesma luta pelo controle do excedente gerado pela economia gumífera. (MACHADO, 1989, p. 477).

Estes fatos geram conflitos territoriais e fronteiriços nos limites com Peru e Bolívia, necessitando de mais um acordo territorial entre os países. De forma geral, as ações foram tanto de cunho político como econômico e significaram a extensão e a "consolidação do controle do território amazônico", que avançaram fronteira adentro



para se consolidar e propiciar o excedente capitalista da borracha, e, por consequência, a acumulação capitalista e de poder. (MACHADO, 2002; 1997; 1989).

Ressalte-se que o território não era habitado por bolivianos, apenas por indígenas que não tinham uma nacionalidade definida, pois eram nômades e transitavam nos três países, não reconhecendo fronteira política e nacionalidade alguma. Após o *boom* da valorização da borracha no mercado internacional, a presença de estrangeiros faz com que o governo da Bolívia comece a se preocupar em ocupar e delimitar os limites que perfaziam a imensa floresta do Acre boliviano. (ARRUDA, 2009; MACHADO, 1989; EGLER, 1989).

A principal medida do governo boliviano foi instalar postos alfandegários nos principais rios e organizar expedições para demarcar as fronteiras ainda indefinidas. As autoridades brasileiras e comerciantes regionais organizaram-se para a luta armada e expulsão dos bolivianos, reivindicando posse do território acreano ao Brasil. Este conflito teve o ápice no confronto que ficou conhecido como Revolução Acreana, iniciado em 1902.

O estopim do conflito foi à tentativa de arrendamento do território em disputa ao consórcio de empresários ingleses e norte-americanos, denominado de Bolivian Syndicate<sup>19</sup>. O fato gerou conflito armado entre bolivianos e seringueiros brasileiros comandados pelo coronel Plácido de Castro, que resultou na interferência diplomática dos dois governos, culminando na assinatura do Tratado de Petrópolis.

A Chancelaria do Brasil resolvera intervir para encontrar um caminho de paz. O Barão do Rio Branco levaria o caso a feliz epílogo. Assinando o Tratado de Petrópolis a 17 de novembro de 1903, que se completou com o tratado brasileiro-peruano de 08 de setembro de 1909, assentaram-se em caráter jurídico as fronteiras do sudoeste amazônico, e o Território do Acre passou a ser o mais novo pedaço da terra nacional. [...]. Plácido de Castro e Rio Branco<sup>20</sup>, neste capítulo da história brasileira, são a espada aliada à inteligência, o civismo à habilidade diplomática, união que proporcionou ao País 152.000 quilômetros quadrados de terras cobertas por florestas, onde o pioneiro nordestino abriu opulentos seringais. E destes saiu a borracha – princípio e fim de todo o drama acreano. (TOCANTINS, 1988, p. 136-137).

---

<sup>19</sup> O Bolivian Syndicate era um consórcio, com sede em Nova York, inspirado pelo governo da Bolívia e Estados Unidos da América-EUA, constituído por capitalistas ingleses e norte-americanos, no qual a Bolívia assinou um contrato de arrendamento do território do Acre por 30 anos, lhe dando direitos alfandegários na região. (TOCANTINS, 1984).

<sup>20</sup> Dois atores preponderantes na historiografia acreana, um representando a figura militar ao comandar o conflito bélico denominado de Revolução Acreana entre seringueiros nordestinos e o outro representando a diplomacia brasileira para resolver o conflito.

Segundo Guichonnet e Raffestin (1974), a perspectiva diplomática perspicaz do ministro das Relações Exteriores do Brasil, Barão do Rio Branco, lhe concedeu o codinome de “homem das fronteiras”, por resolver não só os conflitos na “Questão Acre” (Bolívia-Peru), mas em vários pontos da fronteira amazônica e do Brasil, definindo o atual contorno do território brasileiro. Destaca-se outro personagem na história deste território em disputa nesta parte da Amazônia no período anterior, no final do século XIX, mais precisamente 1889-1900.

O jornalista espanhol patrocinado pelo governo do Amazonas, sabedor das riquezas ali existentes, proclamou um Estado independente do Acre, formando um “Estado-tampão entre Brasil e Bolívia”, com toda estrutura política administrativa em plena Amazônia, chamado de “país da borracha”, iniciando-se os primeiros vultos separatistas que viriam a dar forma ao território do Acre no início do século posterior. (GUICHONNET; RAFFESTIN, 1974; CARDOSO; BRIGNOLI, 1981).

A região, que antes pertencia aos países vizinhos da Bolívia e era reivindicada também pelo Peru, após anexação do território do Acre ao Brasil, conforme acordo diplomático com a Bolívia e estabelecido pelo Tratado de Petrópolis (1903) e com o Peru, com o Tratado do Rio de Janeiro (1909), formou a última fronteira do Brasil.

Ambos os acordos diplomáticos e territoriais vieram genericamente a formar, na contemporaneidade, a região da Amazônia Sul-Occidental. Portanto, a região da Tríplice Fronteira teve seu povoamento efetivo associado a interesses econômicos ligados à “economia da borracha”, com apropriação e expansão de novos territórios e redefinição das fronteiras.

Neste contexto, o acontecimento mais expressivo é a disputa territorial que culmina em conflitos bélicos entre o Brasil e a Bolívia, proprietária de fato, conforme acordos diplomáticos<sup>21</sup> anteriores; este impasse é mais conhecido como “Revolução Acreana ou Questão Acre”.

O conflito bélico entre seringueiros brasileiros e soldados bolivianos pelo controle territorial do que viria a ser o Acre iniciou-se em 1899 com a instalação de posto aduaneiro por militares bolivianos, e foi finalizado com a assinatura do Tratado de Petrópolis (1903) e o Tratado do Rio de Janeiro (1909) com o Peru,

---

<sup>21</sup>Conforme o Tratado de Ayacucho, também conhecido como Limites, Navegação, Comércio e Extradução, Tratado da Amizade, foi assinado em 1867 pelos governos da Bolívia e do Brasil, estabelecendo relações amigáveis entre as duas nações. (TOCANTINS, 1988; SOTOMAYOR, 2013).

resolvendo por definitivo os conflitos e tensões territoriais entre Brasil, Bolívia e Peru e delimitando por definitivo as fronteiras. (MORAIS, 2008; BEZERRA, 2016).

Portanto, a região da Amazônia Sul-Occidental, desde a configuração dos primeiros tratados territoriais, configurava-se como um eldorado ainda não explorado, pertencente grande parte à Espanha. Aspectos que de forma geral diluíram as forças dos tratados acordados anteriormente, principalmente no que se refere à delimitação dos limites das fronteiras que não foram respeitados.

Tendo como pano de fundo a apropriação de recursos naturais, o que aumentou os conflitos territoriais e geopolíticos, prevalecendo os princípios do *uti possidetis* em novos acordos, sendo preponderante na expansão das fronteiras e delimitação e anexo territorial do Acre ao Brasil.

De acordo com o exposto, o domínio da terra, solo, e a posse do território eram uma necessidade para explorar a borracha, e foram determinantes para a configuração do território do Acre, pois as áreas de seringueiras eram dispersas, o que intensificou um modo de ocupação com características extensivas. O território do Acre absorve as premissas de ocupação, incorporando as técnicas de produção, trabalho e circulação fluvial, fortalece grupos econômicos e exclui outros, sempre acompanhado de desigualdades territoriais e sociais.

## **2.5- O povoamento da Amazônia Sul-Occidental**

O processo de formação histórico-social da região da Amazônia e da porção ao sul ocidental delinea movimento dialético, no espaço e no tempo, modificado pela força do trabalho e interesses do capital na exploração do meio, que se utilizou desses aspectos naturais como a rede hidrográfica, para adentrar a região e expandir seus territórios.

A população indígena ancestralmente povoava toda a região Pan-Amazônica, desde as planícies das várzeas dos rios até as áreas de grandes altitudes, como os altiplanos andinos. Os indígenas foram os primeiros habitantes a fazer parte deste período das populações pré-colombianas, predominando até o período denominado pelos historiadores de pré-cabraliano. Ressalta-se, que a população indígena, por ser dispersa com comportamentos nômades, predominava o meio natural, não absorvendo interesses capitalistas, o que a fazia se distanciar do período pré-técnico

que passa a caracterizar o sistema extrativista da borracha. (VALCUENDE; ARRUDA, 2009; SOUZA, 2015).

A região que hoje compreende o Estado do Acre/Brasil, o Departamento de Pando/Bolívia e o Departamento de Madre Dios/Peru, foi 'alcançada' pelas frentes de expansão extrativistas na segunda metade do século XX. A formação socioeconômica e territorial dessa região, desde então, é marcada por conflitos, por lutas pelos recursos naturais: borracha no passado e, hoje, a castanha e a madeira. A história dessa exploração econômica é a história de expropriação territorial dos grupos indígenas e também a dos seringueiros trabalhadores das unidades produtivas, os seringais. Antes da chegada dos migrantes nordestinos, que foram responsáveis pelo corte do látex e pela 'conquista do Acre', os índios que viviam nas bacias hidrográficas dos altos rios Purus e Juruá eram mais de 50 etnias e estavam territorializados ao longo dos rios. No Purus predominavam os grupos linguísticos Arawá e Aruak, e no Vale do Juruá, o Pano. (MORAIS, 2012, p. 25).

O comportamento das populações ameríndias, os indígenas, marcado por ser nômade, eram dispersas espacialmente, não permitia ocupação efetiva do território, que só foi impulsionada pela economia da borracha com a chegada dos imigrantes formada etnicamente pela população nordestina. "A seringa, presente em toda bacia do Rio Acre e em quase toda a Amazônia, mas em menor densidade na área ocupada pelo caucho, induziu a uma ocupação mais permanente, a formação de núcleos e a fixação na mata." (ARRUDA, 2009, p. 87).

O processo de colonização da região, impulsionado de início pela exploração das 'drogas do sertão' e depois da borracha, teve sérias consequências para seus primeiros habitantes. Primeiro houve o choque epidemiológico, provocando enorme mortandade e profunda desestruturação social e psicológica, que multiplicava e estendia o efeito das doenças. Depois, os ataques escravagistas através das 'correrias' e as entradas catequéticas. (ARRUDA, 2009, p. 90).

As interferências dos não indígenas (expedicionários, sertanistas, empresários, imigrantes) na faixa da fronteira para exploração da borracha ocasionaram processos de desterritorialização, formando novas identidades com composição étnica ampliada e ao mesmo tempo divergente. Muitos grupos indígenas eram atraídos pelas ferramentas oferecidas pelos colonizadores como estratégia de dominação e subserviência.

Assim, as populações indígenas locais se rebelaram contra as práticas de escravidão, gerando conflitos e ataques aos não índios. Outrora, a população indígena adotara estratégias de resistência, como de fuga e dispersão pela floresta,

formando zonas de refúgio e grupos transfronteiriços nômades que perpetuam até a atualidade na região de fronteira dos três países, conhecidos como índios isolados. (ARRUDA, 2009; MORAIS, 2012).

Na Amazônia Sul-Occidental, a rede hidrográfica foi a principal via de penetração para colonização da região e de importante contribuição para o povoamento da região. Os principais rios transcorrem na direção sudoeste, tendo as nascentes nos países vizinhos, Bolívia e Peru, o que caracteriza a bacia hidrográfica como transnacional, que aos poucos foram adentrados por brasileiros explorando os seringais nativos. Estes aspectos hidrográficos também foram preponderantes para o transporte e o escoamento da produção gumífera, marcada pelo desenvolvimento dos meios de transporte, como a navegação a vapor.

A área política do território do Acre constituía uma região muito pouco conhecida até o início do século atual. Foi a partir de 1877 que os nordestinos começaram a migrar com mais frequência na bacia amazônica, chegando aos altos cursos e afluentes dos rios Purus e Juruá, [...]. A penetração da população se fez ao longo dos rios e sua fixação também se realizou ao longo dos mesmos, isto é, em pequenas clareiras marginais. Aliás, esta é a única maneira concebível de penetração, diante da cobertura florestal densa que possui a região. (GUERRA, 1955, p. 101).

Segundo Tocantins (1988, p. 233), “O homem e o rio são dois, dos mais ativos agentes da geografia humana da Amazônia. O rio enchendo a vida do homem de motivações psicológicas, o rio imprimindo à sociedade rumos e tendências, criando tipos característicos na vida regional”. Principal via de colonização na Amazônia, a rede hidrográfica perdura por toda historiografia amazônica como uma importante via de transporte e comércio, fonte de alimentação, abastecimento de água para os centros urbanos e para a população rural.

Os principais núcleos populacionais na região originados de grandes seringais, formados, geralmente, às margens dos rios, por questões estratégicas de acesso, comércio e transporte da produção. Os rios constituíram verdadeiras artérias de ligação com as regiões mais isoladas, servindo como principal via de circulação, que veio a fomentar, principalmente, o comércio da borracha e locomoção regional, e os primeiros núcleos populacionais, que se transformaram em vilarejos e, posteriormente, em cidades.

A migração direcionada, também, para a região fronteira da Amazônia Sul-Occidental, como a região do Acre, e espalhou-se para os mais longínquos espaços,

seguindo em direção às cabeceiras dos principais rios e territórios que ultrapassavam as fronteiras brasileiras, gerando um território de conflitos com a Bolívia e Peru. Assim, desde o princípio, o rio comandava a vida nesta região, por ser um meio de sobrevivência (alimentação) e de locomoção, na qual se instalaram núcleos populacionais, como, por exemplo, as cidades fronteiriças de Brasília, Xapuri e Assis Brasil, Rio Branco, no território brasileiro; Iñapari e Madre de Dios, no Peru; e Cobija, Guayaramerín, na Bolívia. (LIMA, 2003).

[...], a fronteira é o espaço da expectativa de reprodução ampliada para praticamente todos os atores em jogo, mas onde há incerteza quanto a essa reprodução, na medida em que as ações sociais respondem a orientações políticas e valorativas e não só aos constrangimentos econômicos, condição que lhe atribui valor dinâmico e estratégico. Questões atinentes à fronteira podem, assim, ser investigadas em espaços muito distintos das franjas de pioneiros em matas longínquas. (BECKER, 1988, p. 67).

Na colonização e ocupação territorial da Amazônia, a figura do Estado atua como principal agente transformador do território amazônico. Seus interesses eram voltados para ampliar o império colonial, corroborando de forma efetiva para o movimento de expansão territorial, associado à busca de recursos naturais e de novas riquezas. As frentes de expansão foram marcadas primeiramente por viagens exploratórias, também conhecidas como expedições científicas, que tiveram o apoio e o financiamento estatal das metrópoles europeias, com o intuito de descobrir novas riquezas, informações e conhecimentos sobre o espaço amazônico. (PEREIRA, 2007).

Portanto, as frentes de expansão seguiram os principais cursos d'água, sendo estes de fundamental importância para o povoamento efetivo e transporte na região neste período e em fases posteriores. A rede hidrográfica tornou-se um espaço identitário das populações amazônicas, fonte de alimentação (pesca) e de cultivos da agricultura de subsistência nas margens, transporte, enfim, seus espaços vividos e percebidos num contexto relacional.

Enfim, os rios tornaram-se espaços cotidianos, de vivências, de uma extensa rede do comércio dos regatões, da sociabilidade entre vizinhos e comunicação com os grandes centros. Estas características ainda estão presentes no cotidiano das populações tradicionais que habitam a região de fronteira da Amazônia Sul-Occidental, que tem o Rio Acre, a fronteira natural da região da Tríplice Fronteira, um importante elemento natural que une e separa o limite e a fronteira e seus habitantes. (VALCUENDE; ARRUDA, 2009).

## 2.6 - A formação da Tríplice Fronteira da Amazônia Sul-Occidental

A princípio, a lógica da expansão territorial por meio da ampliação das fronteiras, num viés geopolítico do território, esteve presente nos princípios ratzelianos, que afirmavam que o Estado seleciona benefícios geográficos por interesses políticos. Estes aspectos fazem parte da historicidade amazônica que também foram corroborados pela marcha para oeste.

Estes princípios reportam o espaço vital da Geografia Clássica, e contemporânea associados ao movimento das fronteiras, expansionismo territorial e de recursos. Tais aspectos se fizeram pertinentes na Amazônia Sul-Occidental desde a colonização, onde a busca por riquezas naturais pelo Estado e o capital ampliou as fronteiras ainda indefinidas. “A fronteira segue o mesmo desenvolvimento da área, da consolidação e da continuidade do Estado.” (MORAES, 1990, p. 185).

A virtualidade histórica da Amazônia tornou-se uma região atraente para o Estado, como um espaço econômico e estratégico para acumulação de poder. A saga da expansão extrativista da borracha fez com que muitos seringueiros adentrassem além das fronteiras brasileiras, ocupando os territórios vizinhos da Bolívia e do Peru, o que veio a ocasionar o conflito entre estas nações por questões estratégicas de exploração da região, reconfigurando as fronteiras políticas.

Ressalta-se que, as populações indígenas que habitavam a região amazônica milenarmente, já havia a presença de civilizações pré-colombianas em alto grau de desenvolvimento sociocultural antes do ‘dito descobrimento’ do continente americano. Com a chegada dos colonizadores europeus, estas populações ameríndias foram dizimadas, seus remanescentes foram obrigados a buscar resistência e refúgio nos séculos posteriores na selva amazônica, formando uma cultura adaptada à selva tropical a que nos referíamos nos meados do final do século XIX. (SOUZA, 2015).

Essas sociedades foram registradas nas diversas crônicas e relatos de espanhóis e portugueses que as contataram em suas primeiras viagens ao longo dos grandes rios. Tais sociedades, baseadas na economia do cultivo intensivo de tubérculos, floresceram por volta de 1500 d. C. e, por estarem localizadas nas margens do Rio Amazonas e certos afluentes maiores, foram as primeiras a sofrer os efeitos do contato com os europeus, sendo derrotados pelos arcabuzes, pela escravização, pelo cristianismo e pelas doenças. (SOUZA, 2015, p. 39).

A reorganização do espaço político na Amazônia, por meio da reconfiguração e delimitação das fronteiras após os primeiros vultos colonizadores, possibilitou a acumulação do capital, marcando o nascimento do capitalismo nos moldes modernos e as relações dialéticas que envolvem o sistema interestatal, tendo o comércio de produtos extrativos no mercado internacional um papel regulador dessas relações de intercâmbio e exploração homem natureza.

Diz Machado (2000), que o sistema interestatal de Estados nacionais modernos é de natureza econômica e fundamenta o capitalismo como sistema econômico mundial. As relações de intercâmbio comercial, nesse processo, se distinguem em três âmbitos: intercâmbio entre a unidade territorial delimitada e seu ambiente, entre a unidade e outras unidades e entre o centro e a unidade e a periferia, numa relação sistêmica. Os limites internos convergem e delimitam para uma economia extrativista com relações locais, regional e nível mundial.

Na Amazônia, estes aspectos anteriores estão invólucros na simbiose sistêmica interestatal e de acumulação capitalista que evolui de forma mais organizada e regulada pelo Estado, que é ao mesmo tempo, de forma descompassada, ambígua com a sociedade, as redes, empresas, corporações e indivíduos (populações locais), característicos de processos dialéticos. Dessa forma, os Estados modernos constituem um sistema de organização social, econômico e territorial, regido por uma lógica política e econômica com interesses diversos. (MACHADO, 2003; CASTRO, 2009).

No caso da Amazônia Sul-Occidental, já no período em que o povoamento se encontra consolidado, os processos produtivos e comerciais também se efetivaram, marcados por contradições políticas e conflitos territoriais. Estes aspectos também fazem parte da historicidade da região em questão, perdurando conflitos socioeconômicos e culturais na tríplice fronteira, Brasil, Bolívia e Peru.

Esses processos de colonização foram acompanhados por transformações populacionais. Os seringueiros deslocaram os povos indígenas, por sua vez, os primeiros serão deslocados pelos proprietários e pelos colonos. Formas produtivas antigas e novas, populações antigas e novas, viagens e novas formas de exploração econômica e relacionamento com o meio ambiente, em uma área onde tudo está em movimento e em que a presença efetiva do Estado tem sido realmente escassa até recentemente tempo. (VALCUENDE, 2008, p. 47, tradução nossa).



Segundo Castro (2008), a tríplice fronteira é definida como uma região de intercessão de três países, assim como áreas de confluências de limites políticos territoriais entre três países diferentes. O território da tríplice fronteira do Brasil-Bolívia-Peru compõe uma região transfronteiriça com múltiplos matizes socioculturais em conflitos de poder em diferentes escalas, devido a interesses socioeconômicos, ambientais políticos e étnicos culturais. A presença de populações tradicionais, migrantes, empresários com interesses conflitivos imprime marcas e transformações territoriais em constante movimento.

A região fronteira transnacional poderia ser uma expressão de integração econômica, bem como um subproduto da 'erosão da soberania nacional'. Este tipo de região tornou-se uma necessidade no quadro exato em que se deseja ir além da nação para poder argumentar em um quadro mais amplo e para elaborar planos dos espaços transnacionais. (GUICHONNET; RAFFESTIN, 1974, p. 153-154, tradução nossa).

A região da Tríplice Fronteira da Amazônia Sul-Occidental ou região MAP (Madre de Dios, Acre e Pando), como também é conhecida, é um espaço transnacional, um território apropriado por relações de poder e interesses socioeconômicos e ambientais. Algumas características perduram desde a colonização até a contemporaneidade, como, por exemplo, uma base econômica extrativista, produção primária de subsistência e agroexportadora, retratadas também como regiões periféricas de seus países (pois estão distantes das sedes administrativas), o que atenua os baixos índices de desenvolvimento socioeconômico e fortes interações entre as populações na faixa de fronteira. De forma geral, retratados pela ausência do poder público. (VALCUENDE, 2008).

O espaço que atualmente corresponde ao Departamento de Pando foi, durante séculos, um território desconhecido, ignorado e inexplorado; da mesma forma, o espaço que corresponde ao atual Estado do Acre e ao Departamento de Madre de Dios foi, durante séculos, inexplorado por uma população não indígena [...]. O Departamento de Madre de Dios foi criado em 1912 e tem a sua origem associada também à extração da goma elástica. O processo de ocupação por uma população não indígena repete as mesmas características do Acre e da Bolívia: a dizimação das populações indígenas (MORAIS, 2012, p. 26).

No que se refere à formação histórica, é presente nos processos dialéticos do (e no) território, homem x natureza, envolvendo relações díspares do Estado com o capital, na organização da divisão social do trabalho e incentivo a fluxos migratórios

e na exploração do meio ambiente, todos estes com efeitos territoriais antagônicos. As contradições das relações sociais de produção se fizeram presentes na formação espacial/territorial da Amazônia Sul-Occidental.

O 'isolamento' da região fronteira dos seus respectivos centros políticos constituiu-se em marca histórica na estruturação territorial da fronteira entre os três países. Mas, atualmente, a região amazônica se configura como a última fronteira para a expansão do capitalismo transnacional. (MORAIS, 2012, p. 28).

O aspecto que mais marca a delimitação territorial é o geográfico, que a região tem em comum. Como parte do grande bioma amazônico, situado na planície amazônica, à região da Tríplice Fronteira mantém certa intensidade dos fluxos humanos e relações econômicas em ambos os lados das cidades de fronteira distantes das sedes administrativas (capital) de seus países distanciando-as e aproximando-as entre si. (VALCUENDE, 2008; VALCUENDE; ARRUDA, 2009).

[...], a dialética do território, mediante um controle 'local' da parcela 'técnica' da produção e um controle remoto da parcela política da produção. A parcela técnica da produção permite que as cidades locais ou regionais tenham um certo comando sobre a porção de território que as rodeia, onde se realiza o trabalho a que presidem. Este comando se baseia na configuração técnica do território, em sua densidade técnica e, também, de alguma forma, na sua densidade funcional, a que podemos igualmente chamar densidade informacional. Já o controle distante, localmente realizado sobre a parcela política da produção, é feito por cidades mundiais e os seus relês nos territórios diversos. (SANTOS, 2006, p. 185).

Na região da Amazônia Sul-Occidental, em vários momentos, conformaram planos superpostos e dialéticos, inebriados a conflitos territoriais, contradições políticas e culturais. Sobressaem-se os conflitos com a população nativa, os imigrantes, e os empresários seringalistas, ocasionando conflitos bélicos pela posse de terras entre Brasil-Bolívia-Peru, processos de desterritorialização e a formação do meio técnico voltado ao setor produtivo na atualidade, como, por exemplo, a Estrada do Pacífico e Hidrelétricas do Rio Madeira.

Segundo Lefebvre (1968), a energia-espaço-tempo condensa uma infinidade de lugares indefinidos que podem ser caracterizados como espaços de tempo locais. Noutro momento, Lefebvre (2008) defende que o espaço pode ser caracterizado como funcional e instrumental e é fruto do "trabalho e da divisão social". Para a teorização, emerge a necessidade de descrição empírica antes de qualquer análise

socioespacial. Estes aspectos reportam à formação socioeconômica do território amazônico e da porção sul ao ocidente, que delimitou as fronteiras do Acre, no qual o espaço produtivo foi inebriado por escalas espaço-temporais forjou a formação territorial complexa.

O espaço neste contexto é social, sendo recortado pela historicidade e particularizado no tempo, fruto da mediação das relações socioespaciais, como, por exemplo, as mediadas por relações de produção e da divisão do trabalho. Desta forma, pode-se dizer que o espaço/território nas fronteiras da Amazônia, desde a origem, partiu da lógica racional-funcional, pois o processo de ocupação foi voltado aos ciclos econômicos da lógica capitalista alicerçados na exploração desordenada de recursos naturais e de grupos humanos fundada numa base territorial.

Neste contexto, a partir dos anos de 1950, o processo de integração territorial intensifica-se com a implantação da malha rodoviária, energética e de comunicação. Estas ações sustentadas por incentivos fiscais do Estado buscam fortalecer novas frentes de ocupação, atividades econômicas, além da migração induzida, uma forma para suprir a região de capital humano. (GONÇALVES, 2005; BECKER 1982).

Naparte sul da Amazônia, precisamente no Estado do Acre e Rondônia, a malha rodoviária consolida-se na segunda metade do quartel do século XX, com a abertura da BR-364. As intervenções territoriais é fruto de ações de uma política estatal em escala nacional visando à integração regional.

No caso do Acre, o Estado, por meio do governo federal, é um ator preponderante nesse processo que concretiza a malha rodoviária para a região ligando com o Centro-Sul. Por sua vez, estas intervenções buscavam também reproduzir, ampliar, acumular capital por novas atividades produtivas como a mineração e agropecuária.

Na Amazônia Sul-Occidental, o avanço da frente pioneira agropecuária tem consequências trágicas no território, devido à expropriação espacial e à exclusão das populações tradicionais de territórios que habitavam secularmente, os seringais nativos. Na década de 1960, a economia acreana, que se baseava pelo extrativismo, sofre mudanças drásticas com a implantação do novo modelo econômico adotado pelo governo estadual - com apoio do governo federal - voltado à agropecuária. O governo estadual investe em fortes campanhas publicitárias exaltando as vantagens e propondo venda às terras acreanas com a propaganda de serem “férteis,

abundantes e a preços baixos”, com a intenção de atrair empresários do Centro-Sul do Brasil para investirem no Acre, fato que se concretizou. (LIMA, 2003).

A propaganda estatal também vendia o discurso integracionista, com a promessa da expansão da BR-317 até o Pacífico. Segundo o poder público, “investir no Acre era exportar para o Pacífico”. Estes empresários tinham o objetivo de obter grandes lucros com a pecuária e com a exportação de produtos para o Pacífico, com a abertura das estradas acreanas que ligariam o Acre ao Oceano Pacífico, assim como para o Centro-Sul, por meio da abertura da BR-364, que ligaria o Acre e Rondônia ao Centro-Sul do País. Esta foi outra tática utilizada pelo governo estadual para atrair investimentos para a região, “a produção para exportação”, e estabelecer uma nova atividade econômica, a agropecuária. (MORAIS, 2008; BEZERRA, 2005).

Os conflitos pela posse de terra foram intensos, pois, com o declínio do extrativismo vegetal da borracha, as terras tinham baixo valor de mercado e sofriam pressões por empresários sulistas para compra dos seringais. Junto a esses fatores vieram às políticas governamentais de colonização e a abertura de estradas que visavam integrar a Amazônia ao resto do País, o que aumentou a especulação de terras na região da Amazônia Sul-Occidental.

Assim, os processos de desterritorialização foram intensos; populações tradicionais que viviam do extrativismo da borracha e da castanha-do-brasil foram obrigadas a migrar para periferias dos centros urbanos como Rio Branco e as sedes municipais, ou cruzar a fronteira em direção aos seringais da Bolívia. Enquanto outros optaram por reagir e lutar por seus direitos. (MORAIS, 2008; LIMA, 2003).

Conforme Lima (2011), o socioambientalíssimo volta o olhar para o Acre, com maior ênfase a estas regiões que foram recortadas pela malha rodoviária (BR-364 e BR-317), devido aos conflitos ocorridos entre as populações tradicionais (seringueiros e indígenas) com os novos atores latifundiários, denominados de “sulistas”. Os conflitos territoriais se concentraram na região sudeste do Acre, principalmente no trecho entre Rio Branco, Brasiléia e Xapuri, regiões estas valoradas e especuladas para agropecuária com a abertura da BR-317, a futura Estrada do Pacífico.

Os conflitos entre pecuaristas e habitantes da floresta, inclusive grupos indígenas e populações imigrantes descendentes dos seringueiros, fizeram nascer um movimento social e ambiental liderado por Chico Mendes, camponês ativista assassinado em 1988 por enfrentar pessoas envolvidas com especulação de terras. [...]. Desde então, foram criadas cinquenta e oito Reservas Extrativistas

na Amazônia brasileira e reservas similares existem na Bolívia e no Peru; a maior parte delas é de áreas de uso sustentável, onde a exploração de borracha e castanha-do-pará é estimulada, mas o corte de madeira e a agricultura são teoricamente restritos. (KILLEEN, 2007, p. 69, tradução nossa).

O Estado do Acre passa por grandes transformações com a implantação da pecuária, o que ocasionou grandes conflitos sociais e impactos ambientais, principalmente nas regiões em que foram abertas rodovias e que concentravam os grandes latifúndios agropecuários, que promoviam grandes desmatamentos para fazer pastos para o gado; os seringueiros extrativistas foram totalmente excluídos desta nova política econômica adotada pelo Estado. Surgem personagens do movimento socioambiental, como Chico Mendes, Wilson Pinheiro, Marina Silva, Osmarino Amâncio, entre outros.

Em contrapartida, fruto desse movimento histórico e social demandaram políticas retratam novas configurações territoriais, buscando atenuar esses conflitos e reconhecer os direitos socioterritoriais das populações tradicionais, como, por exemplo, projetos de reforma agrária, projetos de assentamentos agroextrativistas (PAE), reservas extrativistas (RESEX) e reconhecimento e demarcação das terras indígenas (TI). De forma geral, a dinâmica territorial busca atenuar as desigualdades socioterritoriais, prevalecendo o reconhecimento de identidades e territorialidades relacionadas à organização social dessas populações tradicionais, extrativistas e indígenas, que passaram a ser reconhecidas pelo poder público no Estado do Acre e em toda Amazônia. (LIMA, 2011; 2003).

Assim, as populações amazônicas, em suas lutas emancipatórias, estão diante de desafios de novo tipo pelo grau de coordenação pan-amazônica de um modo jamais havia evidenciado antes. Não se pode compreender o destino da Amazônia, sobretudo dos amazônicos em situação de subalternização, ignorando essas tensões territoriais que atravessam a região. (GONÇALVES, 2017, p. 50).

Neste contexto, na Amazônia Sul-Occidental, a relação da sociedade com o meio ambiente forja a relação com a floresta díspar em vários momentos, pois era necessário explorá-la para sobrevivência, sendo esta relação degradante ao meio. A formação socioeconômica como um produto da sociedade, a relação do homem com a natureza na Amazônia foi uma das premissas de ocupação, preservação e sobrevivência até a atualidade. Assim, conforme novos surtos socioeconômicos vão

se efetivando e novas frentes de migração emergem, germinam novos processos de desterritorialização na Amazônia.

Portanto, a transição do meio natural para o meio técnico se estabelece na Amazônia durante o século XX, buscando a valorização do espaço/território. Ressalta-se que estas relações sempre tiveram como cerne a dependência e o domínio do homem com relação à natureza, constituindo a base da sobrevivência dos grupos humanos, efetivação do Estado e expropriação do capital, o que contribuiu para um desenvolvimento desigual. Nos tempos recentes, acordos binacionais efetivam megaprojetos de infraestrutura físicas como os efetivados pela IIRSA, onde são efetivadas a expansão da malha rodoviária, hidrovias, e obras de energia, propondo um novo regionalismo voltado à fluidez territorial, onde grandes transformações no território refletem na circulação, aspectos estes que serão abordados a seguir.

## PARTE III

### 3 -A AMAZÔNIA E A INTEGRAÇÃO REGIONAL

No Brasil, as regiões mais afastadas do litoral foram inseridas, tardiamente, no processo de integração territorial e regional, pois foram as últimas fronteiras políticas delimitadas no território brasileiro. Nestes casos, o fator geográfico da distância e circulação limitou a integração ao restante do território por ter uma malha de circulação concentrada apenas nos centros urbanos, característica presente em toda Amazônia.

A região amazônica insere-se no contexto integracionista tardiamente, tendo a malha rodoviária rarefeita concentrada nas capitais estaduais, o que a deixa isolada dos centros de poder. Assim, as populações localizadas em regiões isoladas, na borda das fronteiras, desde a colonização continuam dependentes da circulação da rede hidrográfica ou do transporte aéreo, que são de alto custo.

Segundo (ARROYO, 1997), qualquer recorte geográfico tem seu embrião na questão espacial, assim, o território, a região e o lugar refletem a territorialidade como reflexo da combinação de ações socioespaciais “diferentes, opostas, complementares, mutáveis”. Na contemporaneidade, esse campo de forças irradia-se pelo território derivando o movimento de fluxos, da circulação por redes e da ação de atores sintagmáticos, que (re)criam de forma conjunta e separada, dinâmica e inerte, enfim, que resulta na configuração territorial num permanente dinamismo.

Em apontamento simplificado, Santos (1995) expõe que, na fase inicial, a configuração territorial é formada por um conjunto dos complexos naturais e objetos técnicos resultados da produção histórica que substitui a primeira natureza por uma inteiramente humanizada, enfim, resulta da produção histórica do espaço fundada em base territorial.

A configuração territorial como produto de processos históricos e sociais passa à contemporaneidade em busca, por meio da integração regional, da consolidação do controle geopolítico no uso do território, com fins de apropriação de recursos naturais e interesses econômicos de áreas inóspitas e distantes de grandes centros de poder. Países de extensões continentais muito comuns na América Latina, como o Brasil, e regiões como Amazônia, vêm na redefinição dos arranjos espaciais/territoriais

alçados no Estado, nos meados dos anos 50 do século passado, uma forma de inserir a região no contexto global.

No caso da Amazônia, a lógica desenvolvimentista é marcada pelo movimento integracionista territorial, no qual grandes projetos recortam o território em grandes pedaços por meio de eixos terrestres de circulação. Compreender a região e território de fronteira passa pelo entendimento dos acontecimentos globais da economia que incidem nos territórios regionais e locais na busca de ganhos financeiros e lucros, intensificando as discrepâncias centro-periferia.

Neste contexto, analisa-se a organização territorial como um produto social, reflexo das transformações socioespaciais, produzido pelas técnicas em escalas espaço-temporais, abordando o papel do Estado na organização espacial/territorial, que é revestida em grandes projetos desenvolvimentistas propondo novo regionalismo com vistas à integração territorial.

### **3.1 – Estado, regionalismo e a integração do território amazônico**

No século XX, a atuação do Estado como ator do processo de desenvolvimento socioeconômico torna-se preponderante para uso do território amazônico, marcado por novos regionalismos. A organização do espaço amazônico e, conseqüentemente, do seu território é reflexo das ações produtivas do Estado, capital privado e da sociedade.

O planejamento territorial se efetiva na região amazônica, por meio de ações do poder público, na busca da consolidação da integração regional, por meio de circulação rodoviária e aérea, efetivando o controle e ocupação do território, estabelecendo marco institucional e estruturas tecnopolíticas. Os processos se intensificam após os anos 1950 com grandes obras estruturantes, incentivos fiscais e implantação de projetos de colonização nos setores: agropecuário, industrial e mineralógico. (BECKER, 1990a; BECKER, 2013).

O contexto político institucional do Estado na Amazônia é entrelaçado por rede de conflitos e interesses que tem no território a arena política e social de a efetivação. Os conflitos são frutos de relações comerciais, produtivas e trabalhistas que são reflexo do âmbito econômico e que ultrapassam o âmbito político, gerando conflitos internos e externos. Nesse contexto, a Geografia possui papel fundamental na busca da compreensão das relações conflitantes da economia e da sociedade,



que se efetivam territorialmente ao facultar múltiplas possibilidades analíticas no âmbito socioespacial e regional, o que releva a importância no contexto acadêmico.

A abrangência das relações é de fundamental importância para a compreensão da dinâmica territorial, pois o Estado configura-se como ator sintagmático preponderante na formação territorial, almejando espaços de dominação e o recorta, delimita e se volta aos interesses do poder econômico e político, deixando de lado muitas vezes os interesses coletivos.

Ressalta-se a importância de recortar o período analítico da pesquisa geográfica porque os processos históricos e econômicos não são constantes, mas, resultados de ações espaço-temporais, e sujeitos tanto às ações pretéritas como às ações atuais. (SAQUET, 2013).

Na Amazônia, estes períodos são fundamentais para compreensão da historicidade, que perpassa o período atual, que está sujeito às transformações impostas pelo sistema econômico mundial, e se efetiva em novos espaços, propiciando novos lucros, não respeitando os valores endógenos. O processo na região se efetiva por meio de redes técnicas, da mobilidade do capital, da oferta de serviços e de trabalho insalubres e, principalmente, por obras de infraestrutura. Abre possibilidade para a compreensão da dinâmica territorial que perpassa na região da Tríplice Fronteira, pois a dicotomia do desenvolvimento é necessária e, ao mesmo tempo, contraditória.

O sistema de relações de poder no âmbito político e institucional que o Estado desempenha na busca do desenvolvimento faz emergir novas configurações espaciais que são retratadas no território, o que requer a avaliação da contribuição para a sociedade. As configurações espaciais/territoriais são retratadas por meio de obras de infraestrutura, concretizações de redes de logística, comunicação e informação, caracterizando o Estado como um dos principais agentes reguladores e produtores do espaço geográfico.

Destaca-se no processo o papel do Estado como o principal agente de apoio às novas configurações espaciais e nas relações de produção, como, por exemplo, a formação de redes de logística, informação e infraestrutura que converge para verticalização dos processos produtivos. Estes aspectos contrariam o princípio de superação do Estado no contexto neoliberal, no qual continua a exercer um papel ativo na mundialização capitalista, contrariando a 'falsa superação do Estado'. (SPOSITO; SANTOS, 2009).

Na América do Sul, o Brasil, assim como a Amazônia Sul-Occidental, configura-se como campo estratégico inserido na lógica funcional do território pela disponibilidade e variedade de recursos, pois se localiza na parte central do continente, ligado por eixos multimodais de circulação, o que abre possibilidades de consolidar premissas do Estado moderno: regionalismo, regionalização ou 'regionalismo aberto'.

A regionalização apresenta-se, portanto, como ato através do qual, por sua livre vontade e para o seu serviço, o Estado se dota de uma organização territorial nova. [...]. Com a regionalização, busca-se a descentralização administrativa, turística, econômica, agrícola, etc., com vista cada vez maior à centralização política. A regionalização é o processo através do qual 'o Estado se dota de auxiliares' a que atribui um determinado rol de funções administrativas, instituindo-os como verdadeiros agentes criados para a execução positiva da sua vontade política, sob sua supervisão e controle hierárquico estrito. Deste modo, a regionalização constitui o processo através do qual o Estado se propõe a ultrapassar a crise em que se encontra mergulhado e proceder a sua autorrenovação. [...]. (AMARAL, 2002, p. 149).

Corazza (2006), explica o conceito de regionalismo aberto associando a acordos e políticas de integração regional e comercial, na busca de desvencilhar as barreiras burocráticas, na competitividade por meio da formação de blocos regionais e abertura comercial. Em contrapartida, a proposta de regionalismo aberto enlaça medidas protecionistas ao mercado interno, por meio do crescimento econômico e barreiras alfandegárias.

A dificuldade em definir esse conceito surge da própria contradição contida em seus termos, pois, de um lado, "regionalismo" está associado a um certo espaço, delimitado por fronteiras, peculiaridades e interesses próprios, e, de outro, "aberto" indica o contrário, que não existem restrições, fronteiras, nem interesses específicos a serem protegidos. (CORAZZA, 2006, p. 145).

Perz (2013; 2014) e Corazza (2006) ressaltam que na América Latina, nos anos 1980, estratégias e acordos estatais foram pensados por meio de políticas neoliberais que buscaram diluir barreiras comerciais visando à liberalização do comércio entre os países vizinhos, propagando o 'regionalismo aberto'. As barreiras e fronteiras físicas são atenuadas por acordos e tratados regionais, na busca de intensificar o comércio intrarregional, o crescimento econômico competitividade comercial e também a redução de dívidas nacionais.

No planejamento estatal da região amazônica, cabe destacar o papel do Estado por meio das instituições estatais no processo que redefine a dinâmica regional após os anos 1950. Estas ações servem de sustentáculo das políticas desenvolvimentistas para a Amazônia, uma vez que, sem o apoio do aparelho estatal, não haveria base institucional para o planejamento regional e a execução dessas mudanças na região, extensa e díspar por natureza.

No contexto das políticas técnico-estatal destacam-se instituições, como a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), que, posteriormente, foi transformada em Superintendência da Amazônia (SUDAM), Banco da Amazônia (BASA), Zona Franca de Manaus (ZFM), Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA)<sup>22</sup>. Instituições públicas de atuação na Amazônia Legal, retratadas como marcos político-institucionais do Estado para o financiamento e incentivos fiscais na implantação de projetos de desenvolvimento na área agropecuária, industrial, extrativismo vegetal e mineral e que tiveram reflexos diretos na ocupação regional/populacional, infraestrutura física e desenvolvimento regional na Amazônia. A atuação estatal por meio desses órgãos foi associada também, a impactos socioambientais na região. (MELLO, 2006; BECKER, 2013).

Assim, se a lógica da presença das redes físicas foi parte do processo de integração da região ao espaço econômico nacional já consolidado, outros aspectos compõem os antecedentes dessa ação pública. As novas bases institucionais e a nova estrutura do Estado refletem as mudanças e a inserção das políticas de desenvolvimento regional: a institucionalização da SPVEA (Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, em 1953) e da Amazônia Legal; o Plano Quinquenal (1955-1959); e os investimentos em infraestrutura, energia e transporte do Plano de Metas 'Quinze Anos de Política Econômica', estruturando o território por eixos de penetração – as rodovias Belém-Brasília e a Brasília-Acre, entre outras – e simbolizando a modernidade urbana com a criação de Brasília. Tudo isso viabiliza a expansão capitalista em sua fase industrial, concentrando ações básicas e a conexão de regiões não capitalizadas ao centro difusor da economia nacional. (MELLO, 2006, p. 28).

A questão territorial na Amazônia passa a ser um produto das relações humanas e políticas associadas a processos sociais. Transcorre também o debate que envolve o papel do Estado-Nação, que serve como um divisor de águas ao consolidar os limites territoriais no âmbito jurídico-político, incitando a ocupação

---

<sup>22</sup> Autarquia federal criada em 1970 da fusão e das atribuições do Instituto Brasileiro de Reforma Agrária-IBRA e do Instituto Nacional de Desenvolvimento Rural-INDA, responsável pela reforma agrária no território nacional. (MELLO, 2006).

territorial e valorando os recursos naturais. Em contrapartida, segue a lógica da transnacionalização do território.

O território (transnacionalizado) se reafirma pelo lugar e não só pelo novo fundamento do espaço e mesmo pelos novos fundamentalismos do território fragmentado, na forma de novos nacionalismos e novos localismos. Cabe, todavia, lembrar que, graças aos milagres permitidos pela ciência, pela tecnologia e pela informação, as forças que criam a fragmentação podem, em outras circunstâncias, servir ao seu oposto. (SANTOS, 1996, p. 19).

A Amazônia, com a implantação do arcabouço político institucional do Estado, após os anos 1950, atraiu investimentos privados e novas atividades produtivas (mineração, indústrias e agropecuária) e adquiriu características de território transnacionalizado. Segundo Becker (2004a), após a metade do século XX, as ações estatais seguem a lógica global, na busca da competitividade produtiva e reconfiguram a dinâmica territorial e produtiva na Amazônia, por meio da execução de infraestrutura técnica ao implantar a malha tecnopolítica e de circulação, que a mesma pesquisadora define e acrescenta a seguir:

Entre 1968-74, o Estado brasileiro implantou uma malha tecnopolítica na Amazônia, visando complementar a apropriação física e o controle do território. [...]. Redes de circulação rodoviária, de telecomunicações, urbana, etc.; subsídios ao fluxo migratório para o povoamento e formação de um mercado de trabalho regional, inclusive com projetos de colonização, e superposição de territórios federais sobre estaduais, compuseram a malha tecnopolítica. [...]. Esta fase foi marcada por intensos conflitos sociais e impactos ambientais negativos: conflitos de terra entre fazendeiros, posseiros, seringueiros, índios, e desflorestamento desenfreado pela abertura de estradas, exploração da madeira e expansão agropecuária, intensa mobilidade espacial da população, impactos por todos devidamente conhecidos. (BECKER, 2004a, p. 121).

No período, as principais transformações territoriais foram associadas à consolidação da malha rodoviária, destacando-se dois grandes eixos rodoviários que ligam a Amazônia oriental e ocidental: a BR-153, conhecida como Belém-Brasília, e a BR-364, de Cuiabá/MT a Cruzeiro do Sul/AC, possibilitando a ligação terrestre entre vários Estados amazônicos ao Centro-Sul do País. Cabe destacar a construção da BR-230, que ligaria o município de Cabedelo/PB a Lábrea/AM e corta transversalmente a Amazônia. Esta última ficou conhecida como transamazônica e representa, até hoje, uma das obras do governo militar que não foi concluída e havia sido planejada para ligar transversalmente a região Nordeste ao Norte do País.

As rodovias tiveram uma relação direta no processo de ocupação regional nas últimas décadas. A rede rodoviária constitui uma base técnica imprescindível na integração às racionalidades socioeconômicas nacionais e globais. Grande parte da população que migrou para a Amazônia e das atividades implantadas se fixou próximo às estradas. Mas o preço pago foi excessivamente elevado. [...]. As transformações e os conflitos induzidos por uma rodovia ocorrem já na fase de planejamento. A mera expectativa de sua construção gera um movimento de pessoas e capitais em direção a sua área de influência, que buscam se antecipar à obra e, assim, capturar os ganhos futuros, sobretudo apropriando-se de grandes extensões de terra. Caso a expectativa pela execução do projeto seja demasiadamente longa e de forte credibilidade, poderão ocorrer profundos conflitos e transformações sociais e econômicas na área, mesmo que a obra não se concretize. (BECKER; STENNER, 2008, p. 85).

A malha rodoviária brasileira, apesar de promover interligação de regiões isoladas como a Amazônia, foi construída no planejamento estatal da gestão militar (1964-1985), superestimando o território apenas num viés produtivo em grande escala capitalista e minorando (ou não computando) os impactos socioambientais destas intervenções territoriais.

Assim, as rodovias não estão associadas apenas a grandes impactos socioambientais na sua construção, mas também por impulsionarem a mobilidade demográfica, por migrações da força de trabalho para zonas consideradas periféricas. A consolidação da malha rodoviária com a abertura das estradas também corroborou com a implantação de projetos de colonização para reforma agrária, projetos para agropecuária, mineração e energia, sendo acompanhadas obras de infraestrutura, como portos, aeroportos e rodovias.

Na Amazônia, os recursos naturais passam a ser valorizados com maior ênfase pelo viés integracionista e produtivo, enquadrando a bacia hidrográfica intercontinental numa visão produtivista para, em larga escala, aproveitar seu grande potencial hídrico para geração de energia e transporte (hidrovias).

Assim, a logística funcional do território na Amazônia passa a incluir o território na lógica integracionista de circulação produtiva, dotando-o de novas redes técnicas, como portos, hidrovias, usinas hidrelétricas, e logísticas para prospecção de petróleo e gás natural. Destaca-se, na Amazônia, a Hidrovia do Rio Madeira-Amazonas, que possibilita ligação com o Oceano Atlântico, fazendo parte de uma logística multimodal formada por rodovias, portos e hidrovias interligando pontos

estratégicos que atendem às exportações da ZFM e da produção do agronegócio e da pecuária do Norte e Centro-Oeste lançam a ideia de um regionalismo aberto.

A região da Bacia Hidrográfica do Rio Amazonas enquadra-se na logística territorial, pois prioriza aproveitamento dos recursos hídricos para transporte, comércio e geração de hidroeletricidade, buscando atenuar os *déficits* energéticos, de transporte e de mercado, ampliando a escala regional, nacional e internacional, e atraindo investimentos industriais para a região. “A logística do território é mais abrangente do que a logística empresarial. Ela integra vários tipos de redes estruturantes, públicas e privadas, incluindo sistemas de transportes e armazenagem, produção e distribuição de energia, serviços de telecomunicações, [...]”. (BECKER; STENNER, 2008, p. 82).

Já no final do século XX, a questão territorial na Amazônia é marcada pela consolidação de atividades ligadas aos setores da agropecuária, mineração, hidroenergia, e exploração extrativista e madeireira, consolidando a região dentro da dialética produtiva e acumulativa do capital.

Esse processo se efetivou com o apoio preponderante do Estado por meio de incentivos fiscais, dotação de infraestrutura e arcabouço técnico-político. Assim, um ponto em comum nas teorias contemporâneas do desenvolvimento regional foi a incorporação de questões recentes ligadas à nova divisão internacional do trabalho, a logística do território, o meio ambiente como capital natural e reserva de valor.

Nesse contexto, a estrutura regional requer novas mudanças territoriais, que podem ser objeto das inovações tecnológicas para a exploração da região, numa lógica funcional e produtiva do território. (BECKER, 2005).

O Estado, os agentes e as instituições multilaterais são os principais protagonistas neste processo de mudança. Eles buscam os mais diversos níveis de interação na defesa de seus projetos de desenvolvimento, acúmulo de lucros e defesa ferrenha da “integração regional” por meio da implantação de infraestruturas físicas.

Compreender a dinâmica regional perpassa pelo entendimento de que forças exógenas ao contexto político, econômico e cultural em nível local/regional/global. O Estado é influenciado por escalas anteriores sendo caracterizando um Estado territorializado, e influencia cada vez mais o processo que ameaça a autonomia do território. (SANTOS, 2006; SANTOS; SILVEIRA, 2001).

No Quadro 02, sintetizam-se as principais transformações na dinâmica territorial e produtiva e as novas realidades na Amazônia.

**Quadro 2 - Dinâmica territorial: Impactos socioeconômicos e ambientais na Amazônia**

Mudanças estruturais	Principais conflitos	Novas realidades
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Efetivação da malha rodoviária;</li> <li>- Implantação de projetos de assentamentos;</li> <li>- Novas atividades produtivas, como a pecuária, agricultura e mineração;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- migração populacional;</li> <li>- implantação de atividades com forte degradação ambiental;</li> <li>- desmatamentos e queimadas;</li> <li>- conflitos socioambientais pela posse da terra;</li> <li>- êxodo rural e urbanização desordenada;</li> <li>- formação de grandes latifúndios às margens dos eixos rodoviários;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- integração regional possibilitada pela conectividade/articulação territorial com grandes centros do País;</li> <li>- diversificação populacional com reflexos na divisão regional do trabalho;</li> <li>- novas atividades produtivas;</li> <li>- inovações tecnológicas nos processos produtivos;</li> <li>- surgimento de centros urbanos com novas oportunidades de trabalho;</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Obras do sistema energético</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- formação de grandes lagos e barragens associadas a obras hidrelétricas;</li> <li>- desapropriação territorial de populações tradicionais;</li> <li>- proliferação de doenças tropicais como dengue e malária, entre outras;</li> <li>- destruição e alteração de <i>habitats</i> naturais (fauna e flora);</li> <li>- pressões na segurança alimentar (pesca e agricultura familiar) das populações atingidas por barragens;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- o sistema energético junto com a ligação rodoviária possibilitou a consolidação de sistema de telecomunicações em redes interligado nacionalmente;</li> <li>- abastecimento energético dos centros urbanos e rurais (eletrificação rural);</li> <li>- atração de atividades industriais que demandam energia elétrica para regiões isoladas dos grandes centros desenvolvidos;</li> <li>- oportunidades de novas atividades socioeconômicas para populações de baixa renda;</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exploração mineral</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- contaminação do solo e dos recursos hídricos por metais pesados;</li> <li>- poluição do ar e sonora;</li> <li>- mudança na cobertura florestal e do solo;</li> <li>- proliferação de garimpos clandestinos e ilegais;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- impactos ambientais em todos seus âmbitos;</li> <li>- possibilidades de aumento das exportações e impostos;</li> <li>- invasão de áreas protegidas como terras indígenas;</li> <li>- introdução de vetores de doenças;</li> </ul>

**Fonte:** RAISG, 2012; KILLEEN, 2007; BECKER, 2005; SMERALDI, 2005; MELLO, 2006; DOUROJEANNI (2006; 2001). **Organização:** Dermeson Lima, 2015.

A dinâmica de formação territorial e do desenvolvimento da Amazônia, baseada na incorporação de teorias sociais, econômicas e políticas contemporâneas, busca a valorização produtiva do território, transformando-o em espaço produtivo. Foram abertas vias de circulação para as regiões mais remotas da Amazônia, que, no passado, eram caminhos de água (rede hidrográfica), e, na atualidade, são configurados caminhos de asfalto. Estas últimas, as rodovias, são efetivadas territorialmente a diversos impactos territoriais, ambientais e sociais.

A mobilidade territorial permite o avanço de empresas e negócios do setor mineral (garimpos/grandes mineradoras), agropecuária (latifúndios) e agricultura (agronegócio). Os principais impactos territoriais da abertura e pavimentação dos eixos rodoviários são os desmatamentos ao longo das margens das rodovias, seguidos de queimadas para implantação da pecuária e agricultura, poluição de recursos hídricos, do solo e do clima, além da desapropriação das populações tradicionais, como índios, quilombolas, extrativistas e ribeirinhos.

O processo de mobilidade territorial busca a interiorização do povoamento como ocorrido na Amazônia, processo este que foi intensificado após a segunda metade do século XX, ocasionado, principalmente, pela ação estatal promoveu a infraestrutura de transporte incentivando uma fluidez territorial. A malha técnica instituiu vias rodoviárias que atraíram atividades agrícolas, pecuárias e de mineração, entre outras, o que criou a disparidade da riqueza e da pobreza do/no território.

Becker (2013) ressalta que o processo que desencadeou a urbanização regional teve a ação estatal como um fator preponderante para a logística de infraestrutura, industrialização e ocupação populacional.

Destacam-se, também, os incentivos fiscais e creditícios, redes de infraestrutura presentes na construção e conservação das rodovias federais, projetos de assentamentos que incentivaram a migração e, conseqüentemente, o crescimento populacional na região. Os investimentos estatais e privados tiveram efeitos conflitantes no território amazônico; se, por um lado, o povoamento da região aconteceu, surgiram, também, a expansão da fronteira agropecuária e a exploração madeireira, mineralógica e energética, que, pelo planejamento deficiente, causaram diversos impactos negativos sociais e ambientais.

Desta forma, a dinâmica territorial requer a implantação de infraestruturas para a efetivação, controle e desenvolvimento econômico por meio do planejamento e ordenamento do território. Os processos são impulsionados pela intervenção estatal



na busca do ordenamento territorial para que se possa alcançar uma maior dinamicidade dos grandes arranjos produtivos e socioespaciais de dimensão continental, tendo por base o processo de acumulação capitalista sempre em expansão. (MOREIRA, 2012).

A tendência observada é irreversibilidade, pois violam territorialidades históricas resultando processos de desterritorialização que atinge populações tradicionais e seus habitats. Assim, na contemporaneidade, estas ações estatais se concretizam por meio dos seus planos de governo que ordenaram o território amazônico impulsionando processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização. Para a ocupação do território amazônico, investe-se na exploração produtiva, oferecendo incentivos fiscais e implantando grandes projetos desenvolvimentistas, retratando a região como uma fronteira agrícola, mineral e energética. (BECKER, 2005; HAESBAERT, 2002).

A presença do Estado como agente da dinâmica territorial é fator preponderante na organização territorial amazônica, assim como a inserção no contexto integracionista, pois a Amazônia retrata a necessidade do integracionismo continental. Apesar de a instituição do território prescrever a existência do Estado, a questão territorial desempenha uma relação dinâmica e contraditória no desenvolvimento regional na Amazônia por toda a história e ganha força na logística neoliberal contemporânea sob a égide do regionalismo. (BECKER, 2004b).

Segundo Amaral (2002 p. 149) “a regionalização é o processo através do qual ‘o Estado se dota de auxiliares’ a que atribui um determinado rol de funções administrativas, instituindo-os como verdadeiros agentes criados para a execução positiva da vontade política, [...]” Defende-se aí a figura do Estado, numa concepção organicista do território, como um dos principais agentes que exercem essa relação de poder e dominação, desempenhando um papel contraditório na organização espacial, na busca do desenvolvimento socioeconômico, que muitas vezes leva à exclusão da sociedade e à degradação do meio ambiente.

A dinâmica regional promove relações socioeconômicas, sociais, políticas e ambientais que perpassam o sistema econômico global, na escala local/regional/internacional em múltiplas escalas e relações de poder. (BECKER, 2005). Realidade presente na região amazônica, na qual a questão territorial torna-se um dos caminhos para consolidar a integração regional estimulada pelos governos latinos de forma conjunta, por meio de grandes projetos de integração física

territorial, como a Iniciativa Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). Aprofunda-se a seguir o debate que envolve esse projeto integracionista para a América Latina e que tem na Amazônia um dos grandes eixos de desenvolvimento e implantação de infraestruturas intermodais de transportes, energia e comunicações.

### **3.2 - A Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana - IIRSA**

As políticas públicas territoriais voltam-se para a integração dos países latino-americanos, com a implantação de grandes projetos de infraestrutura. Na escala regional e global, os governos dos países latino-americanos passaram a ver a importância da retomada do crescimento apoiados no seu patrimônio natural.

As ações buscam a diluição das barreiras físicas territoriais na lógica da circulação e fluidez territorial, fomentando o comércio inter-regional e internacional. Com isso, os governos latinos buscam parcerias entre as nações e organizações multilaterais de desenvolvimento através de tratados, blocos e acordos regionais e locais, destacando-se o papel do Estado como indutor de políticas públicas, do ordenamento e planejamento do uso do território.

Haesbaert (2002, p. 158), faz paralelo entre utopia do desenvolvimento e questão territorial e acrescenta: “o território, não seria um simples instrumento de domínio político-econômico e/ou espaço público de exercício de uma (pretensa) cidadania, mas efetivamente um espaço de identificação e (re)criação do/com o mundo, a ‘natureza’.”

Estas relações fazem parte de territorialidades e regionalismos na zona de fronteira da Amazônia Sul-Occidental, pois a transitoriedade transfronteiriça é uma realidade marcante desde o período de colonização e está presente na atualidade. As intervenções socioespaciais/territoriais são retratadas por ações estatais e privadas e da sociedade civil.

Segundo Santos (1996) e Smeraldi (2005), as regiões periféricas dos sistemas socioeconômicos, como nos países latinos contam com rica biodiversidade e vastos recursos hídricos e inserem-se na lógica global integracionista, ou seja, a valorização territorial no viés de planejamento estratégico estatal. As potencialidades, que se consolidam como sistemas técnicos por meio da implantação de infraestruturas, são

identificadas no planejamento estatal como setores estratégicos para o desenvolvimento na busca da fluidez territorial.

Destaca-se entre os principais acordos de integração sul-americana o Tratado de Cooperação Amazônica (TCA), um organismo internacional de cooperação dos oito países sul-americanos do contexto amazônico<sup>23</sup> acordado em 1978. Este tratado configura-se como um fórum político regional que busca a coordenação e cooperação de políticas comuns para os países amazônicos, tendo o 'manejo' dos recursos naturais e a defesa da soberania territorial como algumas das premissas.

Já no final do século XX, os países membros do acordo firmaram o protocolo de emenda ao acordo, instituindo a Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA), tornando-se foro regional dos países amazônicos que o instituíram como projeto de viabilização da integração competitiva regional. (VITTE, 2013). Nesse percurso destaca-se a integração regional proposta pela Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana (IIRSA), acordada pelos governos sul-americanos na busca de firmar sinergias logísticas de transporte e circulação continental.

A IIRSA é acordo resultante do encontro entre os presidentes dos países sul-americanos, denominado de Cúpula Sul-Americana, realizado em Brasília-DF, capital da República Federativa do Brasil, no ano 2000, presidido pelo então chefe de Estado da época, Fernando Henrique Cardoso.

Busca selar acordos, projetos e ações estruturais redesenhando a infraestrutura regional sul-americana na busca de negócios e oportunidades comerciais. O plano de integração física sul-americana interliga pontos de conectividade retratados como eixos de integração territoriais ligados sinergicamente na busca de potencializar o comércio intercontinental. (VITTE, 2005; BECKER; STENNER, 2008).

A IIRSA é estimulada na América do Sul, desde 2000, como uma tentativa de integração dos meios de transportes, fontes de energia e redes de telecomunicações, visando organizar o espaço do subcontinente. A partir de um plano de integração elaborado pelo BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), foram apontados os principais problemas que inibem o comércio na América do Sul e feitas propostas para otimizar as trocas internacionais, tendo como referência os chamados eixos de integração e desenvolvimento com maiores fluxos de intercâmbios e os com potencial para serem desenvolvidos. (VITTE, 2005, p. 05).

---

<sup>23</sup>Engloba os países da Pan Amazônia, com exceção da Guiana Francesa, território ultramarino da França

Segundo Perz (2013), os projetos da IIRSA concentram-se em áreas remotas, ricas em recursos naturais e biodiversidade, o que estimula a preocupação em relação aos seus impactos socioambientais e dúvidas sobre a integração regional e o crescimento socioeconômico para os territórios que efetivam.

Na América do Sul, principalmente na Amazônia, territórios ricos em biodiversidade, passam a ser valorizados como fronteira de acumulação, voltada à participação do comércio internacional, podendo ser alcançada por meio da integração territorial do continente com sinergias territoriais e de infraestruturas. “O princípio básico da IIRSA é o regionalismo aberto, com o objetivo de reduzir ao mínimo as barreiras internas ao comércio, os gargalos na infraestrutura e nos sistemas de regulação que sustentam as atividades produtivas de escala continental. [...]”. (BECKER; STENNER, 2008, p. 129).

A IIRSA está implementada dentro de uma nova concepção de integração regional denominada pelo BID de ‘novo regionalismo’, baseado no mercado externo, com as seguintes características: abertura para os mercados mundiais; promoção da iniciativa privada; e a retirada do Estado da responsabilidade com a atividade econômica direta. E para esse novo regionalismo se concretizar, fazia-se fundamental um continente com sua infraestrutura física integrada. (SAID, 2008, p. 64).

Nesse contexto, a IIRSA valoriza o território defende o regionalismo aberto para integração sul-americana, organizada por áreas territoriais, organizados em dez Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID). Os eixos buscam a integração regional dotando os territórios de projetos logísticos de infraestrutura, desvencilhando as barreiras físicas territoriais como o relevo e a hidrografia, propiciando uma maior circulação, por exemplo. Os princípios norteadores dos eixos estão em consonância com os aportes conceituais centrados no espaço/território apropriado, citados na presente pesquisa, como território, região, circulação e fluxos, assim caracterizados:

Um eixo de integração e desenvolvimento é uma franja multinacional do território que inclui certa provisão de recursos naturais, assentamentos humanos, áreas produtivas e de serviços logísticos. Articulado pela infraestrutura de transporte, energia e comunicações, facilitando o fluxo de bens e serviços de pessoas e de informações tanto dentro do seu próprio território em direção e do resto do mundo. (IIRSA, 2016, p. 240). (tradução própria).

Os eixos de integração são ações de infraestrutura que valorizam sinergias territoriais, buscando diminuir as assimetrias regionais, ou seja, planificação territorial para circulação. Os eixos de integração inter-regional priorizam áreas estratégicas, dando algumas prioridades, como, por exemplo, territórios com riquezas naturais, áreas produtivas e dotadas de serviços logísticos e com concentração populacional. O planejamento dos EID da IIRSA prioriza a fluidez territorial, buscando a diluição das barreiras físicas, visando transformá-las em corredores de exportações de produtos e matérias-primas, nos quais são instaladas as principais obras dos megaprojetos em eixos intermodais de circulação.

As estratégias de integração foram elaboradas a partir da análise da localização das principais riquezas naturais da América do Sul, as formas como poderiam ser utilizadas e a infraestrutura necessária para seu aproveitamento, considerando: as oportunidades de integração física mais evidente; a consolidação das cadeias produtivas competitivas e a redução de custos. A integração propugnada nessa iniciativa, com o apoio das agências multilaterais, visa aumentar a fluidez do território para facilitar o escoamento dos recursos naturais e dos principais produtos da pauta de exportação dos principais países da região, Brasil em especial, sem considerar os impactos ambientais e sem uma ampla discussão com a sociedade. (VITTE, 2005, p. 05).

Em linhas gerais, os corredores foram projetados como melhores rotas possíveis para o transporte de mercadorias e matérias-primas, buscando reduzir custos de transporte e fortalecer a cadeia produtiva regional num viés logístico e territorial. Na Amazônia, estes territórios são dotados de recursos naturais não renováveis com potencialidades energéticas como petróleo, minérios, gás natural, recursos hídricos e grande biodiversidade, fauna, flora, fármacos, entre outros produtos da floresta. (BECKER, 2004b).

Segundo Costa (2011), os eixos de integração sul-americana, acordados por 12 países que compõem a América do Sul, são compostos por 335 projetos em três grandes áreas: transporte, energia e comunicações. Estas áreas estão organizadas em dez eixos retratados a seguir: Eixo Andino, Eixo Peru-Brasil-Bolívia, Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná, Eixo Capricórnio, Eixo Andino Sul, Escudo Guayanés, Eixo Amazonas, Eixo Interoceânico Central, Eixo Mercosul-Chile e Eixo Sul. (IIRSA, 2010; 2016).

Os EID da IIRSA estão diretamente atrelados aos avanços técnicos científicos, na ampliação dos sistemas de comunicação, energia e transporte,

consolidando verticalidades e horizontalidades territoriais. Destacam-se ações de integração multimodal de transportes com projetos prioritários e estratégicos para construção de portos, rodovias, ferrovias, hidrovias, túneis, pontes, sistemas de energias e telecomunicações, gasodutos, entre outras obras, que fomentam o transporte multimodal em toda a América do Sul. (SILVA, 2004).

De modo geral, a região amazônica enquadra-se neste contexto integracionista de ações e megaprojetos de infraestrutura física que busca estruturar sistemas logísticos. Nesse caso, apoiados por projetos estruturantes que são configurados como horizontalidades que retratam espaços contínuos integrados, como os eixos de desenvolvimento planejados e executados pela IIRSA. As ações estatais não somente buscam vencer gargalos físicos para integração intercontinental, mas, acima de tudo, consolidar, no âmbito político-institucional, a agenda comum entre os países latinos que fomentem atividades produtivas para toda a região Pan-Amazônica.

Portanto, as ações estatais nas políticas de regionalismo são alternativas de desenvolvimento do território amazônico. Nas últimas décadas, as ações territoriais buscam vencer gargalos de infraestrutura e inserção no competitivo cenário mundial. A região mostra possibilidades para redes de difusão e circulação, com corredores de mobilidade física e socioespacial necessários ao fomento do desenvolvimento econômico regional. A seguir aprofundam-se o estudo dos eixos de integração e desenvolvimento (EID) para o território amazônico, áreas prioritárias para efetivação de projetos integracionistas da IIRSA para a região da Amazônia Sul-Occidental.

### **3.3 - Os eixos integracionistas da IIRSA na Amazônia Sul-Occidental**

As intervenções estatais, nas últimas décadas, buscam modernização territorial da Amazônia visando integrá-la ao mercado nacional e internacional. As frentes de ocupação fomentaram políticas públicas de incentivos fiscais privilegiando atividades impactantes no espaço local, como mineração, pecuária e exploração florestal, além de obras de infraestrutura ligadas ao setor energético, como hidrelétricas e aberturas de estradas e projetos de reforma agrária.

No final do século passado, a ação estatal no território amazônico é marcada por um planejamento regional, configurado em planos estratégicos de

ação governamental (planos plurianuais)<sup>24</sup>, fundamentados em grandes projetos de infraestrutura que são articulados em eixos de desenvolvimento que visam à integração regional e intercontinental. (CASTRO, 2008).

A região amazônica insere-se em quatro eixos dos dez propostos pela IIRSA, idealizando a ligação intercontinental em quatro direções na América Latina: norte, sul, leste e oeste. O Rio Amazonas é o principal vetor de integração para vários eixos integracionistas, tendo destaque o eixo multimodal do Amazonas, que é o maior e mais ambicioso eixo de integração da IIRSA.

Além de sua riqueza natural, é uma zona econômica muito variada, abrangendo atividades industriais (eletrônica, biotecnologia, química, produtos farmacêuticos, cimento, naval, alumínio, fertilizantes), agricultura (cana-de-açúcar, algodão, tabaco, café, algodão, soja, sorgo), agroindustrial, florestal, pesca, extrativista (petróleo, gás, carvão, metais, urânio, ferro, ouro, esmeraldas) e turismo, com excelentes condições para a geração de hidreletricidade. Para as suas condições, os primeiros 44 projetos da IIRSA para esta 21ª tira são para obras fluviais, 12 rodovias, 3 marítimas, 5 para transporte aéreo e outra para adaptação de fronteira, e as outras duas são para interconexão energética, na qual se identificam "Sérias dificuldades", uma vez que os sistemas de geração de eletricidade estão muito distantes. Por esta razão, este eixo tem uma inclinação para o sul seguindo a rota do rio Madera, o principal afluente da Amazônia e com um potencial hidroelétrico inestimável. (CECEÑA; AGUILAR; MOTTO, 2007, p. 23-24, tradução nossa).

Na região da Bacia Hidrográfica do Rio Amazonas, os eixos integracionistas priorizam o aproveitamento dos recursos hídricos para transporte, comércio e geração de energia, buscando atenuar estes *déficits* de transporte e comércio com a atração de investimentos industriais para a região amazônica. A IIRSA propõe cinco eixos que, de alguma forma têm ligação com o Rio Amazonas, formando um corredor bio-oceânico que liga os extremos do continente sul-americano (leste-oeste), sendo Rio Amazonas a principal via de conexão.

De acordo com Ceceña; Aguilar; Motto, (2007), os eixos que abrangem a Pan-Amazônia têm o Rio Amazonas em posição estratégica, por englobar a parte central do Brasil, do continente latino sul-americano e de alguns países da Pan-Amazônia formando um corredor de conexão.

---

<sup>24</sup>Destacam-se neste contexto, o Plano Brasil em Ação (1996-1999), Avança Brasil (2000-2003), Plano Plurianual (2004-2007) Programa de Aceleração do Crescimento I e II (2007- 2010 e 2011-2014). (CASTRO, 2008).

Dos eixos integracionistas propostos pela IIRSA destaca-se o Eixo Peru-Brasil-Bolívia (PBB), por configurar-se como alternativa de ligação para a região do Pacífico (Estrada do Pacífico), abrindo possibilidade de ligação com a bacia do Rio Madeira-Beni (Hidrovia do Madeira/Amazonas), bem como interligação com outros eixos secundários, localizados em regiões que permitem ligações transfronteiriça, em todos os extremos da Amazônia. Cria alternativa de saída para corredores marítimos por meio da conexão com a Bacia do Rio Orinoco ao norte, Rio Madeira em direção ao Brasil Central e ao sul com o Rio da Prata e do Atlântico, acessado por meio da hidrovia do Madeira. (SILVA, 2004; COSTA, 2011).

O EID do Amazonas possibilita a conexão do continente ao Oceano Pacífico e Atlântico, tornando o Rio Amazonas grande hidrovia intercontinental, aproveitando-a como uma via de transporte, geração de energia hidráulica e fronteira de recursos naturais da região, viabiliza o comércio regional com o mercado de negócios da economia global. O Rio Amazonas é o principal vetor de integração dos eixos propostos para a região Pan-Amazônica pela potencialidade de conexões multimodais para fluxo de transporte com toda a região.

Por sua vez, os sistemas de conexão projetados pela IIRSA articulados por eixos principais e secundários efetivam canais de escoamento da produção regional que, em nível local, impulsiona diversos processos de desterritorialização, expropria populações tradicionais e degrada recursos naturais associados a processos produtivos.

As direções dos eixos posicionam-se para as regiões oceânicas que encontram os terminais de cargas e portos marítimos, fomentando o comércio intercontinental. “Seu propósito não é criar um canal de passagem interoceânico tal como o Canal do Panamá. Ao contrário, todos os eixos da IIRSA se articulam para criar canais de escoamento da produção interiorana para terminais de exportação, seja no Pacífico ou no Atlântico.” (COSTA, 2011, p. 113).

Destaca-se a questão energética ligada ao potencial hidrelétrico, gás natural, petróleo e energia, exportação de produtos industrializados oriundos da ZFM, e ao turismo ligado à biodiversidade amazônica e ao mar do Caribe. As obras da IIRSA buscam a integração dos EID Amazonas e Guianês, configurando uma dinâmica de circulação na porção extremo norte da Amazônia dotando-o de infraestrutura que dinamizam a fluidez territorial. Vale ressaltar neste contexto, a pavimentação das BR-174 e BR-156 em Roraima e Venezuela, a ponte binacional sobre o Rio Oiapoque que liga Macapá no Brasil a Caiena, na Guiana Francesa, pela



continuidade da BR-156, com planejamento de ligação rodoviária a Suriname, Guiana e Brasil, com conexão com a Venezuela, obras estas incidiram em fluxos migratórios entre estes países. (SILVA, 2004; COSTA, 2011).

Estas duas rodovias serviram de rota turística e de imigração internacional, como ocorre com a Estrada do Pacífico na Amazônia Sul-Occidental. O desenvolvimento da infraestrutura logística de transporte, energia e comunicação é uma realidade da IIRSA para os países da América do Sul, assim como para a integração da região Pan-Amazônica. Assim, por meio da efetivação da infraestrutura planejada, os projetos avançam e modificam a configuração territorial dos países sul-americanos que formam a Amazônia Sul-Occidental.

Na América do Sul, as iniciativas de integração avançam e contribui para romper o padrão de fragmentação estabelecido nos processos de colonização, marcado pela rivalidade entre os países. A lógica da competição, em certa medida, explica a deficiência de infraestrutura para promoção da integração física, como estradas, ferrovias, túneis e outras. Rompendo o estigma da competição e da rivalidade, e alimentados pela consciência de que a cooperação promove mutuamente o fortalecimento econômico e social, os países da região passaram a almejar um projeto de integração. Nesse contexto, a região de fronteira passa a ser vista como área estratégica e foco de políticas nacionais de desenvolvimento, a partir de pactos de cooperação bilateral, e de forma mais ampla, da criação do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), da União de Nações Sul-Americanas (UNASUL) e da Iniciativa para Integração de Infraestrutura Física da América do Sul (IIRSA). (OLIVEIRA, 2012, p. 73).

No a região, o Eixo Peru-Brasil-Bolívia (PBB), que se encontra em estágio avançado de consolidação, está inserido na região em estudo, a Amazônia Sul-Occidental e o objeto de estudo, a Estrada do Pacífico. São estas territorialidades, regionalizações e rugosidades técnicas que justificam este debate, pois a Estrada do Pacífico é resultado desta intervenção territorial estatal em diferentes escalas de poder na região da Amazônia Sul-Occidental configuradas pelos megaprojetos da IIRSA.

Segundo a IIRSA, o Eixo PBB busca consolidar o desenvolvimento socioeconômico da macrorregião do sul do Peru e os Estados do Acre e Rondônia do Brasil, com os países fronteiriços da Bolívia e Peru. “Tem como função estratégica facilitar o intercâmbio comercial e turístico e incrementar os serviços logísticos que buscam garantir o acesso desses territórios aos mercados internacionais e promover o processo de integração.” (IIRSA, 2016, p. 235).



Pacífico, extensão da rodovia federal, aBR-317. O último trecho concluído em território brasileiro em 2006 interliga as cidades acreanas de Brasiléia e Assis Brasil, em direção sul até a tríplice fronteira com o Brasil, Bolívia e Peru. Outro projeto da IIRSA concluído nesse eixo é a ponte binacional Brasil/Peru nas cidades fronteiriças de Assis Brasil/AC e Iñapari, no Departamento de Madre de Dios no Peru, no ano de 2006, e também a pavimentação do trecho do lado brasileiro da Estrada do Pacífico. (LIMA, 2009; 2015).

As estratégias de infraestrutura buscam a consolidação de conectividades de circulação entre três países. As características das obras que estão concluídas e em fase de planejamento e execução no Brasil, Bolívia e Peru são apresentadas no Quadro 03.

**Quadro 3 - Estágio dos projetos da IIRSA, no Eixo Peru-Brasil-Bolívia (PBB)**

<b>PROJETOS CONCLUÍDOS NO EIXO PERU-BRASIL-BOLÍVIA</b>			
<b>Definição do projeto ou obra de infraestrutura</b>	<b>Investimentos estimados (em milhões de US\$)</b>	<b>Localização</b>	<b>Etapa de execução</b>
Estrada do Pacífico trecho Brasiléia/Assis Brasil	--	Brasil	Concluído
Sistema de transmissão UH Madeira ao Sistema Central do Brasil	3.823,0	Brasil	Concluído
Pavimentação Carretera Interoceânica (Trecho Iñapari-Porto Maldonado-Inambari-Juliaca-Cusco)	1.976,0	Peru	Concluído
Carretera Interoceânica Sul (Trecho II San Juan Macona-Abancay-Cusco-Urcos)	145,4	Peru	Concluído
Linha de transmissão de energia San Gabán/Porto Maldonado	23,6	Peru	Concluído
Ponte sobre o Rio Acre (Assis Brasil/Iñapari)	12,0	Brasil-Peru	Concluído
Complexo Hidrelétrico do Rio Madeira	18.209,0	Brasil	Concluído
<b>PROJETOS ESTIMADOS E EM EXECUÇÃO NO EIXO PERU-BRASIL-BOLÍVIA</b>			
Hidrelétrica Binacional Bolívia-Brasil	5.000,0	Bolívia/Brasil	Fase de estudos
Hidrelétrica Cachoeira Esperança/Rio Madre de Dios	1.200,0	Bolívia	Pré-execução
Carretera Guayamerín-Riberalta-Yucumo-La Paz	658,0	Bolívia	Em execução
Construção do Aeroporto Internacional de Cusco	658,0	Peru	Pré-execução
Reforma do Aeroporto Internacional de Porto Maldonado	42,4	Peru	Em execução
Reforma do Aeroporto Internacional de Arequipa	51,2	Peru	Em execução

**FONTE:** IIRSA, 2016

Constata-se que as obras propostas consolidam estratégias que concretizam uma maior fluidez espacial, a circulação em rodovias e aeroportos, implementam a região de infraestrutura para atrair empreendimento. Somadas às obras de infraestrutura na região da Tríplice Fronteira da Amazônia Sul-Occidental, têm ainda a construção do centro de controle de fronteira (alfândega, posto de controle migratório da Polícia Federal, fiscalização fitossanitária) na fronteira brasileira, no município de Assis Brasil-AC, e outros dois em fase de planejamento, um do outro lado na cidade de Iñapari e outro na fronteira do Peru com a Bolívia. As obras complementadas com a construção e reforma de aeroportos na Bolívia e no Peru, de forma geral, têm impactos diretos na circulação e no turismo tanto em escala regional, nacional e internacional para os países que compõem a Tríplice Fronteira.

Uma das obras é a ponte sobre o Rio Madeira, que representa a última grande obra a ser concluída para a ligação rodoviária da BR-364 definitiva com a Rodovia Interoceânica (Figura08).

**Figura8 - Canteiro de obras da ponte sobre Rio Madeira, na BR-364, Abunã-RO**



Fonte: SECON/AC, NOV/2015.

Destaca-se na figura anterior, ao fundo o Rio Abunã desaguando no Rio Madeira, estes dois recursos hídricos binacionais representam a fronteira natural nesta parte da Amazônia Sul-Occidental entre a Bolívia e o Brasil, via de acesso e de disputas territoriais no período histórico passado, e de importante via de circulação em tempos recentes para as populações tradicionais.

No território brasileiro, a Rodovia Interoceânica concretiza a ligação intercontinental Atlântico/Pacífico. No âmbito regional, possibilita a ligação da Amazônia Sul-Occidental entre a região do Acre/Amazonas/Rondônia (Brasil), Pando (Bolívia) e Madre de Dios (Peru), e segue em direção à costa do Pacífico. Verifica-se que a referida rodovia, ao se interligar com a BR-364 em Porto Velho/RO, torna-se o principal acesso do Norte para a região Centro-Oeste, grande produtora de grãos. A BR 364, liga é a principal ligação com a região Centro-Sul que possui malha rodoviária densa, e, por conseguinte, dar acesso à costa do Atlântico.

A extensão da BR-317/Estrada do Pacífico possibilita a ligação entre Rio Branco/AC e Boca do Acre/AM, e posteriormente, através de uma hidrovia Madeira-Amazonas, com Manaus/AM. Estas últimas cidades interligadas por vias fluviais com o Rio Amazonas, e, respectivamente, com o Rio Madeira e o Rio Purus. As obras macrorregionais formam e sobrepõem territorialmente dois EIDs, o Eixo Amazonas e o Eixo Andino com o Eixo PBB.

[...], o eixo Peru-Brasil-Bolívia-PBB possibilitará a integração desde Porto Velho (Rondônia) até os portos peruanos de Maratani e Ilo, passando por Rio Branco (Acre), possibilitando, dessa forma, mais um caminho em direção aos países da Ásia e da Oceania, bem como integrar-se-á ao eixo multimodal do Amazonas a partir da hidrovia Madeira-Amazonas, permitindo a circulação de produtos nos sentidos Leste-Oeste e em direção ao Norte, através da BR-174. Além disso, tal eixo irá possibilitar, entre outras coisas, a implementação de vultosos investimentos na Bolívia, principalmente no setor de energia elétrica. O eixo Peru-Brasil-Bolívia é de grande importância para os produtores de soja de Rondônia e do Estado do Mato Grosso, principalmente. (SILVA, 2004, p. 33).

Segundo Perz (2013) a integração regional proposta pela IIRSA tem como estratégia de integração regional direcionadas nos EID, sendo estes configurados como 'corredores estratégicos' para consolidação comercial entre países fronteiriços. Nesse sentido, nos eixos integracionistas propostos pela IIRSA, os segmentos de sistemas de transportes predominam em relação aos demais, concentrado os investimentos em infraestrutura tomados por projetos e obras rodoviárias interligados

com os demais segmentos. Sendo que este setor tem a maior magnitude de investimentos e ações, seguido pelos transportes fluviais e ferroviários. Segundo a base nos dados apresentados pela IIRSA, o segmento transporte representa 51% da distribuição dos projetos, 67% dos recursos alocados. (COSTA, 2011).

A obra, Rodovia Interoceânica, com 1.100 quilômetros de extensão, liga o Estado do Acre aos portos peruanos de Illo e Maratani, passa na região de Madre de Dios, no Sudeste peruano. Visava a possibilitar que o Brasil alcançasse mais facilmente os mercados da Ásia, através do Pacífico, e levar mais de meio milhão de turistas ao sul do Peru, onde o império Inca nasceu e estão as ruínas de Machu Picchu. Ela fora orçada em US\$ 700 milhões (60%), financiados pelo Brasil por meio do Proex (Programa de Financiamento às Exportações, administrado pelo Banco do Brasil), e pelo Peru (40%), com apoio da Corporação Andina de Fomento (CAF). Além da construção da Rodovia Interoceânica, foram assinados mais 31 projetos de infraestrutura para a região, o que significava, em princípio, consolidar a agenda estratégica da integração física e energética [...]. (BANDEIRA, 2010, p. 94).

As rodovias existentes e as novas obras formam corredores de circulação e fluidez territorial. Obras que surpreendem por extensão, assim como pelos impactos socioambientais e econômicos acarretados. Sistemas rodoviários tendem a atrair significativos contingentes populacionais (mão de obra para construção) e especulação fundiária (valorização e grilagem de terras), desmatamentos e concentração de atividades econômicas (atividades industriais, minerais e agropecuárias) em seu eixo principal. Deste emergem várias estradas secundárias e conglomerados urbanos nas margens. Enfim, as grandes obras de infraestrutura são atreladas a riscos ecológicos e sociais, tendo consequência direta da expropriação territorial, impulsionando processos de desterritorialização.

A implantação de infraestruturas tem grande potencial de impacto, especialmente a construção de rodovias. O maior destaque decorrerá da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), proposta como meio de romper as barreiras das fronteiras de cooperação. A integração física dos países amazônicos é um fato que carrega elementos altamente positivos, mas, também, riscos de promover o desmatamento com forte impacto nos recursos hídricos. Rodovias nacionais têm o mesmo efeito. A mera expectativa de construção de infraestrutura desencadeia forte migração e apropriação ilegal de terras (grilagem). Além das rodovias, têm-se ainda instalações pontuais para produção de energia, sejam usinas hidrelétricas, cujas barragens produzem grandes impactos hídricos e sociais, ou exploração de petróleo e gás natural, [...]. (BECKER; STENNER, 2008, p. 75).

Lima (2009) argumenta que as ações estatais integracionistas na Amazônia Sul-Occidental são voltadas a efetivar uma interconectividade entre estes Estados Amazônicos, através da implantação de infraestruturas físicas (rodovias, portos, aeroportos, hidrovias e ferrovias), formando corredores de conexão numa escala de abrangência transnacional. Estas ações propõem um território transnacionalizado, via financiamento de parcerias público-privadas (PPP's), com o intuito de atender mercados globais, o que coloca em xeque as consequências desse processo desenvolvimentista intercontinental.

### **3.4 As transformações territoriais associadas a obras da IIRSA**

Na contemporaneidade, diversas políticas públicas relacionadas ao ordenamento territorial são executadas em visões desiguais. Se por um lado buscam atenuar ou superar a fragmentação territorial priorizando a integração regional, de mercados e áreas potencialmente fornecedoras de matérias-primas e mão de obra. Prevalece neste contexto, a lógica integradora do território que podem, em contrapartida, incentivar a expropriação territorial das populações tradicionais, por empresas e negócios concentradores de renda, como atividades ligadas ao agronegócio, agropecuária e à mineração, que tendem a causar conflitos socioambientais e processos de desterritorialização.

Segundo Castro (2012) as bordas territoriais da Amazônia se transformaram em uma fronteira de *commodities*, atreladas expansões de atividades como a pecuária, agricultura (agronegócio), mineração e exploração florestal. Estas frentes de expansão empurram as fronteiras econômicas até os seus limites nacionais e extrapolam as linhas fronteiriças em direção à Bolívia, Peru e Colômbia, e outros países vizinhos, caracterizando-se como fronteira de *commodities*, voltados à exportação de produtos primários, de baixo valor agregado.

No caso do governo brasileiro, os planejamentos e parte do previstos nos planos plurianuais (PPA), que operam em consonância com os projetos da IIRSA. Os interesses estão vinculados diretamente às demandas externas do mercado mundial, via apropriação de recursos naturais orquestrados pelas transnacionais instaladas na região, e não às necessidades regionais.

Sobressaem-se nesse contexto os interesses de agentes do capital (empresas multinacionais e empresários) na relação de poder do mercado aliado a programas



governamentais. Entrelaçam-se, estes atores (Estado, empresas e capital), em jogo geopolítico do território, redefinindo nova fronteira de recursos, assumindo posição estratégica para o desenvolvimento. (CASTRO, 2008; BECKER, 2004a).

Destacam-se, nos planos estratégicos estatais, obras para produção de energia que são justificadas pelo grande potencial hidro energético na Amazônia, além de dos demais sistemas técnicos, como transporte e comunicação, fomentando as atividades econômicas. Estas obras estão interligadas em vários planos estatais propostas em longo prazo, mas com impactos socioambientais em curto prazo e a nível local.

O aspecto mais marcante dessa forma de planejamento são as grandes obras na Amazônia, como rodovias e hidrelétricas. Devido à falta de recursos para executar todas as obras no ritmo acelerado proposto nos planos, é frequente que as mesmas sejam propostas em uma sequência de planos. Mesmo assim, os planos têm um grande efeito de acelerar o licenciamento ambiental, a licitação e o financiamento das grandes obras de infraestrutura. (FEARNSIDE; LAURANCE, 2012, p. 87).

Na região da Amazônia Sul-Occidental, diversos empreendimentos agroindustriais, minerais e madeireiros têm se instalado às margens das principais rodovias, áreas que ocorrem os maiores desmatamentos, financiados, direta e indiretamente, pelo poder público. O processo se beneficia diretamente por incentivos fiscais e empréstimos por bancos públicos, ou, indiretamente, por obras de infraestrutura, como rodovias, portos e aeroportos. Contudo, os empreendimentos que são realizados nos setores rodoviário, energético e mineral necessitam que a retirada florestal, o desmatamento, que incita a desterritorialização das populações tradicionais, seja levado a cabo, promovendo irreparáveis impactos socioambientais. (LIMA, 2009; 2011; PERZ, 2013; 2014, FEARNSIDE; LAURANCE, 2012).

O desmatamento na Amazônia resulta de um processo complexo de formas de uso da terra que provoca a substituição da floresta por estradas, agropecuária, zonas mineiras, áreas destinadas à construção de grandes obras de infraestrutura ou ao crescimento urbano. Afeta de forma negativa os serviços ecossistêmicos ao gerar mudanças que alteram ou deterioram o clima, a biodiversidade, as fontes de água potável, e promovem a erosão do solo, o esgotamento dos nutrientes, o prejuízo das funções de regulação nas bacias hidrográficas e a emissão de gases de efeito estufa. [...]. Entre as principais causas do desmatamento encontram-se a ampliação da fronteira agropecuária, os modelos predadores de exploração florestal madeirável, extração mineira (metálica e não metálica), exploração petroléira, e a construção de



infraestrutura (vias de acesso, represas e barragens, linhas de transmissão de energia), entre outros. [...]. (RAISG, 2012, p. 50).

Diversas atividades econômicas são atraídas para regiões as dotadas de infraestrutura e disponibilidade de recursos, em alguns casos com financiamento público. De forma geral, sobressaem atividades econômicas como o agronegócio, a extração mineral, indústria sucroalcooleira e madeireira e a indústria agroindustrial e a turística. As obras de infraestrutura e atividades econômicas promovem diversas transformações socioambientais e territoriais, tendo a retirada florestal presente na maioria das atividades implementadas. No Quadro 04, resumem-se os impactos socioeconômicos da região.

**Quadro 4 - Impactos socioeconômicos e ambientais na Amazônia Sul-Occidental associados à Estrada do Pacífico**

Obras estruturais	Impactos	Principais conflitos	Novas realidades
Estrada do Pacífico	Desmatamento	Retirada da cobertura florestal seguida de queimadas	- Emissão de gases estufa, aquecimento climático; - Doenças respiratórias, etc.
	Garimpo	Poluição dos rios e solo	- Comprometimento da piscicultura dos rios e da atividade pesqueira; - Contaminação dos solos e lençóis freáticos comprometendo a agricultura familiar; - Prostituição e tráfico humano.
	Tráfico de drogas	Corredor de exportação de entorpecentes	- Violência urbana; - Lavagem de dinheiro; - Aumento de dependência de drogas. - Proliferação de culturas ilegais (áreas produtoras de coca/maconha).
	Migração	Tráfego humano	- Inchaço dos centros urbanos, ocasionando problemas de habitação, saúde e trabalho; - Trabalho escravo.
	Exploração madeireira	Invasão de terras indígenas e áreas de proteção ambiental	- Conflitos de terras, aumento da violência e extermínio de índios isolados; - Proliferação de mosquitos vetores de doenças; - Alteração da sociobiodiversidade.
	Agropecuária	Maior pressão sofrem as áreas de florestas e populações tradicionais	- Especulação fundiária; - Aumentos de desmatamentos para formação de pastagens; - Trabalho escravo.
	Turismo	Redução do valor cultural, histórico e paisagístico.	- Diminuição da demanda turística; - Desvalorização e descaracterização de atrativos e comunidades tradicionais.

**Fonte:** KILLEEN, 2007; BECKER, 2005; SMERALDI, 2005; MELLO, 2006; DOUROJEANNI (2006; 2001). **Organização:** Dermeson Lima, 2016.

A mobilidade espacial propiciada Estrada do Pacífico intensifica estas atividades, assim como atividades clandestinas, como o tráfico humano, produtos contrabandeados, tráfico de entorpecentes tendo como porta de entrada as regiões de fronteira que pela ausência do Estado no controle, facilita de forma geral outros fluxos clandestinos, como a migração internacional, por exemplo.

A rodovia torna-se rota de migração internacional para o Brasil, tendo as fronteiras da Amazônia Sul-Occidental pelos municípios fronteiriços de Assis Brasil e Epitaciolândia a principal porta de entrada ao País, debate analisado nos itens posteriores relacionados aos fluxos de pessoas, imigrantes e turistas.

Perz (2013; 2014) destaca que a pavimentação da Rodovia Interoceânica/Estrada do Pacífico intensifica o uso da terra na região do MAP na triplíce fronteira, no qual, algumas atividades econômicas se destacam por incrementar o desmatamento. Estima-se que os impactos do desmatamento avançam cerca de 50 quilômetros em ambos os lados da rodovia.

No Brasil, no Estado de Rondônia e do outro lado da fronteira no Departamento de Madre Dios no Peru se fazem presentes impactos vinculados às atividades de extração mineral/garimpos (Ver Figura 09).

**Figura 9–Garimpo as margens da Rodovia Interoceânica em Madre Dios-Peru**



Fonte: IIRSA, 2015

A mineração intensifica o desmatamento rápido em áreas florestais, ocasionada pela valorização do ouro, e a facilidade de acesso terrestre após a abertura da Estrada do Pacífico/Rodovia Interoceânica. Aspectos estes que são somados pela falta de fiscalização de autoridades locais, mudando drasticamente a paisagem regional.

A mineração ilegal é acompanhada pela poluição dos recursos hídricos com minerais pesados, como é o caso do mercúrio. A contaminação compromete, também, a ictiofauna e a saúde humana, além de provocar o assoreamento dos rios, por ter entre as práticas exploratórias a dragagem (solos do leito dos rios para exploração de ouro). (LEONEL, 2008; DOUROJEANNI, 2006).

Outra atividade que intensifica o desmatamento é a exploração madeireira, em estágio avançado do lado brasileiro em UC's e propriedades rurais, e em forte expansão nos departamentos vizinhos da Bolívia e do Peru com a roupagem sustentável do 'manejo florestal madeireiro'. Esta realidade é presente no Peru e na Bolívia, áreas mais conservadas pelo isolamento histórico, no qual, com abertura da Estrada do Pacífico avançam uso produtivo do território com concessões florestais outorgadas pelo governo peruano em Madre de Dios e em Pando na Bolívia.

As populações tradicionais que habitam a região secularmente dependem do extrativismo vegetal e dos recursos hídricos, como a exploração da castanha-do-brasil e da borracha. Esses produtos extrativos é o principal meio de subsistência e fontes de recursos socioeconômicos e de segurança alimentar, enfim, correspondem a territórios de identidade que passam a ser ameaçadas pela exploração florestal que deixam marcas profundas nos territórios. (PERZ, 2014; LEONEL, 2008).

Outra atividade que tende a se instalar nas margens da rodovia são os empreendimentos agropecuários e industriais associados a impactos socioambientais e a desmatamentos e queimadas. A implantação de empreendimentos leva à retirada da cobertura florestal para formação de pastos, implantação de infraestrutura para novas atividades econômicas, assim como, para o escoamento da produção que requer novas vias de circulação.

A dinâmica territorial sofre fortes pressões impulsionadas pela a abertura da Estrada do Pacífico e de estradas vicinais interligadas. Em algum momento, essas intervenções territoriais tendem a expropriar as populações de seus territórios tradicionais por obras associadas a estradas, rodovias e portos. Exemplificam-se as obras de infraestrutura para instalação de hidrelétricas na Bacia do Rio Madeira, que

criam um contingente populacional de atingidos pelas barragens (hidrelétricas) e efeitos extrapolados, para além das fronteiras nacionais.

De acordo com Penna Filho (2013), as obras do setor energético, como os linhões de transmissão de energia, prospecção de gás natural e petróleo, além das grandes obras hidrelétricas e de transportes na região amazônica, não são efetivadas sem causar impactos socioambientais no território amazônico. Dessa forma, tanto pela magnitude das obras como pelos danos causados, a integração regional é acompanhada por vários processos de desterritorialização na Amazônia, pois estas transformações no meio técnico não são para atender as populações locais e sim interesses externos e grandes centros hegemônicos de poder.

A energia hidrelétrica é um componente importante da carteira de investimentos da IIRSA. [...]. O projeto mais caro de toda a carteira da IIRSA é o Complexo Hidrelétrico do Rio Madeira, próximo às cidades de Porto Velho e Abunã, na fronteira entre Pando, Bolívia, e Rondônia, Brasil. Este projeto inclui uma série de represas e turbinas que produzirão 7.500 megawatts a um custo estimado de US\$ 4.5 bilhões. A motivação para este projeto é aumentar amplamente a produção nacional de energia no Brasil; no entanto, as represas inundariam as corredeiras que obstruíam o tráfego no rio e uma série de eclusas criaria um sistema de transporte fluvial ligando o alto da Bacia do Madeira com o principal braço do Rio Amazonas. Conhecida como Hidrovia Madeira-Mamoré, esta hidrovia forneceria uma alternativa de baixo custo para a exportação de mercadorias de Rondônia e do Acre, bem como das incipientes zonas agrícolas da Bolívia setentrional e Peru meridional. (KILLEEN, 2007, p. 38, tradução nossa).

As obras de hidrelétricas e transmissão de energia planejadas, executadas em longo prazo no planejamento estatal, têm como justificativa os altos custos das infraestruturas e magnitude das obras e as possibilidades de retornos financeiros, e a energia é primordial. São relevantes, neste contexto, as bacias do Rio Amazonas e do Rio Madeira, que têm recebido investimentos de empresas nacionais e multinacionais, com o discurso da sustentabilidade energética e o desenvolvimento regional.

Killeen (2007) comenta que a expansão do desmatamento tem impactos atrelados também ao ciclo hidrológico regional, pois reduz a precipitação e associa-se a eventos climáticos extremos como aumento de períodos de estação seca intercalados com chuvas intensas que ocasiona grandes inundações.

Os empreendimentos priorizam a geração de energia e o transporte multimodal buscando atender o mercado externo, excluindo a população regional,

pois a energia é exportada para os grandes centros, restando à população local apenas os impactos socioambientais dos grandes empreendimentos.

No Quadro 5, resume-se os principais impactos associados as obras hidrelétricas do Rio Madeira na Amazônia Sul-Occidental.

#### Quadro 5 - Impactos socioeconômicos e ambientais associados às hidrelétricas

Obras estruturais	Impactos	Principais conflitos	Novas realidades
Hidrelétricas do Rio Madeira (Jirau e Santo Antônio)	Enchentes	Inundações de áreas urbanas e rurais	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alagamentos de bairros residenciais, áreas rurais/lavouras;</li> <li>- Comprometimento do <i>habitat</i> de espécies florestais e animais;</li> <li>- Proliferação de doenças.</li> <li>- Comprometimento do abastecimento d'água</li> </ul>
	Formação de barragens para lagos	Ambiente favorável para proliferação de mosquitos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento de doenças parasitárias como dengue e malária, etc;</li> <li>- Inundação de áreas florestais de significativa importância ambiental;</li> <li>- Crescimento na emissão de gases que afetam o efeito estufa;</li> </ul>
	Desapropriação territorial	Realocação das famílias atingidas (desterritorialização)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perca das identidades culturais, religiosas e territoriais;</li> <li>- Conflitos territoriais relacionadas à posse e uso da terra;</li> <li>- Deslocamento de populações indígenas e extrativistas, ignorando suas matrizes tradicionais;</li> </ul>
	Atração de mão de obra construção cível	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mão de obra ociosa;</li> <li>- Condições de trabalho insalubres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inchaço dos centros urbanos (Porto Velho e municípios próximos);</li> <li>- Aumento da prostituição e doenças infectocontagiosas;</li> <li>- Aumento de violência urbana e rural.</li> </ul>

**Fonte:** KILLEEN, 2007; BECKER, 2005; SMERALDI, 2005; MELLO, 2006; DOUROJEANNI (2006; 2001). **Organização:** Dermeson Lima, 2016.

No tocante aos impactos ambientais relatados anteriormente, destaca-se pela magnitude no Eixo Peru-Brasil-Bolívia (no setor elétrico) a construção do Complexo Hidrelétrico do Rio Madeira, onde foi planejada a construção de duas usinas hidrelétricas (Santo Antônio e Jirau) que associadas a impactos socioambientais de várias magnitudes, se estendem por toda a bacia hidrográfica e atingem o Brasil, o Peru e a Bolívia.

O complexo do Rio Madeira representa o maior investimento infraestrutural previsto pelo PPA<sup>25</sup> 2004-2007, com 13,2 bilhões de reais. É uma proposta integrada, visando produzir 7,5 MWs de energia hidrelétrica (por meio de duas barragens, Jirau e Santo Antônio) e simultaneamente criar um sistema de hidrovias, totalizando 4.225 km no Brasil, Bolívia e Peru, afetando as bacias dos rios Madeira, Mamoré, Beni, Guaporé, Madre de Dios e Orthon. (SMERALDI, 2005, p. 64).

O principal rio que alimenta o complexo hidrelétrico, o Rio Madeira, é formado pela confluência do Rio Beni e Rio Mamoré e pertence a uma bacia hidrográfica com características internacionais, tendo as nascentes dos principais tributários nos três países (Brasil, Bolívia e Peru). Desta forma, os impactos se estendem além das fronteiras, afetam diretamente populações locais e fronteiriças, e estão relacionados à pesca artesanal e piscicultura, alteração da cobertura florestal e da fauna e flora, à mudança no regime pluviométrico e fluvial, sendo estes últimos efeitos diretos nas grandes inundações, além das mudanças climáticas em escala regional e global.

Segundo Perz (2013; 2014), a infraestrutura física complementa acordos comerciais, fornece recursos físicos para intercâmbio internacional, promovendo fluxos transfronteiriços de bens e capitais. Outra área valorizada pelo viés integracionista intercontinental latino é a prospecção de gás natural e do petróleo, assim como a logística de transporte e comercialização da produção, sendo que a Amazônia apresenta significantes reservas de recursos.

A crescente demanda mundial por petróleo e gás e o elevado preço do petróleo têm estimulado atividades de prospecção e exploração na Amazônia a níveis sem precedentes [...]. Os países amazônicos consideram o petróleo e o gás como recursos estratégicos e afirmam constitucionalmente sua propriedade. Os governos definem o destino de tais recursos a partir de políticas que não incluem em suas contas a prevenção e mitigação, nem os investimentos necessários para a compensação dos impactos socioambientais decorrentes de sua exploração. Entre os principais impactos relacionados com as atividades petrolíferas encontram-se: a alteração da qualidade da água e do ar, a contaminação do solo, a destruição de habitat, a mudança na cobertura da terra, a erosão, as mudanças no comportamento e distribuição de espécies e a introdução de vetores de doenças. (RAISG, 2012, p. 24).

Os principais impactos do sistema hidrelétrico na Amazônia retratados nos processos de desterritorialização, atrelados ao deslocamento compulsório das

---

<sup>25</sup> Plano Plurianual é um instrumento de planejamento e investimento para o período de quatro anos elaborado pelo governo federal, previsto na Constituição Federal de 1988. As obras da IIRSA estão inseridas nos Planos Avanço Brasil e Plano de Aceleração do Crescimento das últimas gestões federais no Brasil.

populações ribeirinhas, ocasionam segregação territorial. As barragens para formação de lagos, que potencializam o funcionamento da usina, causam inúmeras alterações e danos ao meio ambiente. Esses reservatórios são grandes extensões de áreas alagadas que afetam a cobertura florestal, fauna e flora locais, alteram o potencial de reprodução da fauna aquática, ou seja, a ictiofauna regional, além de comprometer a qualidade das águas, dos solos e a atmosfera.

A decomposição da matéria orgânica nessas barragens aumenta a infestação de insetos, reprodução de bactérias e produção de gases resultantes das águas paradas e da alta concentração de oxigênio oriunda da decomposição de matéria orgânica. E esse quadro compromete a segurança alimentar (caça e pesca) e o modo de vida das populações ribeirinhas, agrícolas e extrativistas, alterando drasticamente seus modos de vida.

Com relação à configuração territorial, as fronteiras da Amazônia Sul-Ocidental são compostas por um mosaico de unidades de conservação (reservas extrativistas, parques nacionais e estações ecológicas) e terras indígenas que são habitadas, ancestralmente, por populações indígenas e seringueiras.

As populações que vivem à margem do processo integracionista territorial na faixa de fronteira, apesar de estarem em unidades de conservação, sofrem pressão por obras de infraestrutura que atraem novos empreendimentos e atividades econômicas, principalmente a exploração madeireira e mineral de forma ilegal, que tem causado impactos ambientais em escalas macrorregionais.

Dessa forma, as intervenções estatais impostas às regiões/territórios voltadas a atender interesses geopolíticos externos, por meio da instalação de grandes projetos de infraestrutura na Amazônia, passam a ser associadas não só a impactos ambientais, mas, também, a graves problemas econômicos e sociais.

O antagonismo do desenvolvimento é irrefutável na Amazônia, gerando processos de inclusão, ao integrar a região, e de exclusão, ao expropriar as populações tradicionais, como indígenas e extrativistas, principalmente. As mutações ligadas ao espaço, ao território e às regiões estão diretamente relacionadas a mobilidades, multiculturalismo e (des)territorialização. As ações em prol do desenvolvimento buscam diminuir distâncias e diluir fronteiras, tornando-se elementos territorializadores e, ao mesmo tempo, desterritorializantes.

Killeen (2007) chama atenção para matriz desenvolvimento baseada na exploração de recursos naturais que se arrastam por séculos e demonstra-se ineficaz.

Na Amazônia os grandes projetos desenvolvimentistas em longo prazo que tem seus impactos cumulativos por uma combinação de empreendimentos havendo a necessidade de um novo paradigma que associem crescimento econômico e a redução da pobreza em consonância com conservação socioambiental.

Estratégias de conservação e programas de mitigação para esse desenvolvimento devem ser fundamentadas na compreensão profunda da natureza regional da biodiversidade amazônica, e ir além dos impactos diretos e imediatos de projetos individuais para avaliar os impactos em longo prazo e combinação de seus efeitos. Está em risco não apenas a rara e abundante biodiversidade da região, mas também a sustentabilidade econômica e social do desenvolvimento que a IIRSA pretende incentivar. (KILLEEN, 2007, p. 09, tradução nossa).

As intervenções territoriais em curso, implantadas pela IIRSA na Amazônia Sul-Occidental, têm a circulação como um eixo fundante para a concretização. No conjunto de infraestrutura, as rodovias concluídas e planejadas, somadas à implantação e reformas de aeroportos, se destacam e promovem maior circulação de pessoas, mercadorias, transeuntes e turistas na região da Tríplice Fronteira.

A integração territorial transfronteiriça é realidade em curso, e agropecuária, mineração, exploração florestal e o turismo são setores beneficiados no processo integracionista. O debate envolve o território acreano, abordando a dinâmica territorial da circulação e do turismo como decorrência das obras estruturantes.



## PARTE IV

### 4. A ESTRADA DO PACÍFICO: FORMULAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO NA AMAZÔNIA SUL-OCIDENTAL E NO ESTADO DO ACRE

Na região da Amazônia Sul-Occidental a rede fluvial determinante no passado para a circulação e mobilidade, que servia como vias de acesso para efetivar a colonização, e, por conseguinte, consolida a exploração do território. Na atual conjuntura a intervenção estatal volta-se ao planejamento e execução da infraestrutura rodoviária, substitui a importância das vias fluviais do passado e novas territorialidades são impostas pelas redes e fluxos, retratadas pela malha rodoviária.

Na Amazônia o processo de ocupação se dá de forma tardia e incompleta, no qual, as vias de ocupação se deram pela densa rede hidrográfica. Os rios representam para a circulação ainda são preponderantes na atualidade para os deslocamentos regionais em lugares isolados, como nas bordas de suas fronteiras. A rede hidrográfica ainda é uma alternativa importante para fluidez de pessoas e mercadorias para as localidades que acesso terrestre é inexistente ou precário.

Após a anexação do Território do Acre ao Brasil no início do século XX, a implantação do meio técnico científica informacional nesta parte da Amazônia, é rarefeito, assim como em pontos isolados do território. Destaca a implantação da linha telegráfica ligando o Acre ao Mato Grosso como uma das primeiras rugosidades no território, e tentativas de integração territorial do extremo oeste da Amazônia ao Brasil, iniciou-se uma “fração territorial entre as cidades de Cuiabá e Rio Branco, uma sobreposição de objetos geográficos dos mais vários conteúdos técnicos e de escalas completamente distintas”. (OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA, 2017, p. 161).

Corroborando com o debate, o mesmo autor acrescenta a seguir:

A construção de rodovias rumo à Amazônia veio a ocorrer a partir da década de 50, com abertura da ligação Brasília-Belém e da **Brasília-Acre**. Posteriormente, na década de 60, no governo militar, ocorreu à abertura de diversas outras rodovias e a consolidação daquelas já abertas. Neste sentido, as ligações concluídas pós-64 foram: BR-174, BR-230, BR-319, BR-401, BR-210, BR-163, **BR-364**, BR-307, BR-429 e BR-156. Além dessas, numerosas outras rodovias de caráter estadual e federal foram construídas, bem como outras permaneceram inconclusas. Obviamente, esta estrutura física foi se deteriorando com o tempo, principalmente devido à ausência de investimentos em decorrência da bancarrota econômica e a crescente preocupação ambiental. (OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA, 2017, p. 161). (Grifo nosso).

A malha rodoviária na região norte começa a ser implantada na segunda metade do final século XX, por meio de política governamental visando à integração regional, visando unificando ao restante do país por meio da implantação da malha aérea e rodoviária. Apesar de muitos avanços na consolidação da rede rodoviária, muitas regiões continuam isoladas dos grandes centros e pelo difícil acesso terrestre prevalece o transporte modal aquaviário e aéreo, o primeiro requer tempo e o segundo de altos custos. Enquanto, a manutenção das rodovias por questões ambientais, pedológicas e climáticas fazem das rodovias na Amazônia terem um alto custo de execução e manutenção, um desafio constante para poder público, já que pelos baixos fluxos não atrai investimentos privados.

#### **4.1 As rugosidades no território em tempos distintos: A BR-364 e a BR-317**

No início do século XX após as delimitação e configurações das fronteiras terrestres da Amazônia, as primeiras rugosidades técnicas ganham impulso na região. Podemos pontuar, como as primeiras e maiores densidades técnicas criadas na Amazônia Sul-Occidental são a rede telegráfica e a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em Rondônia, no início do século XX. A ferrovia foi fruto de acordo envolvido num contexto geopolítico internacional, levando a anexação de uma parte do território boliviano ao Brasil, o que configurou o Estado do Acre, debate apresentado na parte I.

Novos rios foram desbravados, cidades surgem no interior da floresta experimentando as modernidades da época e as tendências europeias e a implantação da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré aparece como o signo mais acabado do moderno na Amazônia. Tanto a ocupação de diferentes bacias hidrográficas que estavam sendo exploradas, como a implantação de algumas infraestruturas que subsidiam o trabalho extrativista, irão promover o surgimento de um espaço funcional à produção da borracha no sudoeste amazônico. (PEREIRA, 2009, p. 21).

A segunda obra técnica, a linha telegráfica, caracteriza o que Milton Santos (2006) denomina de rugosidade, caracterizada como um objeto técnico concreto, que deixa heranças tanto física, como sociais e territoriais, posteriores a sociedades futuras, “essas rugosidades - constituem as coordenadas que orientam as novas ações”. A abertura da linha telegráfica por Marechal Cândido Rondon, possibilita

outras obras de infraestrutura como os caminhos para as primeiras estradas na Amazônia, seguindo seu percurso, propondo nova dinâmica territorial, onde a circulação antes voltada às redes hidrográficas.

[...]. Essa sobreposição constitui uma 'estratigrafia' dos conteúdos técnicos, seja dos grandes objetos em extensão ou em pontos, como: linha telegráfica, ferrovia, rodovia, usinas hidrelétricas e linhas de transmissão de energia; seja de pequenos objetos, aqueles que se encontram de forma dispersa, como: torres de telecomunicações, silos, aeródromos e pistas de pouso; ou, ainda, de objetos que se situam de forma concentrada em pontos, como: posto de saúde, delegacia de polícia, universidade e demais objetos de instituições do Estado que se concentram, a rigor, em núcleos urbanos. Ambos os objetos foram construídos e inseridos no eixo rodoviário em temporalidades distintas, demonstrando, nesse aspecto, a força inicial do percurso traçado nos primeiros anos do século XX, remetendo àquilo que Santos (1978) denominou de rugosidade. (OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA, 2017, p. 161-162).

As duas últimas décadas do século XX, a malha técnica rodoviária é concretizada como uma política intergovernamental com a finalidade de tirar o Estado do Acre do isolamento e a dependência do transporte aéreo, e consolidar a região de integração regional com os países andinos. Assim, ocorre um adensamento da infraestrutura rodoviária com a pavimentação definitiva de suas principais rodovias, BR-364 e BR-317, estendendo-se para rodovias estaduais, duplicação e abertura de ramais em direção ao interior do Estado.

No Estado do Acre a malha rodoviária federal tem como principais vias a BR-364, com 871,10 km e BR-317, com 415,70 km, além de rodovias estaduais e municipais, e estradas vicinais (ramais). A principal rodovia, a BR-364 corta transversalmente na porção norte do Acre interligando 18 dos 22 municípios, se conecta Rondônia, Mato Grosso em direção à região centro-sul do Brasil. Enquanto, a BR-317 liga a cidade de Boca do Acre-AM, cortando a porção central do município de Rio Branco-AC e Senador Guiomard, seguindo a borda de fronteira com o país vizinho da Bolívia na porção sudeste do Acre, cortando vários municípios da faixa de fronteira, Capixaba, Xapuri, Brasiléia, Epitaciolândia e Assis Brasil. Estes municípios anteriores formam a Regional do Alto Acre, apresentando várias características fisiogeográficas, políticas e socioeconômicas. Destacamos que todos esses municípios são cortados pela BR-317 e banhadas pelo Rio Acre, que permitem acesso terrestre e fluvial intra-regional e internacional. (ZEE/AC, 2010).

No contexto atual, com as malhas rodoviárias consolidadas em direção à parte sul do Acre, estes municípios que fazem fronteiras com a Bolívia e o Peru, é marcado por relações transfronteiriças, e fluxos terrestres, comerciais e turísticos oriundos dos países vizinhos. Assim, o Acre tem uma particularidade, seu espaço geográfico é marcado pelo território de fronteira com a Bolívia e o Peru, tendo a circulação e fluxos concentrando tanto as vias de acesso fluvial e terrestres para os países vizinhos permitindo a integração intra-regional, nacional e internacional.

Sobre a evolução da malha rodoviária do Estado do Acre, em estudos e análise dos meios técnicos na Amazônia Sul-Occidental, Pereira (2009), comenta:

Se em 1981 a rede rodoviária do estado era composta por seis mil quilômetros (com apenas 246 km pavimentados) [...], no ano de 2005 a rede alcança um total de mais de 9.400 km (sendo pouco mais de 1.613,8 km de responsabilidade do governo federal, 838 km do governo estadual e 6.979,5 km dos governos municipais). No entanto, destes mais de nove mil quilômetros de rodovias implantadas, pouco mais de 1.200 km estão pavimentados (cerca de 12% do total) [...]. É preciso destacar que a maioria das vias, e, sobretudo das vias pavimentadas, ainda se concentra no vale do rio Acre, onde se localiza a capital. (PEREIRA, 2009, p. 120).

A rarefeita malha rodoviária nesta porção territorial no sudoeste amazônico, no Acre, privilegia a capital, Rio Branco e as sedes regionais, que por sua dimensão física ganha nova densidade de fluxos com a Estrada do Pacífico/BR-317. Esta rodovia internacional permite a ligação terrestre desta parte do Brasil ao Peru. Além, de permitir a circulação intermodal por via fluvial dando acesso terrestre a rios importantes da Amazônia Sul-Occidental, como o Rio Purus, Madeira no Brasil e Bolívia, e o Rio Madre de Dios no Peru.

No vale do rio Acre, a pavimentação da BR-317 e a integração definitiva de Rio Branco até a fronteira com a Bolívia (Cobija, capital do distrito de Pando) terminam em 2005, com a construção de uma nova ponte no rio Acre ligando os dois países e terminando as obras da rodovia que localmente recebe a denominação de “Estrada do Pacífico”. Concretiza-se assim um projeto de décadas que visa fomentar as relações entre os dois países e abrir uma possibilidade de exportação dos produtos brasileiros pelo Oceano Pacífico, [...]. (PEREIRA, 2009, p. 119).

No Acre, a Estrada do Pacífico faz parte do cruzamento de duas rodovias federais a BR-364 e a BR-317. A conexão se dá antes de chegar à área urbana da capital Rio Branco, fazendo um anel viário seguindo a direção sudeste para os

municípios da Regional do Baixo Acre até a fronteira com o Peru, e posteriormente pela Rodovia Interoceânica cruzando o território peruano até o Oceano Pacífico.

O meio técnico científico informacional, configurada na malha técnica rodoviária, como uma rugosidade, um fixo, passa a interferir drasticamente nos fluxos e nos modos de vida. (SANTOS, 2006; SANTOS; SILVEIRA, 20011). Essas heranças que os mesmos autores denominam de rugosidades formam uma dialética espacial, com efeitos e impactos socioambientais diversos na escala regional e local, apesar de se instalarem de forma lenta e esparsa na região Amazônia Sul-Occidental.

A rodovia BR-364 permite acesso terrestre aos portos da cidade Boca do Acre-AM, por meio do Rio Purus e em Porto Velho-RO, com porto do Rio Madeira, e no Peru na cidade Porto Maldonado ao Rio Madre Dios afluente do Rio Madeira, todos estes rios são afluentes da margem esquerda do Rio Amazonas, permitindo esse último acesso ao Oceano Atlântico.

O impacto dos eixos de penetração sobre a região é violento. Não só porque abre a região a novas ideias, pessoas, mercadorias, informações, mas pela rapidez com que se faz a penetração da inovação, destoando fortemente do ritmo lento que prevalecia na região. As relações calcadas em via fluvial eram percebidas em termos de meses e dias; sabia-se o mês e o dia da chegada e da saída de uma mercadoria, que demorava de 20 dias a um mês para chegar de Manaus a Rio Branco, subindo o Solimões, o Purus, o Acre, até as corredeiras durante a cheia, pois na vazante a circulação se interrompia. Mesmo áreas muito próximas, relacionadas por via fluvial, eram extremamente distantes em termos de tempo; de Porto Velho a Rio Branco era necessário descer o Madeira, subir o Amazonas, o Purus e o Acre. Hoje, quando a rodovia permite o deslocamento de São Paulo a Rio Branco em alguns dias, as relações passam a ser percebidas em termos de horas. (BECKER, 1982, p. 67).

Desta forma, a implantação da malha rodoviária nesta parte da Amazônia retrata o empenho de integrar o Acre com os Estados do Amazonas (Boca do Acre) e com Rondônia, e principalmente com os países vizinhos da Bolívia e do Peru. O discurso da integração regional e saída para o Pacífico passa a fazer parte uma política governamental, consolida, mas principais estradas como eixos de integração econômicas maiores, uma intercessão de redes, pontos e nós, no contexto da circulação e do rodoviarismo. As parcerias com o governo federal e organizações multilaterais como a IIRSA, tornam-se caminho para financiar e concretizar as obras e tirá-la do papel e do discurso integracionista. Emerge o caráter político do território,

um espaço de poder, que abre possibilidades e ganhos eleitoreiros e de cunho econômico, e de transitoriedade de territórios na borda das fronteiras.

#### **4.2 Da implementação da BR-317 a Estrada do Pacífico no Estado do Acre**

Na Amazônia Sul-Occidental a implantação da malha técnica tem nas condições naturais, como as condições do solo e as intempéries climáticas, sujeitas as fortes chuvas que duram grande parte do ano, entre as maiores dificuldades de fazer vias de circulação, como as rodovias e aeroportos e mantê-las em condições de trafegabilidade. Até a década de 1990, o sistema rodoviário do Acre, apesar de ter uma malha viária consolidada (estrada aberta) interligando o Estado com Rondônia, e com restante do país, por meio da BR-364, esta rota não tinha condições de tráfego regular por não estar em grande parte pavimentada.

O trecho da BR-364 de Porto Velho-RO a capital do Acre, Rio Branco antes da pavimentação total em 1992, chegavam a durar meses. Enquanto nos anos 2000, após a pavimentação total a viagem neste trecho chega a durar em média de 7 horas, em veículos automotores e ônibus.

Ainda em relação BR-364, na década de 1990, no período invernos de fortes chuvas, a rodovia chegava a ser fechada, no trecho Rio Branco-Porto Velho devido aos atoleiros que a tornava intrafegável. O Estado do Acre ficava sem ser abastecido de gêneros alimentícios, combustível e outros produtos necessários ao consumo interno. Muitas vezes, para evitar colapso total, a Força Aérea Brasileira que por meio de parcerias com o Governo do Estado, disponibilizava aviões Hércules para abastecer o Estado de suprimentos básicos<sup>26</sup>. (ZEE/AC, 2010; ACRE/SEMA, 2011).

Assim, grande parte dos municípios do Estado do Acre mantém forte relação com rios como meio de transporte e circulação, pois 18 dos 22 municípios do Acre tem formação nas margens dos principais rios, tendo destaque, Rio Branco, Cruzeiro do Sul, Feijó, Tarauacá, Xapuri, Brasiléia, Assis Brasil.

Neste contexto, contexto da formação histórica econômica e social, destacam-se os rios que formaram os principais núcleos populacionais concentrados nos rios, Purus, Juruá, Acre, Xapuri, Tarauacá e Envira. Estes

---

<sup>26</sup>Estratégia logística que voltou a ser utilizada em 2014, com as cheias do Rio Madeira que alagou a BR-364 e isolou o Acre por via terrestre com o centro-sul do país.

municípios são vinculados à formação econômica e social, que no caso da Amazônia Sul-Occidental, tem o Ciclo da Borracha, tendo a rede hidrográfica como principal via de circulação da produção, de bens, pessoas e mercadorias.

Os cursos dos rios representavam ainda até os anos 70, a principal via de acesso para os municípios do interior, ao mesmo tempo representavam obstáculos para se implantar a malha rodoviária, como toda a Amazônia, o Estado do Acre tem uma malha hidrográfica densa, e condições climáticas peculiares, com duas estações de fortes chuvas e alguns meses de seca, dificultam obras execução e manutenção de obras de infraestrutura, como rodovias.

A Figura 10 mostra as balsas do governo do Estado do Acre, na travessia do Rio Acre no município fronteiro de Brasiléia que passa a ter acesso a capital, Rio Branco com a abertura da BR-317.

**Figura10 – BR-317 na década de 1970, travessia do Rio Acre em Brasiléia-AC**



Fonte: IBGE, ABR/2016

Na atualidade, a necessidade de parcerias com o Governo Federal se faz necessário para concretizar as obras e tirar o Acre e a integração interna. Surge a presença do Exército Brasileiro, com a instalação dos “Batalhões de Fronteira e Selva” em pontos estratégicos da fronteira do Brasil.

No Acre a chegada do Exército Brasileiro, ainda na década de 1960, representou não só a figura de “guardião das fronteiras”, a criação do 7º Batalhão de Engenharia de Construção (7º BEC), representou empiricamente um “braço do Governo Federal” numa região isolada do país. Foi mais além, representava a figura e o poder do Estado, contribuído de forma preponderante na execução de grandes integracionistas de obras na Amazônia. “O 7º Batalhão de Engenharia de Construção no Acre é criado por necessidade, ou seja, era preciso existir uma Unidade de Engenharia de Construção para possibilitar a integração do Acre ao restante do País”. (SANTOS, 2003, *apud*, VALENTE, 2003, p. 05).

A execução e conservação das BR-364 e BR-317, um dos órgãos responsáveis em várias décadas por obras rodoviárias na Amazônia Sul-Occidental, cabe comentar:

A conservação iniciava-se logo após o inverno (maio) e tinha de ser feita no menor espaço de tempo possível, tendo em vista a liberação do tráfego no verão, que não passava do mês de outubro. Era um esforço vultuoso para um período de trafegabilidade de no máximo noventa dias (ago-set-out). Durante o inverno, período das chuvas na Amazônia, os índices pluviométricos são altos e os bueiros não dão vazão suficiente ao volume de água excessivamente grande, e entulhos ocasionando às vezes o transbordamento das águas sobre o leito estradal, causando sérios problemas à plataforma da rodovia. A recuperação de ponte estaqueada de madeira, causado desgaste natural das madeiras e a ação das torrentes de águas dos igarapés durante o inverno, era uma preocupação a mais para o Batalhão que dispunha de pouco tempo para garantir a normalidade do tráfego. [...]. (VALENTE, 2003, p. 39).

A política estatal acompanhando as diretrizes nacionais de integração busca desvencilhar o isolamento desses municípios e inicia ações para consolidar a malha rodoviária para os principais municípios. Novos elementos são efetivados na Amazônia Sul-Occidental, as rodovias no discurso político governamental eram propagadas como a chegada do progresso, visava também à valorização e exploração territorial, que conjugados a ofertas da natureza poderiam atrair capitais, empresários tendo a roupagem do discurso do desenvolvimento.

As parcerias entre as esferas do federal e estadual é uma necessidade tanto política, econômica para vencer as condições naturais e técnicas para construção de rodovias nesta região isolada, escassa de recursos materiais, financeiros e técnicos. A pavimentação realizada por várias etapas e com trechos em parceria do Governo Federal (DNIT e Exército Brasileiro) e do Governo Estadual por meio do DERACRE.



A implantação da malha rodoviária permitiu uma maior presença do Estado na região de fronteira, para seu controle e fiscalização. Pois suas ações foram aos poucos se adaptando novas atividades produtivas, como a agropecuária, as novas formas de organização do trabalho e a redes técnicas, políticas e institucionais.

A BR-317 foi implantada na década de 1970 pelo governo do Estado do Acre em parceria com o Governo Federal, com a criação do Departamento de Estradas e Rodagens do Acre (DERACRE). Este órgão da administração pública estadual é responsável pela construção e manutenção da malha rodoviária e obras complementares, como pontes, sinalização e reparos e manutenção. O discurso político sempre fez parte da construção das estradas, pois, não permitia só tirar do isolamento terrestre à população do interior, mas também possibilitava ganhos eleitorais.

O discurso integracionista faz parte do planejamento, construção, da fase de inauguração e pelo funcionamento da BR-317/Estrada do Pacífico/Rodovia Interoceânica. A última etapa/trecho da pavimentação da BR-317 (Figura11).

**Figura 11 - Placa da obra da BR-317, pavimentação da Estrada do Pacífico**



Fonte: Grupo RETIS/UFRJ, 2017

A pavimentação da BR-317 passa a interligar os municípios de fronteira, Assis Brasil e Brasiléia, que passam a ser interligados interruptamente com a capital Rio

Branco concretizada no final dos anos 90 e início do ano 2000, até então, os fluxos terrestres só eram permitidos em leito de terra, em condições precárias. Isso significa que o Acre se aproxima da integração definitiva com o Peru já no final da década de 1990 e início dos anos 2000, no qual, tem os primeiros trechos são concluídos até a fronteira. As obras da rodovia se prolongaram por toda a década até 2000, sendo realizadas por etapas e trechos diversos.

Somente a partir de 1994, o trecho Brasiléia-Assis Brasil foi repassado ao 7º BEC Cnst em convenio com o DERACRE, fez o levantamento topográfico, estudos geotécnicos e de tráfego e elaborou o projeto para construção desse trecho. Foi feito também o EIA/RIMA. [...]. No ano 2000 o governo do Estado do Acre iniciou a pavimentação desse trecho, denominando-o de 'Estrada do Pacífico", com a conclusão de 50 km dos 110,5 km previstos. [...]. Os outros 60,5 km restantes foram construídos pelo Governo do Estado do Acre e 7º BE Cnst no ano de 2002.(VALENTE, 2003, p. 45).

No lado peruano a rodovia denominada de Rodovia Interoceânica ou Carretera Interoceânica é inaugurada em 2011, denominação esta, associada por possibilitar a costa brasileira atlântica com a costa peruana no pacífico. A Tabela 1 mostra as etapas de construção da BR- 317, no Brasil.

**Tabela 1 – Etapas da construção e pavimentação da BR-317**

Trecho	Km (extensão)	Ano/situação	Órgão executor
Divisa AC – Boca do Acre/AM	100	2017 (Não concluída)	Governo do Estado do Amazonas
Rio Branco – Divisa com AM	71	2006 (concluída)	Governo do Estado do Acre/DERACRE
Rio Branco – 4 Bocas – Senador Guiomard	20	2007 (concluída)	Governo do Estado do Acre/DERACRE
Senador Guiomard - Brasiléia	227	1998 (concluída)	Exército Brasileiro/7º BEC
Brasiléia – Assis Brasil (Estrada do Pacífico)	110,5	2002 (concluída)	Governo do Estado do Acre/DERACRE; DNIT/Exército Brasileiro/7º BEC

**Fonte:** DNIT, 2016; ZEE/AC, 2010; Informações de campo, 2015; **Organização:** Dermeson Lima, 2016

Ao analisarmos os trechos da construção da BR-317, da sua abertura nos anos 70 até sua pavimentação total se levou mais de 30 anos, ficando a população dessa faixa de fronteira isolados, como por exemplo, a cidade de Assis Brasil, que não tinha acesso por terra até sua pavimentação. Do lado peruano a cidades de Iñapari e Porto Maldonado também eram isoladas dos centros urbanos de seus países, a rodovia também passou por presidentes e foi promessa por várias décadas.

A obra durante a construção fica por longos períodos de paralisada, devida intempéries naturais como o clima, relevo e solo. Outrora, por faltas de recursos da esfera federal. Assim, por serem obras e ações de cunho governamental e de impacto político de várias índoles, envolve interesses geopolíticos, relacionados à integração regional com os países vizinhos, e locais com fins eleitoreiros, econômicos e socioambientais.

A BR-317 teve construção iniciada na década de 1970, segue em alguns casos os traçados do período de colonização, desvencilhando trechos fechados de floresta ou seguindo varadouros existentes. Em outros momentos o traçado segue a logística da engenharia moderna, prevalecendo os aspectos pedológicos do relevo buscando melhorar alocação. A Figura 12 mostra a BR-317, Brasiléia no Acre já inaugurada e denominada de Estrada do Pacífico nos meados do ano 2000.

**Figura12 - BR-317 renomeada Estrada do Pacífico, trecho em Brasiléia-AC**



Fonte: Dermeson Lima, SET/2015

A BR-317 tem a pavimentação asfáltica concluída em 2002, rebatizada regionalmente como Estrada do Pacífico e propagada como eixo integracionista e comercial entre os países do Brasil, Bolívia e Peru, dando acesso aos portos do Oceano Pacífico no Peru. Como fruto de parcerias para o financiamento para

execução da obra integracionista, a Estrada do Pacífico tanto no Brasil e no Peru, é a primeira obra concluída da IIRSA, para América do Sul, uma parceria do Governo Federal Brasileiro, Governo do Estado do Acre e a IIRSA.

Na primeira década do século XXI, o projeto de interligar o Brasil e o Peru por rodovia com fluxo contínuo foi concluído dentro da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana-IIRSA, aproveitando o percurso aberto das rodovias BR-364 e BR-317 e daquelas construídas no Peru, propiciando, além dos fluxos contínuos de linhas rodoviárias, o transporte de carga entre os dois países. (OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA, 2017, p. 161).

No eixo da Estrada do Pacífico no lado brasileiro, muitos empreendimentos são atraídos com participação na execução, isenção de impostos nas margens desta rodovia pelo governo estadual em parceria com governo federal e a iniciativa privada. Destacam-se neste contexto anterior empreendimentos no setor agropecuário atraídos desde década de 70, com a abertura da rodovia. Ainda permanece forte a pecuária na atualidade com a pavimentação da rodovia, e passam a ser implementados também, empreendimentos no setor da agroindústria, piscicultura, suinocultura, avicultura, setor florestal/madeireiro, extrativismo da castanha e da borracha, somadas a ações que incitam ao turismo regional, que desenvolvem o ramo da hospedagem, comércio e eventos.

Entre as empresas implantadas no eixo da Estrada do Pacífico, entre Rio Branco e Assis Brasil, destacam-se: a Indústria e Frigorífero Acre Aves, Dom Porquito ligada à suinocultura, Fábrica de Pisos e Tacos, Peixes da Amazônia AS, Fábrica de Preservativos Masculinos de Xapuri – NÁTEX, a Usina de Álcool e Derivados “Álcool Verde”, Usina de Beneficiamento de Castanha-do-Brasil e Polpa de Frutas. No setor de serviços e turismo, destacam-se a implantação de Rotas Turísticas Regionais, e a implantação de Pousadas Ecológicas no município de Porto Acre, Xapuri, Brasiléia e Assis Brasil, sendo que neste último o empreendimento foi desativado.

Desta forma, o poder público tanto no âmbito federal e estadual exerce papel de fundamental importância para o desenvolvimento socioeconômico da sociedade acreana, assumindo a função de principal articulador de investimentos e implantação de infraestrutura física, econômica e social, e se estende até os dias atuais.

Ressalta-se que estas ações público-privadas são responsáveis pelas transformações espaciais que formam um território de fronteira marcado por fortes relações históricas de isolamento, e ao mesmo por contexto relacional interno,

miscigenado por forças vivas e inertes promovendo uma dinâmica territorial em suas fronteiras que passam a serem contínuas pelo o propagado rodoviarismo e desenvolvimento regional.

#### **4.3As condições de trafegabilidade da BR-317, Estrada do Pacífico**

A Região Norte inclui dois Estados brasileiros que compõe a Amazônia Sul-Occidental, Acre e Rondônia e possui a maior extensão territorial do Brasil com 3.853.669,8 km<sup>2</sup>, em contrapartida, é a região brasileira com a menor infraestrutura rodoviária pavimentada, com 21.885 km, correspondendo a 14% do total de 147.813 km de estradas pavimentadas no Brasil. A critério de comparação, a região Sudeste do Brasil é menor na extensão territorial, com 924.617,0 km<sup>2</sup>, possui malha rodoviária com total de 533.584 km, no qual, 62.141 km de rodovias pavimentadas. (CNT; SEST; SENAT, 2016).

Conforme observações de campo e pesquisas secundárias apresentamos as condições de trafegabilidade do trecho brasileiro da Estrada do Pacífico (BR-365 e BR-317) entre a cidade de Porto Velho-RO a cidade de Assis Brasil-AC. O principal aporte analítico é a Pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT), publicado anualmente sobre as condições de tráfego e manutenção das principais rodovias brasileiras. A pesquisa foi confrontada em trabalho de campo em abril de 2017, setembro de 2016 e complementações em abril 2017.

A experiência de campo é somada ao trecho da Rodovia Interoceânica entre as cidades peruanas de Iñapari a Porto Maldonado que vivenciada em trabalho de campo em setembro de 2016. Assim, primeiramente focamos no trecho da BR-364 no trecho de 503 km que corresponde a Estrada do Pacífico, entre as cidades de Porto Velho-RO e Rio Branco-AC, até o trecho de interseção com a BR-317, e o seguimento em direção da fronteira do Peru, correspondendo o trecho brasileiro da Estrada do Pacífico.

Conforme a Pesquisa CNT (2017), o Estado do Acre, as condições das rodovias de forma geral, apresenta o maior custo operacional de transporte do Brasil, sendo considerado em 94,8% do pavimento em condições de regular, e apenas 5,2% foram considerados ótimo ou bom em 2017. Ressalta-se que a Pesquisa CNT é realizada anualmente avaliando a malha rodoviária pavimentada, sinalização e geometria das principais rodovias brasileiras, com destaque para as rodovias federais.



A classificação geral das rodovias federais apresenta em melhores condições 50% estão enquadradas entre a classificação “bom e regular”, enquanto as rodovias estaduais apenas 5,8% enquadram-se nessas categorias.

Com relação ao estado de circulação/conservação no trecho Porto Velho-RO e Rio Branco-AC, relatado anteriormente, seu estado é considerado bom (Ver Figura 13), sendo recapeado em tempos recentes, provavelmente entre 2015, após a grande cheia do Rio Madeira em 2014, percurso transcorrido em veículo automotor em trabalho de campo em setembro de 2016 e de ônibus em abril 2017.

**Figura13– Malha rodoviária federal do Estado do Acre**



Fonte: CNT, 2016.

Com relação a BR-317, avaliação da estrada de forma geral é considerada regular para quase todos os pontos, sobressaindo apenas “bom”, no quesito sinalização, e péssimo em relação a sua geometria e ruim na pavimentação. (Ver tabela 2). As rodovias federais atendem os requisitos mínimos de infraestrutura de apoio acima de 20% de ocorrência de serviços de borracharia, oficina mecânica, postos de abastecimento, restaurantes e lanchonetes. (CNT, 2017).

**Tabela 2 – Classificação geral da BR-317 no Estado do Acre**

Rodovia	Ano	Extensão total	Estado geral	Pavimento	Sinalização	Geometria
BR-317 (Estrada do Pacífico)	2017	409	Regular	Regular	Bom	Péssimo
	2016	402	Regular	Ruim	Bom	Regular
	2015	409	Regular	Regular	Bom	Péssimo
	2014	411	Regular	Ruim	Regular	Ruim
	2013	407	Ruim	Ruim	Ruim	Péssimo

Fonte: Pesquisa CNT, 2017

A falta de manutenção em diversos trechos entre as cidades de Xapuri, Brasiléia, Epitaciolândia, e principalmente em Assis Brasil faz com que o pavimento seja considerado regular a péssimo. Conforme, experiências de campo ao longo do percurso do trecho brasileiro e peruano detectaram trechos que não são propícios a transporte de carga, prejudicando também o transporte de passageiros.

Estas dificuldades são somadas as condições naturais, como as fortes chuvas que assolam a região de fronteira da Amazônia Sul-Occidental, e qualidade do asfalto que pelo tempo de uso (Ver Tabela 02, anterior) e falta de manutenção pode se deteriorar com facilidade, sendo frequentes trechos constantes no seu percurso trechos esburacados, desbarrancamentos, remendos na pista, ondulações e afundamento da pista, problemas de sinalização e falta de acostamento.

Apesar de uma década de diferença entre a inauguração do lado do Brasil e lado peruano a qualidade da pavimentação asfáltica entre os dois países é drástica. No Brasil, a qualidade da pavimentação encontra-se em situação precária. Acredita-se que a BR-317 apesar do discurso integracionista e a obra se arrastarem por décadas sendo feito por trechos, a rodovia não foi pensada para suportar transporte de cargas, uma base de sustentação apropriada. Enquanto a obra do lado peruano,

conforme relatórios técnicos da IIRSA, a obra foi pensada para ser um eixo de escoamento da produção de grãos e outras mercadorias. (IIRSA, 2010; 2016).

Segundo Dourojeanni (2006), o custo inicial da obra foi estimado em 892 milhões de dólares, chegando o valor final com vários ajustes de US\$ 1.145 milhões de dólares conforme informações da IIRSA (2016). A rodovia internacional foi construída por trechos, sendo predominado por empresas brasileiras, entre estas, a Norberto Odebrecht, Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez e Queiroz Galvão, além de empresas peruanas<sup>27</sup>. A empresa fez investimentos de 1,25 bilhões na construção da rodovia para ter direito de explorar a concessão de pedágio do percurso de 710 km da fronteira do Acre com Iñapari passando por Porto Maldonado até Cuzco no Peru.

Adiciona-se a estas preocupações as cheias periódicas do Rio Madeira em Rondônia, e do Rio Acre que banha diversos municípios cortados pela Estrada do Pacífico, que após a vazante deixa a pavimentação deteriorada. Os altos índices pluviométricos e tráfego veículos pesados também danificam a pavimentação asfáltica. A figura 14 mostra a situação da BR-317 no Acre.

**Figura14- Situação da BR-317 entre as cidades de Brasiléia e Assis Brasil**



**Fonte:** Dermeson Lima, OUT/2015

<sup>27</sup>Empreiteiras brasileiras e três ex-presidentes peruanos são investigadas pelo Ministério Público Peruano, por pagar suborno e corrupção por concessões de obras de infraestrutura no Peru, entre estas obras a Rodovia Interoceânica. <https://oglobo.globo.com/brasil/empreiteiras-da-lava-jato-estao-na-mira-do-mp-do-peru-17558642>



Somadas aos problemas das condições de qualidade da pavimentação da Estrada do Pacífico do lado brasileiro, destacam-se dois grandes gargalos no modal de transportes terrestres para se consolidar Estrada do Pacífico como via terrestre de integração regional e intercontinental, e ter um fluxo constante de cargas e passageiros, uma ponte sobre o Rio Madeira, na fronteira de Rondônia, com o norte da Bolívia e o anel viário para o desvio da área urbana das cidades gêmeas de Epitaciolândia e Brasiléia no Acre. Ambas as obras estão sujeitas ao regime da rede fluvial, pois no primeiro caso, o transporte na travessia do rio Madeira é realizado por balsas e fica prejudicado no período verão devido a poucas chuvas que diminui o volume d'água, dificultando a travessia devido encalhamento das balsas e atrasos pelo baixo volume d'água.

Cavalcante (2015, p. 25) em viagem entre a capital do Acre até a fronteira com Peru, relata as condições de tráfego da BR-317: “a chamada BR-317 – detinha péssimo estado de conservação, apresentando longos trechos esburacados, com rachadura e até fendas abertas e muito mal sinalizada em todo o percurso”.

No período das cheias do rio, o porto das balsas fica prejudicado para atracar devido desbarrancamento das margens, atoleiros e fortes chuvas. Mas, o principal problema tem sido as cheias periódicas do Rio Madeira que tem alagado a BR-364 impossibilitando o tráfego de veículos e pessoas em direção ao Acre e vice-versa. No ano de 2014 (Figura 15) demonstra a região de fronteira Brasil e Bolívia ameaçada por fortes chuvas durante inverno, o Rio Madeira transbordou e inundou a BR-364, deixando isolando a principal via terrestre para o Estado Acre, voltando a ameaçar em 2015 e 2018.

**Figura15– A BR-364 principal via de acesso a Estrada do Pacífico, no período das cheias do Rio Madeira no Estado de Rondônia**



Fonte: SECON/AC, MAR/2015

A Figura mostra problemas que a integração rodoviária do Brasil com o Oceano Pacífico enfrenta na parte central da imagem a linha fina e clara demonstra a BR-346 próxima do nível de alagamento, fato que se concretizou em 2014 e obstruiu todo o tipo de tráfego na rodovia. As obras da IIRSA passam a ser associada a estes problemas socioambientais depois da construção das hidrelétricas do Rio Madeira, que tem represado diversas partes do rio, que margeiam a rodovia e no período das cheias ocorrem alagamentos, sofrendo intervenções dos tráfegos de veículos, como ocorreu na cheia de 2014 e 2015.

Segundo reportagens divulgadas na imprensa, e conforme o planejamento dos executores da obra, o alagamento se dá pelas fortes chuvas que atingem os países andinos da Bolívia e Peru, e não pela obra devido às comportas respeitarem os níveis mínimos de vazão, não tendo represamento além do permitido que atinja o nível de alagamento. Todavia é comprovado que o grande fluxo de d'água vindo das no período das chuvas tem provocando desbarrancamento pelo forte turbilhão de água vindo da represa.

Outra obra que compromete a integração territorial da Estrada do Pacífico é a construção da Ponte sobre o Rio Madeira. A travessia do Rio Madeira sentido Rondônia-Acre está localizada no distrito de Abunã-RO, próximo à fronteira a Bolívia. A obra de construção da Ponte do Rio Madeira, se arrasta por anos tem no seu planejamento investimentos previstos segundo o Governo Federal do Brasil, pelo DNIT (2017), são da ordem de 170.700.000,00 R\$, a referida ponte se encontra em estágio de execução desde 2016, o que literalmente faz da Rodovia Interoceânica não estar concluída de fato.

A travessia do Rio Madeira também apresenta problemas de tráfego fluvial também no período de verão, no qual, as águas ficam em nível abaixo para garantir a navegabilidade de grandes embarcações carregadas, pois a travessia no período noturno torna-se difícil pela baixa visibilidade e o perigo de encalhar nos bancos de areia. A Figura 16 apresenta a travessia do Rio Madeira e a movimentação de carga e passageiros pelo Rio Madeira, no período das cheias.

**Figura16 – Transportes de cargas e passageiros no período das cheias, no Rio Madeira Porto Velho-RO**



Fonte: SECON/AC, MAR/2015

A Estrada do Pacífico apresenta outro gargalo para o transporte de cargas no Estado do Acre. A BR-317/Estrada do Pacífico corta a área urbana do município de Brasiléia e Epitaciolândia que são separadas pelo Rio Acre.

A ponte sobre o Rio Acre, além de ser de mão única, está localizado na área urbana das cidades gêmeas Brasiléia/Epitaciolândia, ruas estreitas sem condições de receber tráfego pesado de veículos de carga. Possui um trânsito de veículo conturbado de três cidades, no qual, os acidentes de trânsito são frequentes.

Soma-se ao problema ao problema da qualidade da pavimentação da BR-317, a rodovia corta a área de planície de inundação sofrendo cheias periódicas do Rio Acre, no qual chega a ser inundada e interditada para tráfego de cargas e pessoas, prejudicando a travessia entre as cidades fronteiriças, assim como, na Estrada do Pacífico e posterior ligação com a Rodovia Interoceânica. (Figura 17).

#### **Figura17 – Condições da ponte entre as cidades de Brasiléia e Epitaciolândia**



**Fonte:** Dermeson Lima, OUT/2015

A circulação via Estrada do Pacífico (BR-364 e BR-317) de mercadorias, produtos, bens, serviços e pessoas são comprometidos por estes gargalos relatados anteriormente. Desta forma, um dos maiores desafios para os próximos anos é a ampliação dos investimentos públicos e privados para assegurar a



manutenção, modernização e ampliação da infraestrutura de transportes. Necessita estabelecer uma rede de logística integrada, com opções de transportes viáveis para os usuários em tempo, custo, segurança, conforto e qualidade, com a redução dos custos e racionalização da matriz de transportes na região. (ACRE/PPA, 2016).

A conclusão da ponte sobre o Rio Madeira, em Rondônia, trará grandes benefícios ao Estado, pois elimina um dos grandes gargalos no modal de transporte terrestre e facilita a entrada e a saída de mercadorias do Estado do Acre. Este investimento regional potencializa aqueles já realizados no Estado, como a integração do Vale do Acre e do Vale do Juruá por meio da abertura definitiva da BR-364 em 2011; e a construção da estrada Interoceânica, que liga o Brasil ao Porto de Ilo, no Peru. Aliás, em complementação a esta obra, o Governo do Estado planeja para os próximos quatro anos, a construção do anel viário com a ponte sobre o Rio Acre, em Brasiléia, um investimento da ordem de R\$ 70 milhões, eliminando um dos últimos obstáculos ao transporte de cargas no Estado. (ACRE/PPA, 2016, p. 20).

O discurso integracionista na regional na Amazônia Sul-Occidental passa ser contraditório, pois o transporte de cargas tem de enfrentar sérios obstáculos na logística para chegar aos portos peruanos. Apesar de ser uma rota de menor distância para continente asiático as condições das rodovias no Brasil não estão capacitadas para operar e suportar cargas pesadas, para proporcionar esta integração territorial e regional.

Estas por não estarem concluídas representam um dos maiores percalços para a propagada estrada do Pacífico, dificultando o fluxo de passageiros e mercadorias. Encontra-se em andamento a proposta de anel viário na área urbana, pelo governo do Estado do Acre e com o Governo Federal, para contornar um dos gargalos no transporte e na logística de cargas e configurar de forma concreta e definitiva a integração interoceânica via Estrada do Pacífico.

#### **4.4 A Estrada do Pacífico e os transportes como via de integração regional**

No Estado do Acre, as redes de fixos, como as rodovias e aeroportos interligam as sedes regionais em direção ao interior, e regiões de fronteira dos países vizinhos e a BR-364 é a única rodovia interliga ao centro-sul do Brasil. Na escala regional, a interligação rodoviária concentrada em Rio Branco, se destacam por desempenhar um papel importante por concentrar os fluxos nacionais e regionais que se irradiam no território por transportes multimodais, principalmente

por via terrestre pela Estrada do Pacífico/BR-317 em sudeste e a BR-364 na direção leste a oeste todo o território acreano. Nestas rodovias federais transcorrem os maiores fluxos terrestres de passageiros e de cargas do Estado do Acre.

Na atualidade a infraestrutura rodoviária substitui a importância das vias fluviais do passado ao reproduzir novas territorialidades são impostas pelas redes e fluxos. A deficiência da fluidez territorial retratava-se um aspecto determinante no passado para o isolamento, enquanto na atualidade a infraestrutura da circulação rodoviária um fator primordial para integração regional transfronteiriça.

A Estrada do Pacífico não corta o território boliviano, tendo acesso terrestre cerca de 2 km e 1 km, respectivamente pelas cidades gêmeas de Epitaciolândia e Brasiléia que possuem pontes integracionistas. Estas cidades gêmeas fazem fronteira com a cidade de Cobija, capital do Departamento de Pando na Bolívia.

Machado (2014) ressalta a intervenção estatal para integracionista do Brasil, com os países vizinhos da Bolívia e Peru, permitiu a conexão física entre as cidades gêmeas, com a construção de duas pontes em pontos estratégicos da fronteira, entre as cidades de Brasiléia e Cobija inaugurada em 2004, e entre Assis Brasil e Iñapari (Peru) em 2006, ambas as pontes sobre o Rio Acre e consolidam fluxos terrestres com os países vizinhos.

Com relação ao Peru, a Estrada do Pacífico, permite o principal acesso a tríplice fronteira (BR-BO-PE), algumas localidades ficam a margem da propagada integração regional. Entre estas o vilarejo de Bolpebra apesar de estar menos de 2 km, não tem acesso direto com a rodovia, tendo que recorrer aos países vizinhos para ter acesso a áreas urbanas e seus serviços.

Enquanto, Assis Brasil tem sua sede a 0,5 km da Estrada, estando à sede do município paralela a rodovia, motivo este que o município é retratado por área de passagem, não recebe os fluxos provenientes das obras integracionistas, mantendo estagnação socioeconômica. No Peru a primeira cidade é Iñapari porta de controle e acesso ao território peruano tem aproveitado a vantagem de ser cortada pela rodovia, expandindo os serviços de transporte alternativo de passageiros para Porto Maldonado.

No passado estas localidades eram isoladas por via terrestre de suas sedes administrativas nacionais, sendo Cobija em Pando está distante a 1.215 km da capital La Paz e Porto Maldonado a 1.561 km de Lima. Estes aspectos fazem das localidades fronteiriças manterem fluxos transfronteiriços constantes, intensificando relações

socioeconômicas, comerciais e culturais. Nesse sentido o espaço/território de fronteira é relacional marcado por intercâmbios, comunicação e transitoriedades transfronteiriças.

Os intercâmbios comerciais e culturais entre Cobija e as cidades acreanas são intensos. [...]. A venda de importados na Zona Franca atrai compradores das cidades acreanas situadas ao longo da BR-317. [...]. Por sua densidade relacional, o agrupamento urbano fronteiriço se tornou um importante nó de articulação de fluxos comerciais regionais, subnacionais e internacionais (legais e ilegais) os quais se justapõem aos intercâmbios locais. De ambos os lados do limite é forte a presença de capitais extra locais que exploram o acesso aos mercados, a existência de infraestrutura de transportes, os benefícios fiscais e as redes pré-existentes. (MACHADO, 2014, p. 24)

Mesmo antes da inauguração da Estrada do Pacífico a BR-317 e BR-364 concentravam os fluxos de transportes para os municípios de fronteira. Em março de 2009, o Acre passa a contar com operações de transporte coletivo por via terrestre para o Peru. A rota internacional é oferecida no trecho Rio Branco-AC para Porto Maldonado no Peru, cruzando todos os municípios fronteiriços cortados pela estrada do Pacífico. Esta linha foi desativada nos meados de 2013, entrando outra empresa peruana, fazendo o trajeto São Paulo-SP para Lima-PE, passando por Rio Branco-AC, Porto Maldonado, Cuzco, tendo o destino final Lima no Peru. Conhecida a linha de ônibus mais longa do mundo, tendo registros nos livros recordes.

De modo geral, o transporte informal (táxi e moto-táxi) entre as cidades de fronteira é constante, pela ausência de transporte público urbano e pelas pequenas distâncias percorridas.

No caso de distâncias maiores é comum, táxi do tipo lotação e transporte rodoviário de ônibus coletivo (Ver Tabela 03), concentrados na capital Rio Branco, com destinos diversos no âmbito estadual, nacional e internacional, atendendo todos os municípios da região influência da BR-317/Estrada do Pacífico.

**Tabela 3–Circulação rodoviária na área de influência da Estrada do Pacífico**

<b>Origem</b>	<b>Destino</b>	<b>Frequência</b>	<b>Duração (média)<sup>28</sup></b>
Rio Branco-AC	Assis Brasil-AC	3 vezes ao dia	4h/344 km
Rio Branco-AC	Acrelândia-AC	2 vezes ao dia	2h 20min/116 km
Rio Branco-AC	Brasiléia-AC	4 vezes por dia	4h/208 km
Rio Branco-AC	Epitaciolândia-AC	4 vezes ao dia	4h/207 km
Rio Branco-AC	Xapuri-AC	2 vezes ao dia	3h 30min/192 km
<b>Interestadual</b>			
Rio Branco-AC	Boca do Acre-AM	5 vezes ao dia	6h/233 km
Rio Branco-AC	Porto Velho-RO	1 vezes ao dia	8h/511 km
Rio Branco-AC	Cuiabá-MT	2 vezes ao dia	26 h/1966 km
Rio Branco-AC	Cascavel-PR	1 vezes ao dia	44 h/3.305 km
Rio Branco-AC	São Paulo-SP	1 vezes ao dia	46 h/3.495 km
<b>Internacional</b>			
Rio Branco-AC	Porto Maldonado-PE	2 vezes por semana	8:30 h/574 km
São Paulo-SP/ Rio Branco-AC	Porto Maldonado/ Cuzco/Lima PE	2 vezes por semana	62 h/4.391 km
Porto Maldonado/PE	Cuzco PE	2 vezes ao dia	8 h/480 km

**Fonte:** Prefeitura Municipal de Rio Branco – PMRB/RBTRANS; Rodoviária Internacional de Rio Branco; Movil Tours/Peru (site); Google Maps (2017); Pesquisa de Campo, 2016;

Na região de fronteira, não é servida de transportes públicos de coletivos urbanos. O tráfego de veículos é dominado por motos, carros de aluguel tipo lotação caracterizado por fluxos caóticos em ambos dos lados da região de fronteira.

No território peruano, no transporte urbano são comuns motonetas conhecidas popularmente também como motocar (triciclos) ou tuk-tuk, além de vans e táxi do tipo lotação. Na Bolívia o transporte coletivo é feito em trechos curtos por “trufis” que são vans, também denominadas de “jardineiras”, predominado também por táxis. Do lado brasileiro, no Acre o transporte também é dominado por transportes alternativos como moto-táxi e táxi comuns. Com relação à frota de moto-táxi, as cidades gêmeas possuem uma frota em torno de 100 motos que intensificam a transitoriedade entre o Brasil e Cobija na Bolívia, principalmente pela Zona Franca.

Existem vans e táxi que fazem o trajeto da fronteira Brasil/Peru, Assis Brasil/Iñapari para Porto Maldonado. As saídas são de Iñapari, conforme a lotação, tendo

<sup>28</sup>Refere-se a informações fornecidas pelas empresas de ônibus rodoviários, completadas por informações do “google maps”, em viagens longas podem divergir a duração para menos ou mais



a duração do percurso em média 4 h. Este é o tipo de transporte de passageiro mais comum no trecho da entre Assis Brasil e Porto Maldonado pela Estrada do Pacífico.

Conforme Pesquisa de Campo (2016), a frota de táxi na região limítrofe com a Bolívia, na qual, concentra-se nas cidades gêmeas de Eptaciolândia e Brasiléia. A frota é composta de 52 táxis na primeira cidade, sendo em Brasiléia 82 veículos. Neste contexto, em média de 20 veículos atendem a demanda interna da tríade urbana das três cidades fronteira. Enquanto, a maior parte da frota dedica-se ao transporte em longas distâncias que são caracterizadas pelos táxis do tipo lotação que concentram em viagens para Rio Branco, e vice-versa. (Ver Tabela 04).

**Tabela 4– Caracterização dos fluxos (táxi do tipo lotação) na Estrada do Pacífico**

Trecho	Valor por pessoa	Tempo de viagem	Demanda
Brasiléia/Eptaciolândia a Rio Branco	R\$ 70,00	2 horas e meia	Média de 20 carros por dia
Brasiléia/Eptaciolândia para Xapuri	R\$ 30,00	40 a 50 minutos	Média de 4 a 8 carros por dia (atendida pelos profissionais de Xapuri).
Brasiléia/Eptaciolândia para Assis Brasil	R\$ 40,00	1 hora	Cerca de 4 a 8 carros por dia (atendida pelos profissionais de Assis Brasil).

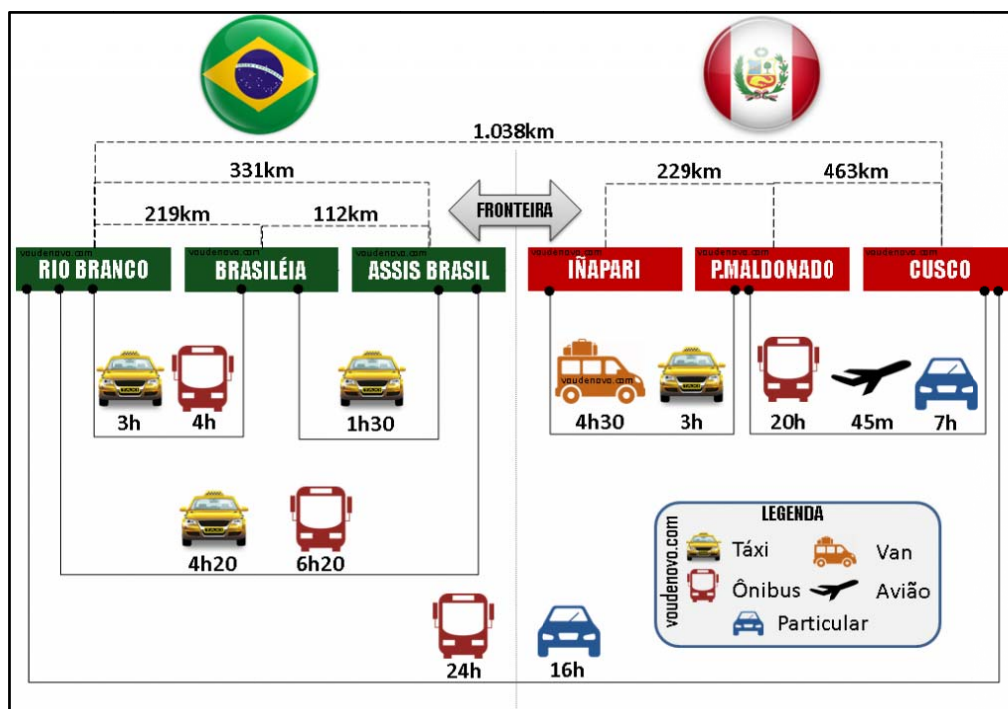
**Fonte:** Sindicato dos Taxistas de Eptaciolândia/Brasiléia; Pesquisa de Campo, 2016

Os veículos que trafegam entre Brasiléia e Eptaciolândia para Rio Branco, Xapuri, Assis Brasil e adjacências, são veículos tipo de passeio, com ar condicionado, bom estado de conservação, padronização quanto à cor, tendo corridas tabeladas e negociadas com o motorista, não sendo comum o uso taxímetro. Esta realidade é diferente em território boliviano, no qual, os veículos são antigos, geralmente frotas exportadas de países asiáticos e más condições de uso. De modo geral, os meios de transporte se concentram no trecho Brasiléia/Eptaciolândia para Rio Branco, tendo a BR-317/Estrada do Pacífico como via de circulação, predominado pelo transporte alternativo como táxi-lotação e ônibus coletivos.

A logística de transporte e circulação discutida aqui atende também a demanda de turistas que buscam as cidades fronteiriças para práticas de lazer e turismo. As localidades de fronteira atraem a demanda de transeuntes para tríade urbana das cidades gêmeas na fronteira do Brasil com a Bolívia, atraídos pela Zona Franca de Cobija. Turistas brasileiros também utilizam a rota da interoceânica (Ver

Figura 18) para visitar as cidades peruanas de Porto Maldonado, Cuzco, que possibilita acesso à capital peruana de Lima, e a outros destinos sul-americanos.

**Figura18 – Rota turística Brasil-Acre-Peru: distâncias e destinos**



Fonte: site voudenovo.com

A concretização da Estrada do Pacífico concretizou e expandiu os fluxos turísticos terrestres para região de fronteira, debate apresentando na próxima parte da pesquisa. Os fluxos na região da tríplice fronteira são caracterizados como inter-regional, com mobilidades transfronteiriças (entradas e saídas) entre as cidades de fronteiras de forma legal e ilegal.

Ressalta-se que as cidades de fronteira do lado brasileiro não existem aeroportos (Assis Brasil, Brasiléia e Eitaciolândia). Enquanto, do lado boliviano Cobija e do Peru em Porto Maldonado apesar de existir aeroportos internacionais não existem vôos regionais interligados entre estas cidades, e com o Brasil, apenas com as capitais e maiores cidades de seus respectivos países. Assim, os fluxos regionais na Amazônia Sul-Occidental, são concentrados por via terrestre, por meio, da BR/317 a Estrada do Pacífico.

A infraestrutura aeroportuária do Estado do Acre consta dois aeroportos internacionais administrados pela INFRAERO, o Aeroporto Internacional de Rio Branco – Plácido de Castro localizado na capital, e o Aeroporto Internacional de

Cruzeiro do Sul, na cidade homônima. Estas duas cidades concentram e convergem os voos nacionais e regionais e delas demandam fluxos para as principais capitais.

O transporte aéreo regional o Estado do Acre serve regiões isoladas, como grande parte dos municípios da Vale Juruá, devido ao isolamento terrestre, como alguns municípios da mesorregião do Vale do Juruá, no qual, pistas de pouso e aeroportos regionais são de fundamental importância para conter o isolamento.

Neste contexto, a infraestrutura regional disponibiliza de 09 aeródromos, sendo 05 registrados na Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) disponibilizando voos para os municípios de Jordão, Manoel Urbano, Marechal Thaumaturgo, Porto Walter e Santa Rosa do Purus, 03 homologados pela INFRAERO e administrados pelo Governo Estadual (Feijó, Tarauacá e Xapuri) e 01 administrado pelo 7º BEC (Assis Brasil). (ACRE, 2017).

A rota de curta distância aproximadamente visitantes e turistas demandados principalmente de Rio Branco, percurso realizado por via terrestre pela rodovia BR-317, que possibilita acesso e atraem também demandas de todos os municípios da Regional do Baixo e Alto Acre. Esta rodovia serve também de rota para transporte de mercadorias ZOFRA de Cobija, impulsionando tanto a circulação de mercadorias e transeuntes, o que dinamiza de forma geral, os fluxos regionais.

Varios han sido los factores que contribuyeron al desarrollo del comercio importador que actualmente vive la capital de Pando. Entre ellos: la creación de la Zona Franca Industrial y Comercial de Cobija, el tipo de cambio de la moneda brasileños, y el mejoramiento de la infraestructura de transporte tanto al interior del país como en el vecino Brasil. (DURÁN, 2013, p. 65).

A capital de Pando, Cobija está inserida no circuito do turismo de fronteira. A cidade recebe um o fluxo constante de brasileiros para realizar turismo de compras na Zona Franca de Cobija, principalmente nos finais de semana e feriados desde os meados da década de 80, influenciando a dinâmica urbana das cidades de fronteira.

Portanto, tais assimetrias territoriais refletem as diferenças socioeconômicas e territoriais, ao retratar o grau de desenvolvimento estar associado a uma lógica territorial de redes em escala global, pois esses conglomerados urbanos estarem isolados ou distantes das sedes nacionais. Neste contexto, as relações transfronteiriças por via terrestre tendem a se intensificar, como um sistema aberto ao comércio, a economia e a cultura. Assim, a geografia da fronteira é um lugar de assimetrias e simetrias que impulsionas novas territorialidades e fluxos terrestres.

#### **4.5 O Estado e Estrada do Pacífico no desenvolvimento do turismo do Acre**

No Brasil, a atuação estatal tem papel preponderante para o crescimento urbano, econômico e social que se consolidou de forma gradativa no século XX, tendo avanços e reflexos diretos na atividade turística brasileira. Desde a década de 1950 o turismo se expande como atividade socioeconômica, de forma organizada adquirindo importância política, econômica, cultural e ambiental para o Estado brasileiro, acreditando no setor como caminho promissor para o desenvolvimento socioeconômico e fonte de novas divisas afetando o setor terciário.

A intervenção estatal possibilita descontração do desenvolvimento nas regiões mais desenvolvidas para o interior do país, como foi no caso da Amazônia. Os avanços no que diz respeito à circulação e transportes, o setor de serviços, urbanização, que tem relação direta com a atividade turística, pois exige uma infraestrutura mínima de circulação e serviços para sua realização.

O turismo, no entanto, passa a apoderar-se de espaços dando enfoque aos recursos naturais e histórico-culturais, tornando-os atrativos e produtos para a atividade. Muitos Estados ricos em ecossistemas e cidades estruturadas passam a aproveitá-los como atrativos ao turismo, quando unidades federativas das regiões Norte e Centro-Oeste passam a disputar mercado com os destinos de sol, mar e praia tão propagados pelo turismo brasileiro.

O Estado do Acre, nos últimos anos, se insere no contexto do ócio e lazer, acompanhando as tendências nacionais da expansão do turismo, adequando a infraestrutura física e institucional, ampliando investimentos tanto do setor público como privado, configurando-se como região de grande potencial para atividade, principalmente territórios preservados com patrimônio histórico, cultural e ambiental. Em virtude das tendências o poder público expresso na figura do Estado adota medidas e ações para consolidação do setor turístico na Região, dando ênfase as áreas com maior potencial, dentre as quais se destaca a cidade de Rio Branco, capital do Acre e os municípios de fronteira com melhor infraestrutura para desenvolvimento turístico.

As políticas estatais de integração regional no Estado desde abertura das Rodovias Federais BR-364 e BR-317 nos anos 1970 e 1980 atraem empreendimentos agropecuários, reconfigurando a dinâmica territorial. Acrescido de incentivos fiscais do Governo Federal e Estadual para empreendimentos

agropecuários, minerais e florestais (madeireiros), responsáveis pela nova organização socioeconômica da região. Em contrapartida, as instalações dos empreendimentos agropecuários geram especulação fundiária, grandes desmatamentos nas margens das rodovias, expropriação das populações tradicionais que ali viviam.

Desta forma, o poder público tanto no âmbito federal e estadual exerce papel de fundamental importância para o desenvolvimento socioeconômico da sociedade acreana, assumindo a função de principal articulador de investimentos e implantação de infraestrutura física, econômica e social, e se estende até os dias atuais. A criação como território federal, no início do século XX, período transitório até a sua fase da criação unidade federativa, o Estado do Acre fica subordinado aos recursos federais tendo uma receita baixa para auto sustentação<sup>29</sup>. (LIMA, 2007).

No final do século XX, o Estado do Acre passa por renovação político-administrativa, com nova proposta desenvolvimento de forma planejada e ordenada com princípios de sustentabilidade socioambiental como proposta de governo, buscando por meio do planejamento de políticas públicas e elaboração de projetos, planos e leis específicas para se concretizar.

Diversas ações realizadas com intuito de consolidar o programa de Governo, possibilitado a elaboração de estudos e levantamentos estratégicos, idealização de planos e políticas administrativas por meio de leis e criação de órgãos da administração pública estadual para fomentar e atrair investimentos para a consolidação da política governamental. Programas e projetos para valorização, expansão e consolidação das atividades produtivas regionais, dentre a atividade turística como alternativa de desenvolvimento economicamente sustentável no âmbito político, social e ambiental.

Dentro das políticas governamentais destaca-se o Programa de Desenvolvimento Sustentável do Acre, com apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Parceria intergovernamental entre o Governo do Estado do Acre e organizações multilaterais, propaga o discurso do desenvolvimento sustentável

---

<sup>29</sup>Segundo a Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico Sustentável – SEPLANDS em 2006, o orçamento geral do Estado do Acre depende das transferências constitucionais da união em torno de 90% dos recursos financeiros aplicados no Estado e 10% de receita própria estadual. Conforme, assessoria imprensa do Governo do Estado em 2015, essa dependência dos repasses federais caiu de 83,38%% em 1999 para 68% em 2014. Apesar desses índices positivos, o Acre como a maioria dos Estados Amazônicos, contribui com 0,2% do PIB Nacional. (ACRE, 2015).

e equitativo para melhorar a qualidade de vida da população e preservar o patrimônio natural do Estado, em longo prazo com ampliação da base econômica produtiva.

Depois de concluído o esforço de edificação do arcabouço institucional e da criação de instrumentos indispensáveis de Política de Governo, um Contrato de Empréstimo foi firmado com o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, em 23 de junho de 2002 (Contrato de Empréstimo BID 1399/OC-BR). Para implantação do Programa de Desenvolvimento Sustentável do Acre, no valor de 108 milhões de dólares, dos quais US\$ 64,8 milhões provenientes de empréstimo do BID e US\$ 43,2 milhões de contrapartida local. O horizonte de aplicação desses recursos financeiros é junho de 2006. A área geográfica que o Programa abrange, compreende todo o território do Estado do Acre, com 16,5 milhões de hectares e uma população estimada de 600.000 habitantes. (Programa de Desenvolvimento Sustentável do Acre - PDSA, 2006, p. 04).

O programa tem como diretriz estratégica a efetivação em longo prazo o crescimento racional de setores produtivos com vantagens comparativas e leva em consideração as aptidões naturais, a biodiversidade e diversidade cultural do Estado. O crescimento racional e uso sustentado dos recursos naturais e culturais com diversificação produtiva é o foco do plano em uma de suas estratégias de desenvolvimento, o Programa tem como meta a consolidação de infraestrutura urbana orçada em 40 milhões de reais, financiados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social-BNDES. (Plano Plurianual do Acre/PPA-AC, 2004-2007).

Dentre as ações destaca-se o Zoneamento Ecológico Econômico do Acre – ZEE/AC, publicado no ano 2000 e 2010 como instrumento estratégico de planejamento regional. A obra é referência dos estudos do espaço acreano nas áreas ambiental, produtiva, econômica e social, direcionando com garantia as ações estatais em novos planos e projetos.

A implementação do ZEE como instrumento de planejamento e gestão territorial no Acre só foi concretizada no atual governo. Foram definidos objetivos, princípios, responsabilidades institucionais e instâncias deliberativas (Comissão Estadual do ZEE - CEZEE) e técnicas (Grupo Técnico de Sistematização - GTS). Nessa primeira fase, os resultados alcançados no ZEE serviram como norteadores para os planos e programas do Estado, possibilitando aos planejadores e executores orientação para a implementação de políticas públicas em bases sustentáveis. Considerando a necessidade de um ordenamento territorial para a implementação de alternativas econômicas sustentáveis, é fundamental a consolidação deste processo iniciado na primeira fase. (PPA/2004-2007, p.65).

Entre os estudos levantados pelo ZEE/AC, destaca-se o turismo como indicativo de estratégias para gestão territorial do Estado. A proposta destaca o potencial da região como viés de desenvolvimento e valoração do patrimônio natural, histórico e cultural do Estado, sendo resultado à divisão territorial do Estado em dois polos turísticos: o polo do Vale do Juruá e o polo do Vale do Acre. O último justificado respectivamente pelo patrimônio natural protegido e pela sua funcionalidade ligada à infraestrutura física irradiada pela capital, Rio Branco, o portão de entrada para o Estado e via principal de integração aos países vizinhos. Enquanto, o Vale do Juruá destaca-se por seu patrimônio socioambiental associado às áreas protegidas, como TI, RESEX e Parque Nacional. (ZEE/AC, 2010).

No Acre, a participação e a cooperação do setor público são imprescindíveis para melhoria e incremento da atividade turística. A melhoria da qualidade de vida, funcionamento, controle, orientação e o uso racional de oferta turística são premissas indispensáveis nas ações planejadas pelo poder público. As ações efetivam-se na prática por meio de planos, programas ou projetos, com objetivos, estratégias, métodos e recursos pré-estabelecidos.

Os subsídios para o desenvolvimento turístico no Estado do Acre levantado pelo ZEE/AC fornecem as condições necessárias para elaboração da “Estratégia de Ecoturismo para o Estado do Acre”. Indica as condições necessárias para atrair investimentos do setor público e privado e define estratégias, produtos e roteiros competitivos valorando a exploração racional dos atrativos culturais, históricos e naturais da região e consolidando o desenvolvimento do turismo dos polos turísticos do Vale do Acre e do Juruá.

A consolidação dos polos se dá mediante a execução e linhas de ação, cujo universo será expresso através de programas e projetos nos aspectos de equipamentos turísticos, promoção e marketing, melhoria da infraestrutura e serviços públicos, conservação ambiental, fortalecimento institucional e gestão e integração de agentes para o desenvolvimento do ecoturismo. (Estratégia de Ecoturismo para o Estado do Acre, 2002, p.04).

Para a efetivação da proposta acima, o poder público estadual firmou parcerias, financiamentos e convênios, além de aprofundar estudos com iniciativa privada, além de investimentos em capacitação criando órgãos e escolas técnicas voltadas ao desenvolvimento do setor turístico, visando à efetivação da atividade como alternativa econômica e social sustentável para região.

Entre os programas que servem de marcos para o planejamento do turismo no Estado do Acre, destaca-se o Programa de Ecoturismo da Amazônia Legal – PROECOTUR, do Ministério do Meio Ambiente, com financiamento do BID (US\$ 200 milhões); e o PNMT e o Programa Nacional de Municipalização do Turismo que foi gerido pela Embratur. (LIMA, 2011).

Lima (2007) relata que as ações estratégicas do PROECOTUR foram um programa de planejamento estratégico subdividida na fase pré-investimento e de investimentos, através de estudos de mercado e avaliações do potencial turístico. Os resultados destes estudos definiram o Polo do Vale do Acre como uma região estratégica de desenvolvimento do turismo por sua facilidade de acesso, pelo seu patrimônio ambiental, histórico-cultural, assim como por já possuir uma melhor infraestrutura urbana e turística para atender a uma demanda em médias proporções. Este polo envolve os municípios das Regionais do Baixo e Alto Acre, tendo a capital do Estado, Rio Branco como porta de entrada para turismo no Acre.

O poder público no Estado do Acre, no início da década de 2000, elenca o turismo como alternativa socioeconômica para geração de emprego e renda associado valorização cultural, histórica e ambiental no Estado do Acre. A atividade turística sofre grandes avanços com estes estudos técnicos realizados em parceria entre as empresas públicas e privadas envolvidas no setor turístico e áreas afins.

Mas o marco da ação governamental no setor do turismo no Estado do Acre, sem sobra de dúvida, está relacionado com a criação da Secretaria de Turismo – SETUR, no final de 2002 pelo Governo Estadual acompanhando a tendência nacional com a criação do Ministério do Turismo anos anteriores. (LIMA, 2011).

O setor de turismo a cargo do Estado é desvinculado da Secretaria de Indústria Comercio e Turismo – SEICT, deixando de ser departamento e passando a ter pasta própria na administração pública estadual, com a criação da SETUR.

As funções e atribuições do órgão público do turismo do Estado do Acre foram voltadas ao estímulo de iniciativas públicas e privadas para execução da política estadual do turismo. Ações que visam promoção e divulgação do turismo estadual, no país e no exterior, de modo a ampliar o ingresso e a circulação de fluxos turísticos no território acreano. Além, de promover e coordenar planos, programas e projetos que visem à ampliação, diversificação, reforma e melhoria da qualidade da infraestrutura turística ao desenvolvimento de indústria de turismo.



Entre os programas coordenados e executados pela SETUR em todo o Estado do Acre destaca-se como os mais importante por seus efeitos a longo prazo para consolidação da atividade a execução do Programa de Regionalização do Turismo em parceria com MTUR, e a implantação e consolidação do Polo turístico Vale do Acre com implantação da infraestrutura nos municípios como museus, infraestrutura urbana, sinalização, construção de pousadas ecológica em parceria setor público e privado a partir de plano de desenvolvimento turístico do Estado.

Soma-se a parceria privada para a consolidação do circuito turístico aéreo e terrestre no trecho RBR/Cuzco/AM/RBR e a implantação de 04 Centros de Atendimento ao Turista (CAT's) nos municípios de Rio Branco, Plácido de Castro, Brasiléia e Xapuri; capacitação profissional para a qualidade de atendimento aos turistas nos hotéis, restaurantes, agências de viagens, transportadoras e realizadoras de eventos; Criação da Casa do Artesão, em Rio Branco e implantação da filial em Cruzeiro do Sul, fortalecendo o artesanato regional a atividade e oferecendo oportunidades de comercialização e inserção no mercado.

Além destas ações voltadas ao setor empresarial e a microempresários do setor do turismo, a parceria entre o SEBRAE-AC, SETUR e MTUR com outras entidades do ramo e áreas afins, elaborou a implantação de um projeto de turismo chamado "Rotas Turísticas do Vale do Acre". O projeto busca criar e consolidar rotas turísticas para região do Vale do Acre, propiciando as condições favoráveis à geração de atrativos e infraestrutura, objetivando a expansão da oferta turística regional e internacional. (LIMA, 2011).

A principal estratégia do programa é a inserção e valoração dos municípios que estão na rota turística para os países vizinhos, Bolívia e Peru, e saída para o Oceano Pacífico, que tem a cidade de Rio Branco como o portão de entrada por via terrestre e aérea para o Estado. O desenvolvimento do turismo acreano foi fortalecido com a implantação dos planos, projetos, criação de órgãos públicos e privados, elaboração de estudos e pesquisas que beneficiaram diretamente a atividade.

A criação da SETUR com atuação direta no setor turístico configura-se como divisor de águas para o turismo no Estado. Destacam-se suas ações na criação e administração de infraestrutura como a construção de pontos de informação turística, a Casa do Artesão, implantação e acompanhamento de planos e projetos turísticos e edição dos guias turísticos.

Portanto, a atuação do setor público e privado, assim como suas parcerias comunitárias nos últimos anos revolucionou a atividade turística no Acre, melhorando expressivamente a infraestrutura urbana e a reforma de vários pontos de interesse turístico, capacitação técnica e profissional, aumentado a oferta e a demanda, além de investimentos do setor privado no ramo de hotelaria, transporte, alimentação e promoção de eventos.

No Estado do Acre a política pública voltada ao desenvolvimento e consolidação da atividade turística selecionando dois polos para desenvolvimento da atividade valorizando a infraestrutura física de apoio para atividade, além dos aspectos naturais e ambientais como atrativos.

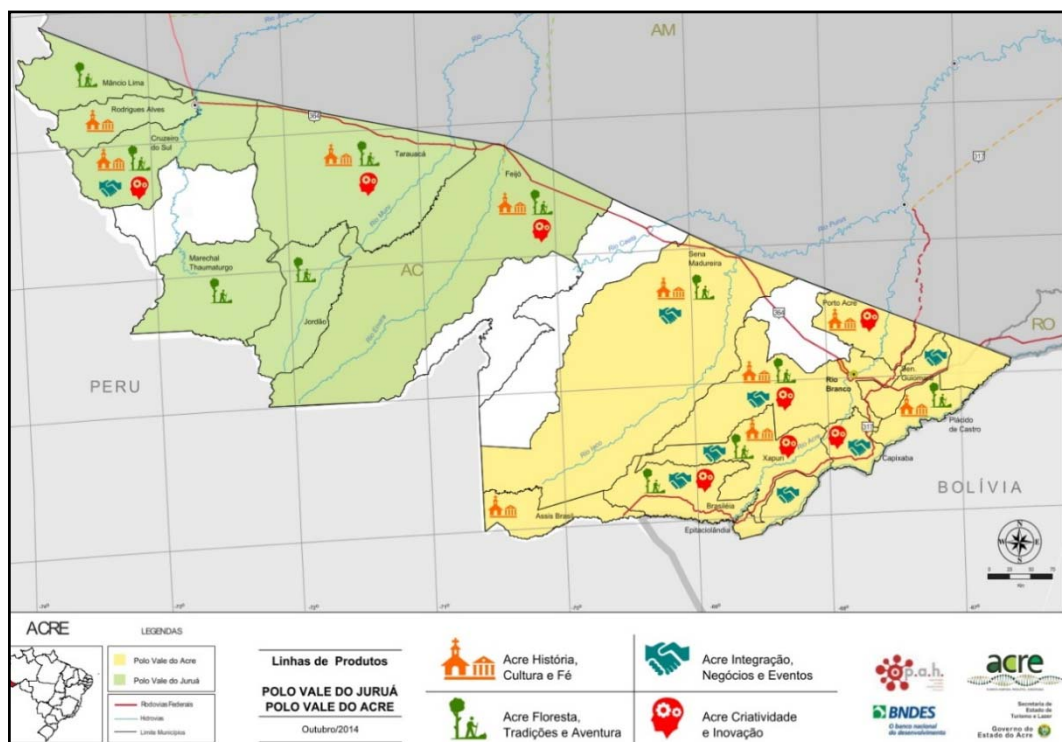
O Governo Estadual por meio da Secretaria de Turismo buscou parcerias com Serviço de Apoio às Pequenas Empresas do Acre - SEBRAE/AC, a Secretaria de Estado de Turismo - SETUR<sup>30</sup> e outras entidades da área em parceria pública e privada para planejar e efetivar uma política pública do turismo. Em primeiro plano, foram estipulados dois polos turísticos no Estado do Acre, subdivididos conforme as duas mesorregiões, Vale do Acre e Vale do Juruá conforme a oferta de serviços, produtos, infraestrutura de acesso e atrativos qualificados, como observado no Mapa das Regiões Turísticas do Estado do Acre<sup>31</sup>. (Figura 19).

---

<sup>30</sup>Neste momento o órgão público responsável pela execução do turismo no Estado era a Secretaria de Estado de Turismo – SETUR, sendo redefinido em outras gestões políticas administrativas, a área de esporte instituindo a Secretaria de Estado de Esporte, Lazer e Turismo – SETUL.

<sup>31</sup>Neste contexto, foram supridos os municípios de Acrelândia, Bujari, Manuel Urbano, Santa Rosa do Purus na Mesorregião do Vale do Acre, e os municípios de Jordão na Mesorregião do Vale do Juruá por falta de atrativos suficientes para se tornarem produtos e dificuldade de acesso no caso de Jordão.

**Figura19 - Mapa dos Polos Turísticos do Estado do Acre**



**FONTE:** SETUL, 2013

No Vale do Juruá foi definida a rota “Caminho das Aldeias e da Biodiversidade” valorizando o patrimônio natural e cultural da região que engloba toda mesorregião da Regional do Juruá, tendo destaque o Parque Nacional da Serra do Divisor e cultura extrativistas e indígenas. A rota tem desvantagem, em relação às demais, por questões de infraestrutura de acesso que por ter poucas opções de transportes terrestres, enquanto a opção aérea é restrita, o que encarecem os custos de deslocamento.

Nos últimos anos o acesso por via terrestre pela BR-364 consolida-se com a pavimentação, mas alguns trechos por falta de manutenção se deterioraram pelas condições climáticas, além do transporte terrestre e o fluvial implicam percorrer longas distâncias enquanto o transporte aéreo possui altos custos. Apesar desses pontos negativos o turismo étnico cultural é um produto turístico consolidado nas aldeias indígenas no Vale do Juruá, que exploram os Festivais de Cultura Indígena. (LIMA, 2011; LIMA; CORIOLANO, 2015).

A mesorregião do Vale do Acre por ter uma infraestrutura voltada à logística de circulação e rede urbana consolidada encontra-se em estágio mais avançado com produtos turísticos consolidados. Destacam-se no contexto, as rodovias federais BR-364, principal acesso aos países do centro sul do Brasil, e a BR-317,

denominada também, de Estrada do Pacífico, principal via terrestre da Amazônia Sul-Occidental aos países andinos da Bolívia e do Peru. Ambas representam o maior eixo rodoviário para Estados desta região da Amazônia, possibilitando a circulação de pessoas, mercadorias e insumos para o desenvolvimento, além de turistas.

Na mesorregião do Vale do Acre foram implantados três roteiros turísticos, assim denominados: “Caminhos da Revolução”, “Caminhos de Chico Mendes” e “Caminhos do Pacífico” que nos últimos anos foi ampliado e rebatizado de “Rota Internacional Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico”, envolvendo todos os Estados da Amazônia Sul-Occidental além do Estado do Mato Grosso.

As ações para regionalização do turismo no Estado do Acre fazem parte da política estadual de turismo em consonância com as diretrizes da PNT. Estas ações vêm se desdobrando focando no desenvolvimento da atividade turística valorando a unidade municipal ligado primeiramente ao Programa de Municipalização do Turismo - PNMT (1993 - 2003) e em tempos mais recentes ao desenvolvimento da atividade turística no âmbito regional consolidando regiões turísticas dentro do Programa de Regionalização do Turismo desde ano de 2004. (SETUL, 2013).

Estas estratégias de regionalização do turismo fazem parte do projeto “Roteiros do Brasil”, estando seus produtos consolidados, com fluxos turísticos entre os países de fronteira, sendo comercializadas pelas agências de turismo, empresas de transportes. Os principais atrativos estão associados ao patrimônio histórico-cultural e ambiental, no qual, a questão da circulação do território propiciado pela Estrada do Pacífico tem papel preponderante para o desenvolvimento da atividade.

O Polo do Vale do Acre encontra-se em estágio mais avançado de implantação. Nele foram definidas três rotas, denominadas caminhos (Caminhos Chico Mendes, do Pacífico e da Revolução), que receberam investimentos em atrações, hotelaria, infraestrutura de acesso e, em breve, sinalização adequada. Merece destaque, ainda, a formação de pessoal para o setor, tanto no nível superior, com os cursos de graduação criados pelas faculdades privadas, quanto no nível técnico, através de centros de formação do governo, com os cursos de guia de turismo regional e técnico em ecoturismo. (ACRE/PPA, 2008, p. 35).

O Programa de Regionalização do Turismo e denominado em nível estadual de Rotas Turísticas do Acre. Encontra-se em avançado processo de implantação na mesorregião do Vale do Acre, contemplando a maioria de seus municípios. Entre os roteiros, destacamos a “Rota Caminhos da Revolução”, que engloba os municípios

de Rio Branco, Plácido de Castro e Porto Acre e tem como “ponto forte” a pousada do Seringal Bom Destino em Porto Acre e fatos históricos que remontam a Revolução Acreana que culmina com a anexação do território do Acre ao Brasil.

Os aspectos históricos, culturais e ambientais associam-se a um dos personagens mais ilustres do Acre, conhecidos no âmbito internacional. Este líder é homenageado na Rota Caminhos de Chico Mendes, que tem como principal atrativo a história de vida do líder seringueiro Chico Mendes. O roteiro turístico engloba os municípios de Rio Branco, Xapuri, Senador Guiomard e Capixaba, sendo o município de Xapuri, local onde nasceu e viveu o líder seringueiro, com destaque à Pousada Ecológica do Seringal Cachoeira no Projeto de Assentamento Agroextrativista Chico Mendes - PAE CM onde o líder viveu.

A BR-317, Estrada do Pacífico no seu percurso corta vários municípios que tem Rio Branco como principal por emissor por ser a principal porta de entrada para o Acre. A Estrada do Pacífico é o principal acesso aos municípios de Senador Guiomard, Capixaba, Xapuri, Brasiléia, Epitaciolândia e Assis Brasil, que de forma geral, compõem a Rota Turística Caminhos do Pacífico, que também contempla os países vizinhos Bolívia e Peru pela Rodovia Interoceânica.

As ações estatais promoveram a construção de pousadas em Brasiléia “Pousada Vila Brasília” e em Assis Brasil, além da urbanização das sedes municipais onde a rodovia perpassa. Estas as obras de urbanização destacam-se a duplicação das vias, sinalização urbana e turística, reforma e restauração das fachadas de casarios históricos e arborização das vias.

Assim, com intuito de criar e consolidar rotas turísticas para a região do Vale do Acre, o poder público estadual e federal firmou parcerias, contraiu financiamentos e buscou convênios, além de aprofundar estudos em parceria com iniciativa privada, buscando consolidar as Rotas Turísticas Regionais, para à efetivação da atividade como alternativa econômica e social sustentável para o Estado do Acre. Sendo que em todas as rotas foram criadas infraestrutura de hospedagem, tanto publica como privada impulsionados pela demanda em ascensão. Portanto, turismo através da ação estatal passa a propiciar as condições favoráveis à geração de atrativos e infraestrutura, objetivando a expansão da oferta turística regional aos países vizinhos da Bolívia e do Peru, buscando a consolidação de o mercado promissor. Leva-se em consideração a geração de emprego, melhoria dos serviços como a estrutura comercial, hospedagem, transportes ligados ao setor do turismo e Estrada do Pacifico.

## PARTE V

### 5.FLUXOS E CONFLITOS NA AMAZÔNIA SUL-OCIDENTAL: A ESTRADA DO PACÍFICO

A Estrada do Pacífico inaugurada em 2010 exerce papel preponderante para circulação de fluxos na região da tríplice fronteira na Amazônia Sul-Occidental. A rodovia de cunho integracionista serve de rota internacional de pessoas, imigrantes, turistas e do comércio entre o Brasil e países contíguos das fronteiras. As relações transfronteiriças com a Bolívia e Peru mudam após a estrada ampliando os fluxos e a circulação entre pessoas dos três países.

Os fluxos entre as cidades de fronteira apresentam dados ascendentes desde o funcionamento da Estrada do Pacífico. A rodovia do lado brasileiro foi concluída antes da rodovia do lado peruano, possibilitando um fluxo regional interno do Acre e em direção à Bolívia. Neste contexto, as cidades fronteiriças com maiores índices demográficos e socioeconômicos, concentram atividades econômicas e serviços melhores e crescem no poder de atração. Como exemplos têm Rio Branco, capital do Estado Acre, Brasiléia e Epiaciolândia no Brasil, Cobija em Pando-Bolívia, Porto Maldonado em Madre de Dios-Peru, todas na região de influência da referida rodovia, que de forma geral, são evidenciadas por níveis de centralidade regionais nos respectivos países, Estados e Departamentos.

No caso da região de fronteira, os fluxos interfronteiriços existem correlação direta entre os níveis de renda e mercado de trabalho dos países vizinhos. Atividades ligadas ao comércio informal e sazonal são intensas na região de fronteira, geralmente ligados ao comércio, agropecuária e ao extrativismo vegetal. Estas atividades socioeconômicas têm relação direta com as condições urbanas, trabalho e a disponibilidade de serviços, nas regiões vizinhas da fronteira. Neste contexto, “o território é existencial, substantivado, também, no caso de cidades, por fluxos (redes): pessoas, de capitais, de dinheiro, de matérias-primas, culturais e de signos”. (SAQUET, 2013, p.87).

A seguir concentramos análise de dados primários e secundários relacionados à integração regional da região fronteiriça com relação aos fluxos total de pessoas, imigrantes, turistas tendo a Estrada do Pacífico via de circulação terrestre, na Amazônia Sul-Occidental, no Estado do Acre.

### 5.1 Os fluxos totais de pessoas: transitoriedade na Estrada do Pacífico

No Estado do Acre, os fluxos terrestres internacionais estão concentrados em torno da Estrada do Pacífico, sendo oriundos da Bolívia e do Peru. Os municípios concentram maiores fluxos, Plácido de Castro, Brasiléia, Epitaciolândia, fronteira com a Bolívia, e Assis Brasil na fronteira com a Bolívia e Peru. A passagem pela fronteira conta com órgãos públicos de controle migratório após a construção e funcionamento da Estrada, marcando a presença e o papel de controle do Estado na região de fronteira, responsável no controle transfronteiriço de pessoas e mercadorias na região da Amazônia Sul-Occidental.

Os principais fluxos (entrada/saída) são oriundos dos países vizinhos Bolívia e Peru para Brasil, tendo as cidades de Brasiléia, Epitaciolândia e Assis Brasil (Figura 20), cidades estas cortadas pela Estrada do Pacífico,

**Figura20 - Posto de controle de migração, alfândega Assis Brasil-Acre**

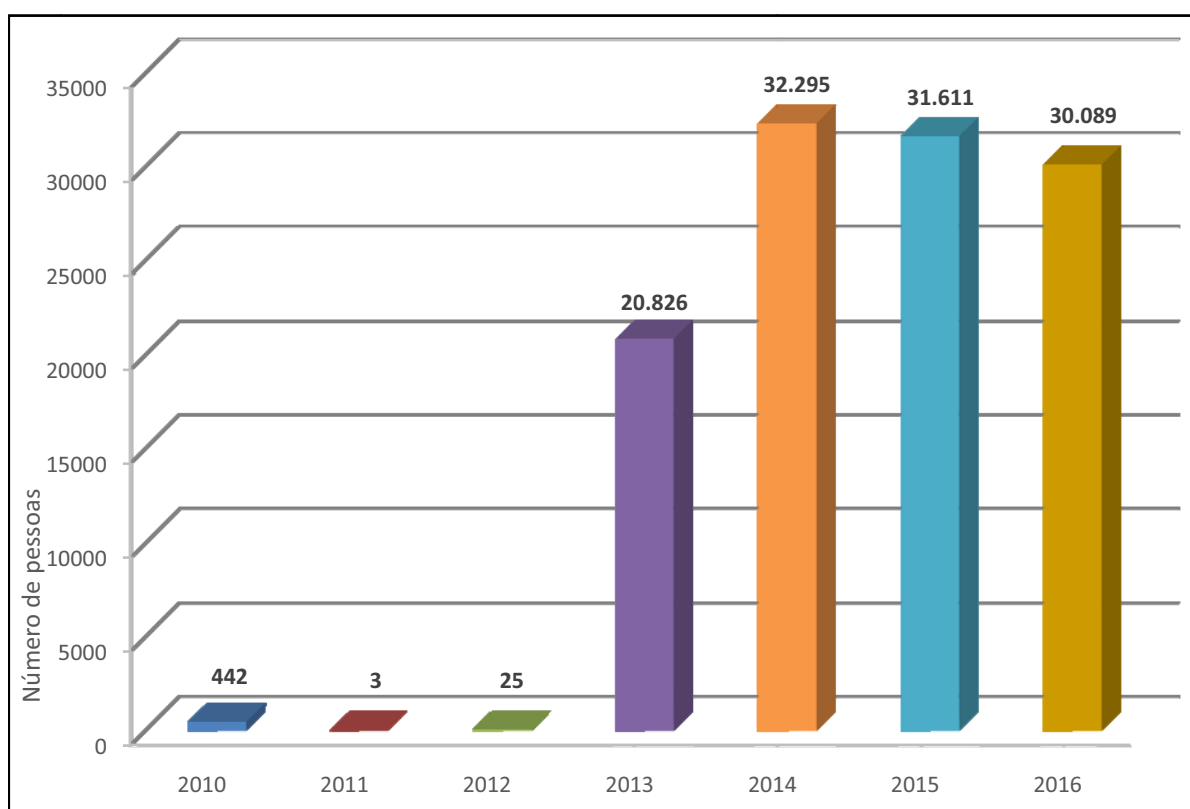


Fonte: Dermeson Lima, DEZ/2013

No município de Assis Brasil, concentra-se na Alfândega Brasil-Peru, formada pelo posto da Delegacia da Polícia Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) e Receita Federal, sendo a principal porta de entrada internacional com os países da Bolívia e do Peru, concentrando os maiores fluxos terrestres de origem internacional. Fora da região da tríplice fronteira existem outros dois postos de controle, na capital Rio Branco e outro na cidade de Cruzeiro do Sul no Vale do Juruá, estas cidades também concentram o controle migratório dos fluxos aéreos internacionais, nos seus respectivos aeroportos internacionais.

O município de Assis Brasil é a principal porta de entrada dos fluxos terrestres internacionais para o Estado do Acre. A entrada de pessoas pela Estrada do Pacífico entre o Brasil e o Peru pela cidade Assis Brasil entre 2010 e 2016 foi de um total de 115.312 pessoas retratando um fluxo ascendente no período de análise. (Gráfico 01).

**Gráfico 1 - Entrada de pessoas no Brasil pela Estrada do Pacífico, cidade Assis Brasil, vindas do Peru entre 2010 e 2016.**



**Fonte:** Departamento da Polícia Federal/STI, 2016. Organização própria

Conforme, dados apresentados no Gráfico 01, a entrada foi de 442 pessoas, ou seja, 0,38% do total em 2010. No ano seguinte, 2011 a entrada de pessoas passa

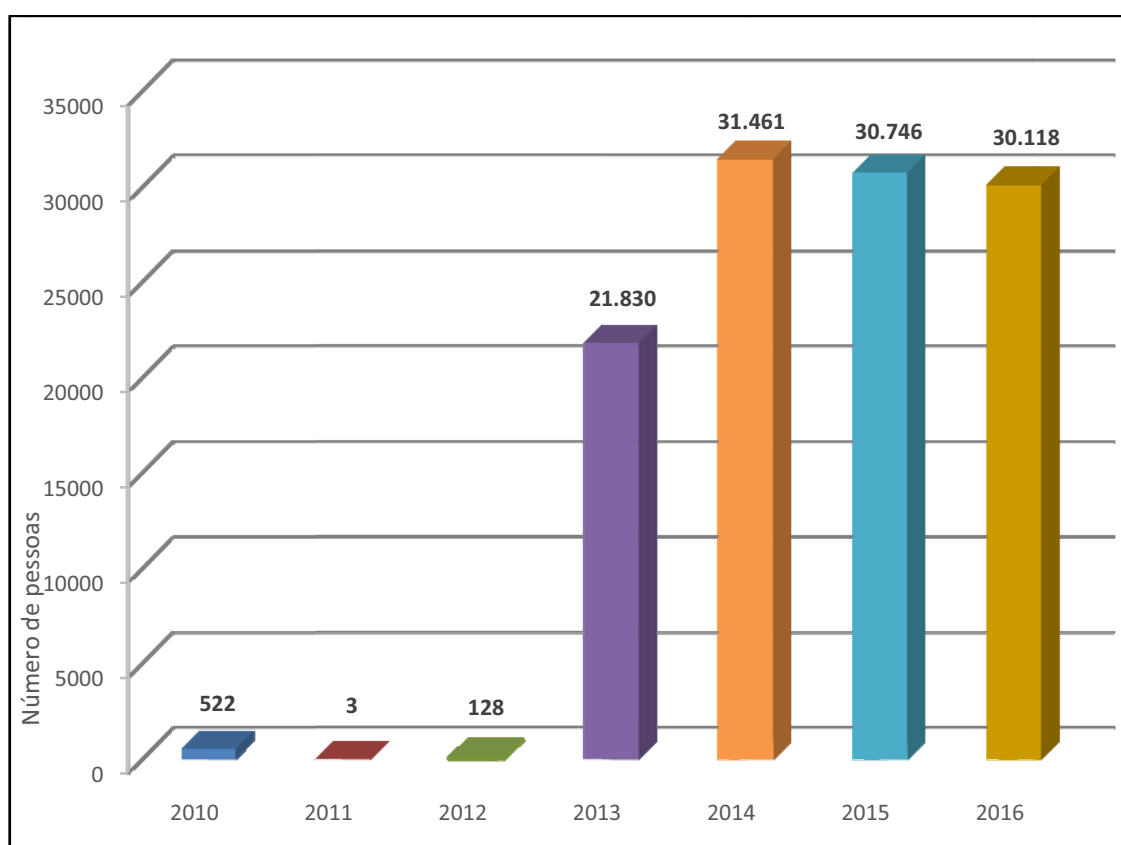


paranível mais baixo (3 pessoas) e aumentou para 25 pessoas em 2012. Nestes três anos, o fluxo de pessoas foi irregular, sendo a entrada de pessoas vindas do Peru pela Estrada do Pacífico foi de menos de 1 % do total entre 2010 e 2016.

Em 2013, o número de pessoas que entram no Brasil, pela cidade Assis Brasil, vindas do Peru, aumenta substancialmente para 20.826 pessoas (18%), e no ano seguinte, em 2014 o número de pessoas atinge o maior nível entre 2010 e 2016, 32.295 pessoas (28%). Esse nível se manteve estável nos anos seguintes, com 31.611 (27%) e 30.089 (26%) pessoas em 2015 e 2016, respectivamente, atravessaram a fronteira Brasil – Peru em Assis Brasil.

As saídas e entradas por esta via manteve certo equilíbrio entre 2010-2016, sendo que os fluxos de saída de pessoas pela mesma via foi de (114.831), na Estrada do Pacífico entre Brasil e Peru tendo como porta de saída a cidade Assis Brasil, foi 0,5% menor que entrada de pessoas no mesmo período de 2010 a 2016. A saída de pessoas também foi inferior a 1% do total entre os anos 2010 e 2012 (Gráfico 02) retratando fluxos transfronteiriços regionais.

**Gráfico 2 - Fluxo total de saída de pessoas no Brasil pela Estrada do Pacífico cidade Assis Brasil, vindas do Peru entre 2010 e 2016**



Fonte: Departamento da Polícia Federal/STI, 2016; Organização própria

Ainda sobre os fluxos em direção ao Peru, houve também aumento substancial em 2013, onde 21.830 (19%) pessoas saíram do Brasil para o Peru pelo porto de Assis Brasil na Estrada do Pacífico. Esse número aumentou para 31.461 pessoas (27%) em 2014, maior número de saídas entre 2010 e 2016. Nos anos seguintes, 2015 e 2016, o número de saídas foi praticamente o mesmo, 30.746 (26,77%) e 30.118 (26,23%) respectivamente. Estes dados aproximam-se dos dados referentes às informações dos fluxos turísticos em direção ao Peru, demandado para cidade de Porto Maldonado, Cusco e Lima no Peru.

O fluxo de pessoas que entraram no Brasil pela Bolívia, através da cidade Epitaciolândia, tem na BR-317 ou Estrada do Pacífico a única via de acesso, foram no total 153.839 pessoas no período de 2010 e 2016. Comparado ao total de entradas pelo Peru, o total de pessoas que entraram pela Bolívia foi aproximadamente 25% maior no mesmo período.

No caso do comércio, nas regiões de fronteira são comuns as zonas francas de livre comércio, que atraem consumidores pela oferta de produtos importados a custos baixos. Outro aspecto que marca o comércio exterior importante na faixa de fronteira é a baixa intensidade tecnológica de produtos comercializáveis, prevalecendo produtos primários, de baixo valor agregado, com base em recursos naturais, minerais e extrativos de origem vegetal. (AREVALO; MERLO, 2017).

De forma geral, os fluxos terrestres entre as cidades da fronteira Brasil, Bolívia e Peru apresentam dados ascendentes desde a inauguração da Estrada do Pacífico em 2011, apesar do lado brasileiro ter sido concluído antes da referida rodovia internacional do lado peruano, e já se configurava como rota com fluxo interno regional por meio da BR-317. As cidades brasileiras contam com melhores infraestruturas de serviços, apresentam maiores índices demográficos e socioeconômicos, exercem poder de atração das cidades circunvizinhas.

A Estrada do Pacífico também interfere nos fluxos entre a tríade urbana que formam a região de fronteira no Brasil e Bolívia, formada pelas cidades acreanas de Brasiléia, Epitaciolândia e Cobija no lado boliviano, permitindo fluxos constantes entre estas cidades que tem acesso por duas pontes que ligam esses conglomerados urbanos transfronteiriços. A Figura 21, a seguir, a ponte Wilson Pinheiro, retrata a ponte integracionista da tríade urbana das cidades gêmeas de Brasiléia e Epitaciolândia no Brasil para Cobija para Bolívia.

**Figura21- Ponte Wilson Pinheiro entre Brasília-BR e Cobija-BO**

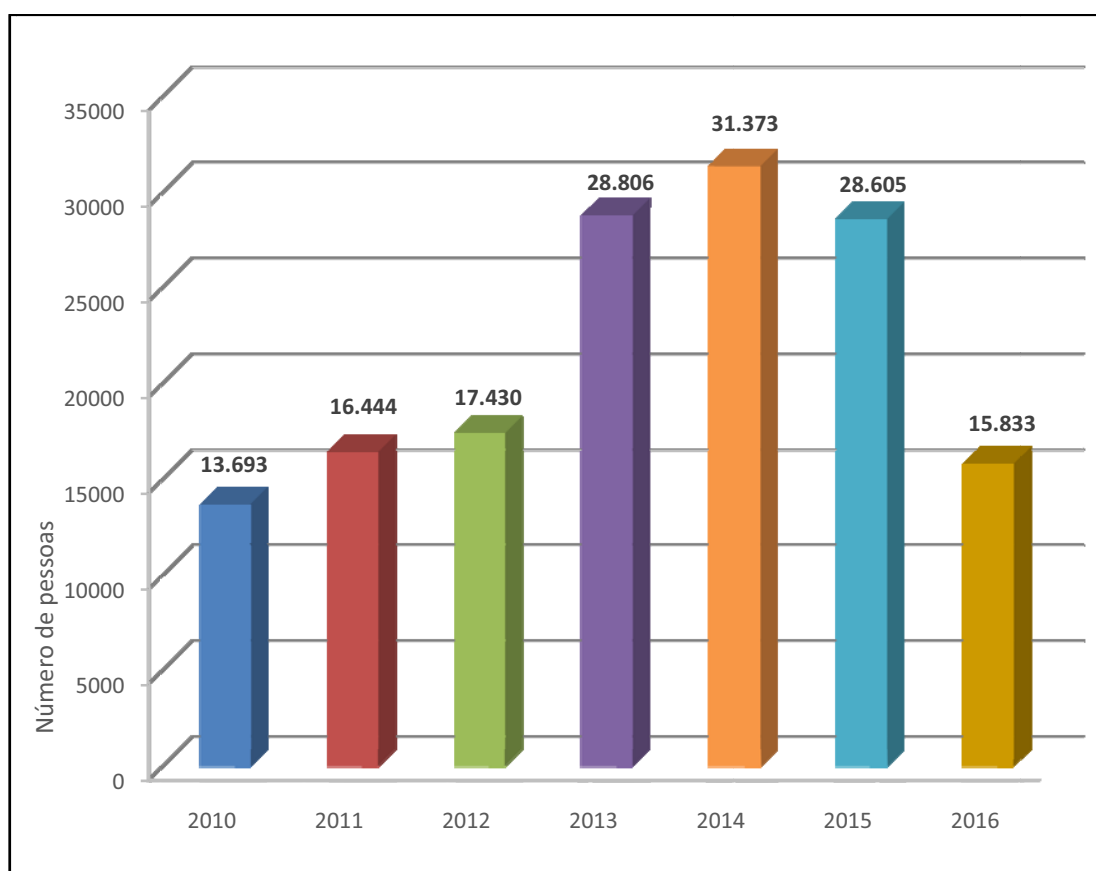


**Fonte:** Dermeson Lima, JAN/2015.

A ponte permite fluxos constantes entre as cidades gêmeas de Brasília-BR e Cobija-BO. O fluxo de pessoas que entram no Brasil pela Bolívia, cidade Epitaciolândia, também pela Estrada do Pacífico, no total 153.839 pessoas entre 2010 e 2016. Comparado com o Peru, o total de pessoas que entraram pela Bolívia foi aproximadamente 25% maior no mesmo período.

Este fluxo também é corroborado pela proximidade entre a capital Rio Branco e as cidades gêmeas de Brasília e Epitaciolândia, por conseguinte, a cidade fronteiriça de Cobija, que atrai turistas e excursionistas para realizar turismo de compras na Zona Franca de Cobija nos feriados prolongados e finais de semana. Soma-se que a capital do Acre, Rio Branco e a capital de Pando, Cobija existem aeroportos internacionais que intensificam fluxos intermodais de transportes para outros Estados e países da América Latina, que se utilizam desta porta de entrada para movimentação internacional. Os fluxos vindos da Bolívia (Ver Gráfico 03) são concentrados na fronteira de Brasília e Epitaciolândia.

**Gráfico 3 - Fluxo total de entrada de pessoas pela Estrada do Pacífico no Brasil, cidade Epitaciolândia, vindas da Bolívia entre 2010 e 2016.**



**Fonte:** Departamento da Polícia Federal/STI, 2016; Organização própria

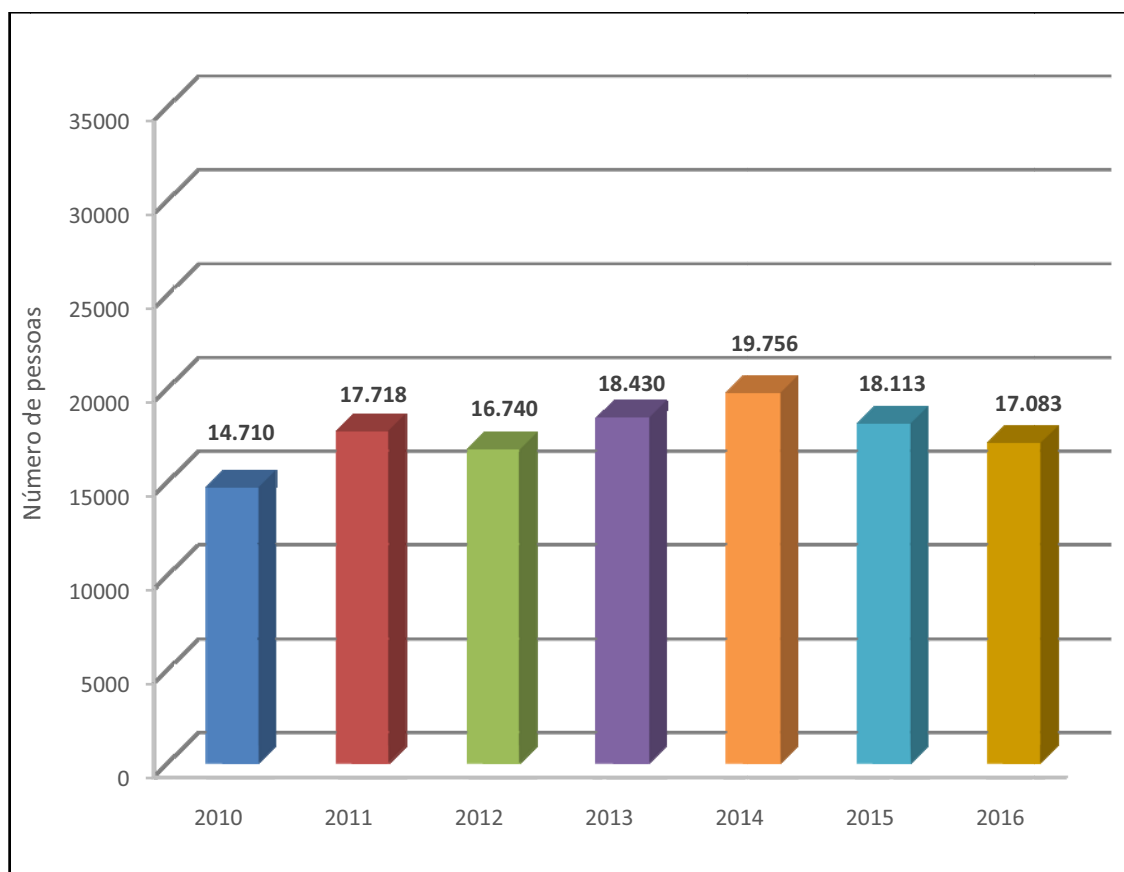
Verifica-se que o número de pessoas que entrou no Brasil pela Bolívia em 2010 foi 13.693 (8,90%). Nos anos seguintes, 2011 e 2012, houve um pequeno aumento comparado a 2010, onde 16.444 (10,69%) e 17.430 (11,33%) pessoas, respectivamente, entraram no Brasil pela Bolívia. Em 2013, o número de entradas aumentou para 28.806 (18,72%), e em 2014 atingiu o maior nível de entrada de pessoas entre 2010 e 2016, 31.373 (20,39%).

Estes dados associam-se às competições esportivas realizadas no Brasil, como a Copa do Mundo de Futebol que alguns Estados próximos à região de fronteira sediaram jogos e influenciaram os fluxos transfronteiriços, como o Amazonas, Mato Grosso e Distrito Federal. Os países da Bolívia, Peru, Colômbia e Venezuela, tiveram as fronteiras dos Estados Amazônicos, como o Acre a via para se chegar Brasil.

Nos anos seguintes, 2015 e 2016, houve queda no número de pessoas que entraram no Brasil pela Bolívia, 28.605 (18,59%) e 15.833 (10,32%) respectivamente. Com relação às saídas do Brasil para a Bolívia, pela Estrada do

Pacífico posto de controle migratório de Epitaciolândia (Ver Gráfico 04), o número de pessoas, comparado às entradas, foi 10% menor no mesmo período (2010 a 2016).

**Gráfico 4 - Fluxo total de saída de pessoas pela Estrada do Pacífico no Brasil, cidade Epitaciolândia, vindas da Bolívia entre 2010 e 2016**



**Fonte:** Departamento da Polícia Federal/STI, 2016. Organização própria

No entanto, o número de pessoas que saíram do Brasil para a Bolívia em 2010 e 2011 foi levemente maior do que as pessoas que entraram no mesmo período, 14.710 (10,54%) e 17.718 (12,69%) respectivamente (Gráfico 04). Em 2012, o número de pessoas que saíram diminuiu para 16.740 (11,99%). Já nos anos, 2013 a 2015, o número de pessoas que saíram do Brasil para a Bolívia foi praticamente estável, com uma leve diminuição de 18.430 (13,20%) para 18.113 (12,97%) respectivamente.

No entanto, houve diminuição substancial do número de pessoas que saíram do Brasil para a Bolívia, comparado ao número de pessoas que entraram pela mesma rota entre 2014 e 2016. Em 2016, o número de saídas 17.083 (12,24%) foi comparado aos anos anteriores, mas neste caso foi maior comparado ao número de

entradas 15.833. Em termos gerais, os fluxos totais de pessoas pelas fronteiras do Acre como a Bolívia e Peru intensificaram-se após o ano de 2010, quando a Rodovia Interoceânica passa a operar na totalidade possibilitando acesso terrestre entre os três que formam a tríplice fronteira. Não temos dados suficientes para afirmar que a integração física regional é um fator determinante em toda a totalidade, mais ponderamos que é uma variável a ser considerada, somadas as condições socioeconômicas dessas localidades.

Ressalta-se que os conglomerados urbanos formam uma zona de fronteira, distantes das sedes administrativas nacionais, o que corrobora com o trânsito por via terrestre entre os países vizinhos. Os transeuntes buscam melhores condições de trabalho, comércio, saúde e educação, lazer e turismo, a infraestrutura rodoviária torna-se uma alternativa, no contexto relacional do espaço/território.

O contexto relacional, como defendido por Lefebvre (1968; 2008) torna-se um espaço de relações e ao mesmo tempo funcional. No mesmo contexto, como argumentado por Raffestin (1993; 2005) ao defender que a circulação como a transferência de seres e bens é uma faceta da mobilidade, pois são complementares ao se concordar que em todas as formas de circulação há transporte, e, por conseguinte, intensificação de fluxos e informações. (SANTOS, 1996; 2006).

Desta forma, pelos dados apresentados relacionados aos fluxos, os transeuntes têm na rodovia binacional meio de circulação que intensifica os fluxos transfronteiriços, a comunicação e a circulação, promovendo novas territorialidades interferindo na dinâmica territorial da Amazônia Sul-Occidental. Assim, o território de fronteira é espaço de fluxos, através dos fixos representados por infraestruturas, como a Estrada do Pacífico, mobilizando pessoas, bens e serviços.

## **5.2 A Estrada do Pacífico e os fluxos migratórios**

A imigração como ato e movimento de pessoas que cruzam fronteiras internacionais, diferencia-se da migração, por esta retratar o deslocamento interno de pessoas dentro do país. O que caracteriza o imigrante é a mobilidade socioespacial, o ato de entrar em outro país, e buscar residência fixa ou provisória. Na contemporaneidade associa-se a novas oportunidades de vida, como a oferta de trabalho, saúde e educação, entre outros motivos. Dessa forma, a mobilidade transfronteiriça como o ato de cruzar as fronteiras jurídicas internacionais

faz parte do movimento migratório, caracteriza-se pelo fato do indivíduo buscar residência fixa em um local diverso da origem, tanto em escala socioespacial que envolve uma dimensão interna como externa (internacional).

Neste contexto, Machado (2005) propõe interpretar as fronteiras na lógica de redes e fluxos, pois a interpretação envolve particularidades que se multiplicam por ser um espaço internacional de transição sujeito a mudanças globais contemporâneas. Alguns temas chamam atenção, como fluxos transfronteiriços que envolvem a circulação de pessoas e imigrantes por linhas limítrofes, no qual, a extensa fronteira amazônica se destaca por absorver as premissas, prevalecendo à lógica de redes fluxos no contexto da integração territorial.

Nesta região, os processos migratórios formados tanto por populações indígenas nômades entre os três países que a forma (BR-BO-PE), como indígenas locais, que foram adicionados a novas territorialidades de novos imigrantes portugueses e espanhóis, em maior parte. Destaca-se em tempos recentes os movimentos migratórios associados ao extrativismo da borracha, agropecuária e da mineração, por exemplo, atraíram nordestinos e sulistas para a Amazônia. Estes processos socioespaciais, que envolvem fluxos de pessoas são determinantes para a formação socioeconômica e espacial da Amazônia Sul-Occidental. (VACUENDE; ARRUDA, 2009; BEZERRA, 2005).

Nas últimas décadas a estabilidade econômica no Brasil impulsionou fluxos migratórios internos motivados por oportunidades de trabalho que atrai também contingentes populacionais de outros países. A migração também passa ser motivada por catástrofes ambientais e conflitos políticos acompanhadas por vários problemas socioeconômicos e ambientais que repulsa a população de seus países de origem, buscando abrigo e novas oportunidades em outros territórios como o Brasil, que em alguns Estados da Amazônia.

Segundo Raffestin (1986) Estado exerce a função de controle tanto no viés militar como jurídico sobre suas fronteiras. Ao exercer essas premissas exerce também a função ideológica ao distinguir dois territórios, materializando o controle de cruzar as fronteiras de transeuntes e bens por meio de órgãos, estabelecendo o controle de movimentos migratórios, fluxos de bens e capitais por meio de órgãos estatais de controle exercendo o poder de controle, bloqueio e canalização. (RAFFESTIN, 1993).

As intervenções territoriais resultam de políticas econômicas, sociais e culturais que a diferem do passado histórico, buscando na contemporaneidade a integração regional de povos, culturas, voltando também a interesses econômicos e políticos, sendo o Estado o papel tanto de incentivar como de restringir.

Este processo migratório se intensifica pela fragilidade de controle das fronteiras, facilitadas pela baixa presença do Estado caracterizando-se como uma verdadeira porta de entrada em direção aos países vizinhos somados pela consolidação da malha rodoviária em direção das fronteiras.

A integração é um processo que leva o indivíduo se integra na sociedade, ou seja, buscar inserção na coletividade. Os fluxos migratórios para Amazônia neste contexto, não só como uma condição social, mais como uma necessidade de novas oportunidades de sobrevivência em país adverso ao seu. O processo incide no que Haesbaert (2002) associa a espécie humana que está em constante processo de desterritorialização, no sentido que os territórios originais estão em constante transformação, buscando a construção de novos territórios (reterritorialização).

Nesse caminho, partilhando da abordagem em diversos estudos de Haesbaert (2005; 2010; 2014) sobre espacialidade humana propõe análises socioterritoriais arraigadas por territórios em redes e fluxos refletindo em processos de (des)territorialização. Os fluxos migratórios fazem parte do contexto da fronteira e de redes, tendo o pano de fundo a tensão dialética que forma questão territorial e a mobilidade transfronteiriça ao unir e separar, povos, economias e culturais.

Pontua-se o debate, sobre fluxos migratórios com o conceito de diáspora, definindo-a como “redes globais de migração dotadas de grande coesão interna, proporcionada principalmente pelos laços étnico-culturais do grupo migrante, que mantém fortes laços culturais, econômicos e mesmo políticos pela interligação das áreas de dispersão através do mundo”. (HAESBAERT; GONÇALVES, 2006, p. 148).

A mobilidade é fruto das estratégias dos agentes sociais para moldar o mercado de trabalho. A estratégia do Estado para a mobilidade socioespacial da população está contida implícita ou explicitamente em todas as suas políticas. Ele promove a atração em massa de migrantes, condiciona os fluxos migratórios, a apropriação/expropriação de terras e o processo de proletarização/diferenciação do campesinato. [...]. (BECKER, 1990b, p. 20).

A mobilidade da força de trabalho e fluxos migratórios na Amazônia Sul-Ocidental, também faz parte deste processo socioespacial transfronteiriço, com



transeuntes buscando melhores oportunidades socioeconômicas nos países vizinhos, muitas vezes caracterizados como transumância, pois não perdem os vínculos familiares e de residência com seu país de origem.

Os fluxos migratórios fazem parte de processo que não caracteriza predominantemente instintivo e espontâneo, mas sim, necessário para sobrevivência humana, pois muitos fluxos migratórios internacionais são obrigados a deslocarem-se por motivos arraigados por precisões socioeconômicas, políticas, culturais, religiosas e a catástrofes ambientais, como as grandes secas no Nordeste Brasileiro no passado que impulsionou fluxos migratórios para Amazônia e recentemente, em 2010 o terremoto que atingiu a República do Haiti e desencadeou diversos fluxos migratórios para a América Latina. (ENAFRON, 2013).

A Estrada do Pacífico configurou-se como rota internacional para imigração para o Brasil, tendo as fronteiras do Acre e Amazonas como porta de entrada a partir de 2010. Cabe destacar outras diásporas migratórias associadas aos eixos integracionistas e rodoviários da IIRSA, como ocorreu com abertura da Estrada do Pacífico. Assemelham-se estes processos migratórios internacionais aos fluxos migratórios oriundos da Venezuela com a pavimentação da BR-174 e no Amapá com a BR-156 na Amazônia<sup>32</sup>.

No Estado do Acre, na tríplice fronteira entre as cidades de Assis Brasil, Bolpebra e Iñapari e na cidade amazonense de Tabatinga, foram às principais portas de entrada de imigrantes afrocaribenhos para o Brasil na última década. Os deslocamentos de imigrantes utilizam-se o transporte multimodal, tanto aéreo, fluvial e terrestre, mais tendo como ponto final rota terrestre pela Estrada do Pacífico para cruzar as fronteiras do Peru com o Brasil, depois se desdobrando para o Acre, e para Amazonas por via fluvial pelo Rio Amazonas em direção a Manaus. (ENAFRON, 2013).

---

<sup>32</sup>O Eixo Escudo Guianês da IIRSA proposto para promover a integração territorial dos países do cone norte da América do Sul, Venezuela, Guiana, Suriname e Guiana Francesa, busca a integração terrestre entre os Estados brasileiros de Roraima e Amapá. (SILVA, 2004). A principal obra deste eixo concluída é a Rodovia BR-174 que liga Manaus-AM, Boa Vista e Pacaraima-RR na fronteira com a Venezuela, possibilitando acesso terrestre após cruzar a fronteira têm-se acesso a Estrada 10, rodovia venezuelana até Caracas. Esta rodovia tornou a principal rota imigratória de venezuelanos para o Brasil após a crise econômica, política e social que se instalou no país, concentrando nos municípios de Pacaraima e Boa Vista em Roraima e Manaus-AM. Segundo a DPF, estima-se até 2017 mais de 40.000 imigrantes venezuelanos cruzaram a fronteira Brasil-Venezuela. Outra obra da IIRSA associada a fluxos migratórios é a Rodovia BR-156 que liga a capital do Amapá, Macapá até a cidade de Oiapoque até a fronteira com a cidade francesa de Saint-Georges, na Guiana Francesa, além da Ponte Binacional Oiapoque ligando o Amapá no Brasil a Guiana Francesa (território ultramarino da França). Os fluxos migratórios são no sentido inverso de brasileiros atraídos pela estabilidade da moeda europeia, ao trabalho nos garimpos ilegais no país vizinho. (ENAFRON, 2013; Reportagens diversas).

Neste contexto, encontram-se dificuldades na interpretação dos dados referentes aos fluxos migratórios, por divergências apresentadas entre os órgãos oficiais de controle, principalmente do Ministério da Justiça/Polícia Federal do Brasil com os órgãos estaduais de apoio aos imigrantes do Governo Estado do Acre, principalmente em relação ao fluxo de haitianos. Dados da pesquisa, Diagnóstico Sobre Tráfico De Pessoas Nas Áreas De Fronteira-ENAFRON mostram:

A PRF do Estado do Acre destacou a existência de migração irregular na área de fronteira, mas a ausência de dados estatísticos que registrem de forma sistematizada esta informação faz com que não se possa afirmar com precisão o número de imigrantes internacionais que estejam na irregularidade no Brasil, muito menos o número de imigrantes irregulares que são vítimas de tráfico de pessoas. Os haitianos começaram a ter acesso a um visto humanitário para regularização da sua estadia no país, ou para ser obtido já antes de chegar a Brasil através da rede consular brasileira, a partir da aprovação da Resolução Normativa nº 97, de 12 de janeiro de 2012, do Conselho Nacional de Imigração (CNIg). Dados do MTE demonstram claramente esta onda migratória do Haiti para o Brasil, principalmente para o Acre. Por exemplo, no ano 2012, o MTE concedeu 1.249 autorizações de trabalho para estrangeiros no Acre, destes, 1.232 eram haitianos. Pelos dados fornecidos pela Polícia Federal do Amazonas, foram 456 haitianos em 2010, 1.898 em 2011 e 1.249 somente nos dois primeiros meses de 2012. (ENAFRON, 2013, p. 119).

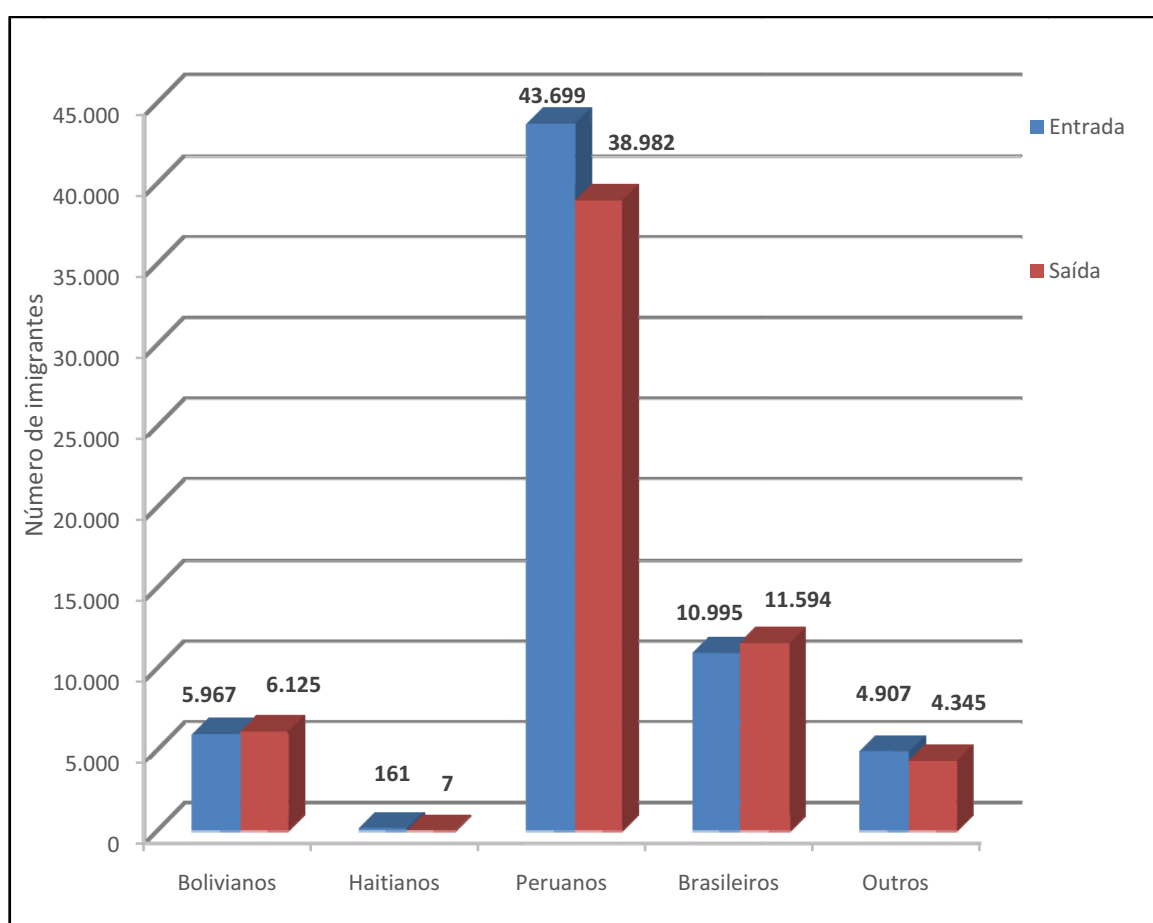
No período de 2010 a 2016, auge do funcionamento da rota internacional, passaram pelas fronteiras mais de 43 mil pessoas caracterizadas como imigrantes, com percentuais de entradas bem maiores do que número de saídas. Desde então, a SEJUDH/AC passa a acompanhar o processo migratório, criando pasta exclusiva, a Divisão de Apoio e Atendimento aos Imigrantes e Refugiados – DAAIR para tratar a questão imigratória.

Este órgão do Governo do Acre contabiliza a entrada de imigrantes no Estado prestando assistência social, humanitária e jurídica para imigrantes, oferecendo abrigo, alimentação e auxílio para retirada de documentação, assim como, condições de transporte para deslocamento para outros Estados.

Nesse contexto, apresentam-se dados quantitativos dos fluxos de imigrantes tanto da Polícia Federal como dos imigrantes refugiados registrados pelo Governo do Estado do Acre. A SEJUDH/DAAIR contabiliza dados mais precisos de transeuntes afrocaribenhos que buscam assistência humanitária ao cruzarem as fronteiras do Acre. Enquanto a Polícia Federal do Acre apresenta dados apenas de imigrantes que buscam regulamentação ao entrar no Brasil por postos de imigração

nos municípios fronteiriços de Assis Brasil e Brasiléia. Deduz-se que ocorrem fluxos migratórios ilegais que não são contabilizados nos postos de migração do DPF/AC. Diante da disparidade de dados, apresenta-se as duas fontes de dados disponibilizadas sobre os fluxos de imigrantes com alguns ajustes, buscando comparação para se chegar mais próximo da realidade. As informações apresentadas no Gráfico 05, mostram a diferença de informações.

**Gráfico 5 - Entrada e saída de imigrantes pela Estrada do Pacífico entre 2012-2015 o Brasil para o Brasil pelo porto de Assis Brasil.**



**Fonte:** Governo do Estado do Acre/SEJUDH, 2016; Acre em Números, 2017; Organização própria

No município de Assis Brasil os dados disponibilizados pela PF/AC, demonstram que os maiores fluxos imigratórios são advindos do Peru e Bolívia, caracterizando relações transfronteiriças. Verificou-se em campo que muitos migrantes pendulares estão relacionados a relações trabalhistas e pequenos negócios informais ligados ao comércio de produtos importados, trabalhos sazonais na agricultura, pecuária e setor florestal nos países vizinhos. Os migrantes de

origem peruana se agrupam nos municípios de Assis Brasil, Brasiléia e Epitaciolândia, além de Santa Rosa do Purus, e Bolpebra na Bolívia, ambos os lugares de menor intensidade de fluxos.

A abertura da fronteira registra maior presença de órgãos públicos de controle migratório para os municípios da Amazônia Sul-Occidental. A presença da DPF nos dois pontos de fronteira nos municípios de Assis Brasil e Epitaciolândia regula e fiscaliza a transitoriedade de imigrantes e turistas. Em Epitaciolândia concentra-se os maiores fluxos de imigrantes afrocaribenhos por disponibilizara Delegacia da Polícia Federal, Posto de Migração (Figura 22), onde podem tirar os primeiros documentos que permitem a permanência no território brasileiro, além de solicitar o direito de refúgio no Brasil.

**Figura22- Afrocaribenhos no Posto da Polícia Federal em Epitaciolândia-AC**



Fonte: Dermeson Lima, ABR/2015

O Estado está presente nesse processo de controle de fluxos de pessoas. O posto de imigração de Epitaciolândia da Delegacia da PF registra que as maiores proporções de fluxos são com o país vizinho Bolívia, que possui ligação terrestre com as cidades gêmeas e fronteiriças de Epitaciolândia e Brasiléia, além da cidade

de Plácido de Castro, no Acre, cidades que mantêm fortes relações comerciais e socioculturais pela proximidade geográfica e relações históricas e sociais.

As cidades de fronteira no Acre, não tem infraestrutura física e socioeconômica para receber a demanda crescente de imigrantes afrocaribenhos que buscam a refúgio no Acre, e melhores condições de trabalho no Brasil. O Governo do Estado do Acre viu no acolhimento em abrigos públicos uma alternativa para diminuir o caos instalado em Brasiléia e Epitaciolândia, a ajuda humanitária, tornou um problema para os municípios de fronteira, por não ter condições socioeconômicas para receber uma demanda de imigrantes.<sup>33</sup>

A mobilidade de fluxos apresenta características transfronteiriças (equilíbrio entre entradas e saídas) entre Brasil e Bolívia. A facilidade dos transportes de passageiros alternativos comum na região de fronteira, como vans, táxi tipo lotação, moto-táxi, ônibus de linhas regionais, entre outros, demonstram uma hierarquia entre os polos regionais e fluxos de curta distância atrelados a condições socioeconômicas e ao tempo. Assim, a busca de melhores serviços, opções de lazer, relações comerciais e de trabalho, demonstram que os fluxos por meios dos fixos (rodovia) a formação de territórios contínuos de circulação se intensifica provocando novas territorialidades.

Haesbaert (2004) faz a associação entre o território, fronteira e a mobilidade humana que passam a serem vinculados a processos de territorialização, desterritorialização e re-territorialização. A fronteira e o território se tornam seletivas nesses processos socioespaciais e fazem do “[...] migrante é parcela integrante – ou que está em busca de integração, numa (pós) modernidade marcada pela flexibilização, e precarização das relações de trabalho”. (HAESBAERT, 2004, p. 238).

Na faixa de fronteira da Amazônia Sul-Occidental, os imigrantes de nacionalidade boliviana ocupam, sobretudo os municípios fronteiriços de Brasiléia, Epitaciolândia e Plácido de Castro no Estado do Acre, destacando-se também a cidade de Guajará Mirim, em Rondônia. O comércio formal e informal de produtos importados marca as relações transfronteiriças desses municípios da faixa de fronteira pela proximidade parte geográfica da região da amazônica.

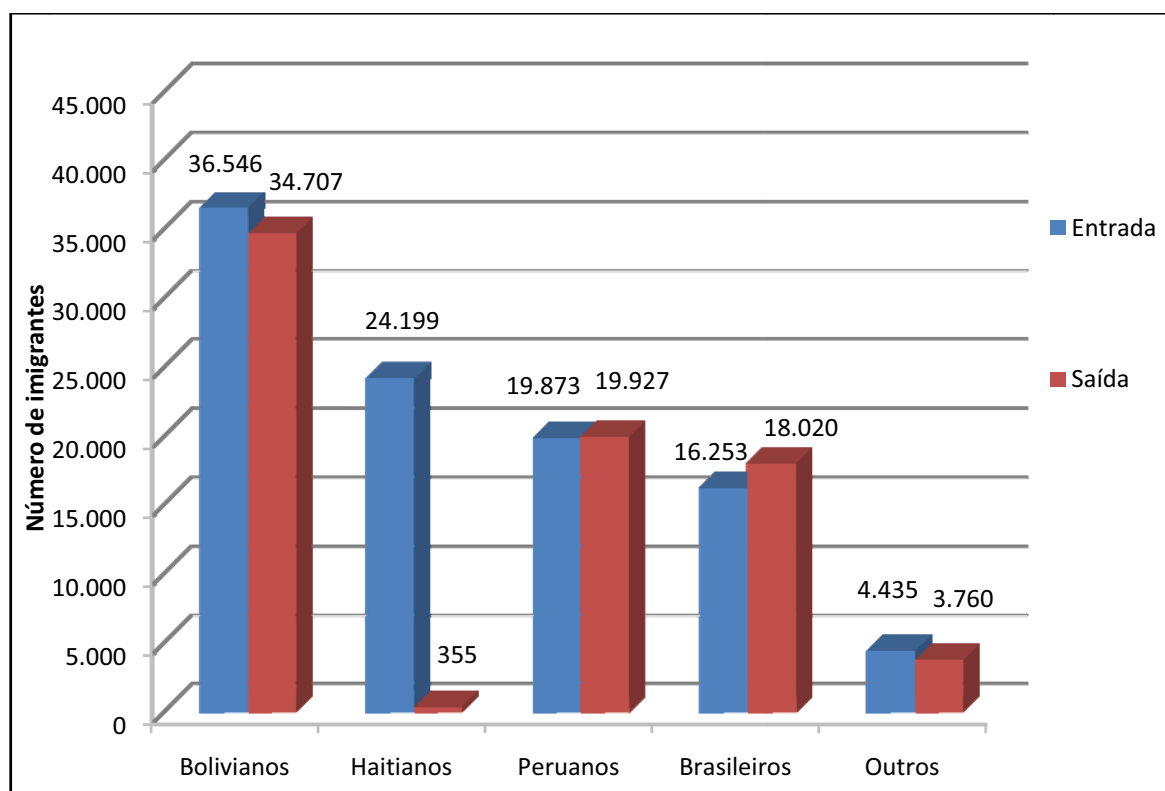
---

<sup>33</sup> Conforme entrevista do Governador do Acre Tião Viana em 27/04/2014 relata que: “Estávamos com 2.700 pessoas no abrigo de Brasiléia, que tem a capacidade para 300. As condições se deterioraram, ficaram absolutamente sub-humanas. Não tínhamos condições éticas e morais de deixar a situação como estava.”. Disponível em <https://josiasdesouza.blogosfera.uol.com.br/2014/04/27/acre-virou-rota-internacional-de-imigracao-ilegal/>.

A mobilidade entre as fronteiras do Brasil, Bolívia e Peru pela Estrada do Pacífico, antes da pavimentação era incipiente, com o acesso pela Rodovia os fluxos se intensificam, segundo banco de dados DPF/AC. No Peru, no ano de 2008 antes da pavimentação da rodovia registra-se a entrada de 5.100 migrantes pela fronteira, os fluxos aumentam para 15.587 transeuntes, em 2015, mostrando o uso da rodovia como rota de circulação. Com relação à Bolívia, as relações com os fluxos transfronteiriços é mais realizadas pelo município de Eptaciolândia, com registro de entrada, em 2008, foi de 2.846 bolivianos pela fronteira com o Brasil aumentando em 2015 para 13.462 migrantes que procuraram a regularização no Brasil.

A Gráfico6 mostra que bolivianos, peruanos e brasileiros entram e saem de um país para o outro demonstrando relações transfronteiriça, enquanto, os haitianos entram, mas não saem, definindo um processo de imigração.

**Gráfico 6 - Entrada e saída de imigrantes pela Estrada do Pacífico entre 2012-2015 para o Brasil por Eptaciolândia**



**Fonte:** Governo do Estado do Acre/SEJUDH, 2016; Acre em Números, 2017; Organização própria

Estes aspectos de forma geral leva a concluir que uma migração transfronteiriça no qual os imigrantes se agrupam ao longo da proximidade da faixa de fronteira, estão relacionados a mobilidades transfronteiriças, como ao comércio e

a relações de trabalho, pois apresentam certo equilíbrio entre as entradas e saídas, exceção dos fluxos de imigrantes haitianos que se caracterizaram por uma diáspora e a catástrofe socioambiental, e terem pedidos de refúgio no Brasil, prevalecendo o número de entrada (Ver gráfico 06) nos fluxos ser bem superiores às saídas. Assim, após a inauguração da Estrada do Pacífico, os fluxos de imigrantes afrocaribenhos intensificaram-se pela fronteira do Acre, segundo informações de campo e disponibilizadas pelo Governo do Estado do Acre, responsável pelo acolhimento e encaminhamento para regulamentação de imigrantes.

Entende-se que a integração é um processo onde o indivíduo se acomoda ao lugar e a sociedade como um todo, ou seja, busca sua inserção na coletividade, vemos os fluxos migratórios para Amazônia neste contexto, não só como uma condição social, mais como uma necessidade de novas oportunidades de sobrevivência em país adverso ao seu.

Estes processos incidem no que o Haesbaert (2002) associa a espécie humana, que está em constante processo de desterritorialização, no sentido que seus territórios originais estão em constante transformação, buscando formar novos territórios (reterritorialização), numa busca incessante de novas oportunidades de melhoria de vida e trabalho.

Outro aspecto importante que chama atenção nas figuras das anteriores (Gráfico 05, 06 e 07) é a divergências nas informações da PF/AC e do Governo do Estado do Acre. Conforme o registro de controle do fluxo migratório nos dois pontos de controle na fronteira com a Bolívia e o Peru disponibilizados pela PF/AC, o registro de haitianos que cruzaram as fronteiras do Acre utilizando a rota terrestre da Estrada do Pacífico, é baixo correspondendo, um total de 24.360 no período de 2010-2016, divergindo das informações da imprensa local e do Governo do Estado que presta assistência humanitária aos refugiados, no qual, esta nacionalidade (haitianos) chega a mais de 43 mil imigrantes.

Após a inauguração da Estrada do Pacífico, os fluxos de imigrantes afrocaribenhos intensificaram-se pela fronteira do Acre, segundo informações de campo e disponibilizadas pelo Governo do Estado do Acre, responsável pelo acolhimento e encaminhamento para regulamentação de imigrantes.

A Tabela 05 resume o fluxo de imigrantes receberam acolhimento do Governo do Estado do Acre no período de 2010-2016, apresentando uma discrepância das informações DPF, a tabela a seguir organização das informações está organizada

conforme os cinco países com maior número de imigrantes, representados pelo Haiti, Senegal, República Dominicana, Colômbia e Nigéria.

**Tabela 5 - Os cinco principais países emissores de imigrantes que cruzaram fronteiras do Acre, e pedem assistência humanitária no Acre**

Nacionalidade	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Haiti	37	1.175	2.225	10.779	14.333	9.011	05	37.565
Senegal	--	--	--	589	1.690	2.982	04	5.265
República Dominicana	--	--	--	136	148	105	05	394
Colômbia	--	--	--	06	13	03	--	22
Nigéria	--	--	--	07	07	--	--	14
Gâmbia	--	--	--	01	02	07	01	11
Outros	--	--	--	06	13	--	--	--
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>37</b>	<b>1.175</b>	<b>2.225</b>	<b>11.524</b>	<b>16.206</b>	<b>12.008</b>	<b>15</b>	<b>43.271</b>

Fonte: Governo do Estado do Acre; SEJUDH; DAAIR/AC; 2017; Organização própria

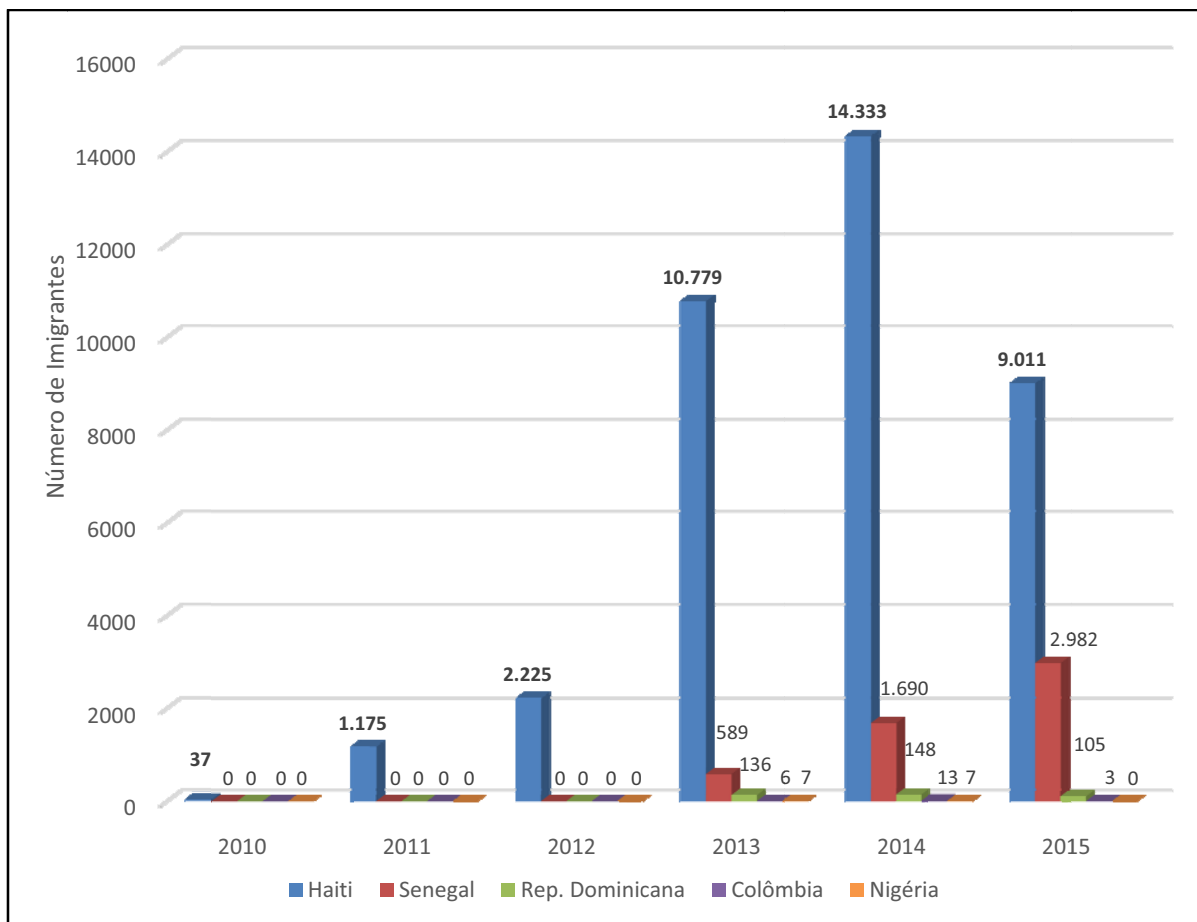
No período de 2010 a 2016 o fluxo total de imigrantes pela fronteira corresponde a 43.246 pessoas, conforme dados do Governo do Estado do Acre. A maioria dos fluxos é do Haiti, com 37.560 imigrantes, aproximadamente 87% do total dos imigrantes nos anos entre 2010 e 2015.

Em 2010 o ano de inauguração e início do pleno funcionamento da Estrada do Pacífico como rota internacional de fluxos, apenas 37 pessoas foram registradas no Abrigo de Imigrantes e Refugiados de Rio Branco/AC, no entanto em 2011 esse número aumentou substancialmente para 1.175 pessoas. No ano seguinte, 2012, o número de imigrantes continuou a subir, registrando o dobro de imigrantes de 2011, 2.225 pessoas, e em 2013 o número de aumentou em 10 vezes o número de pessoas comparado com 2011. Outros países<sup>34</sup> são contabilizados em menor número, alcançando um percentual baixo.

O gráfico 07, apresenta as mesmas informações da Tabela anterior, a critério de comparação da predominância de imigrantes haitianos em relação aos demais imigrantes que cruzaram as fronteiras pelo Acre.

<sup>34</sup>Cuba (09), Gana (06) Equador (05), Bangladesh (04), República do Camarão (03), França (01), Mauritània (01), Costa do Marfim (01), e Serra Leoa (01).



**Gráfico 7 - Fluxo de imigrantes registrado no Abrigo de Imigrantes e Refugiados**

Fonte: SEJUDH – AC, DAIR/AC; 2017; Organização própria

Os fluxos migratórios pela Estrada do Pacífico também registraram a entrada dos outros cinco países, no qual, não foi registrado nenhum imigrante entre os anos 2010 e 2012. A partir de 2013, mais de 50% do restante dos imigrantes eram senegaleses (589 pessoas), 136 imigrantes eram da Rep. Dominicana, 6 imigrantes da Colômbia e 7 imigrantes da Nigéria (Gráfico 07). Em 2014, o número de imigrantes haitianos continuou a subir atingindo o maior nível entre 2010 e 2015, 14.333 pessoas. Entretanto, esse número teve uma queda substancial em 2015, onde 9.011 imigrantes haitianos entraram no Acre.

Ainda sobre a intensificação dos fluxos de afrocaribenhos, o Gráfico 07, demonstra que no ano de 2014, a imigração de senegaleses quase triplicou (1.690 pessoas), o número de colombianos dobrou e o número de imigrantes se manteve estável para a República Dominicana e a Nigéria. Em 2015, a chegada de africanos no abrigo em Rio Branco, destaca-se o número de senegaleses que continuou aumentando substancialmente e atingiram o maior número, 2.982

peças ao cruzarem as fronteiras brasileiras pelo Acre. O número de imigrantes dominicanos (105) e colombianos (3) diminuiu em 2015, comparado a 2014, e não foram registrados imigrantes nigerianos em 2015.

Estas particularidades apresentadas anteriormente, com exceção do fluxo de haitianos, as demais mobilidades nos levam a crer que estas migrações se caracterizam como mobilidades transfronteiriças, prevalecidas entre os países que formam a tríplice fronteira (BR-BO-PE). A mobilidade é corroborada por diversos fatores, como por exemplo, melhorias nas vias de acesso associadas a iniciativas de integração regional como a Estrada do Pacífico, índices de estabilidade econômica, e melhores disponibilidades de serviços e lazer do lado brasileiro.

Ainda, com relação aos fluxos migratórios apresentado no gráfico anterior, com exceção dos migrantes haitianos que são caracterizados por uma diáspora internacional, os demais fluxos e mobilidades transfronteiriças, pois existe certo equilíbrio nos fluxos de entradas e saídas conforme as nacionalidades com relação ao Brasil, e podem ser associados de alguma forma ao trabalho, comércio e ao turismo, entre outros motivos do cotidiano, por ser uma região de fronteira marcada por relações transfronteiriças historicamente.

Enquanto, os fluxos terrestres de imigrantes haitianos se destacam por serem mais expressivos e retratarem uma regularização, trabalho e residência no Brasil, retratando a grande discrepância no fluxo de entrada e saída, mantendo-se uma coesão progressiva de fluxos migratórios de haitianos até o fechamento da rota terrestre internacional pela Estrada do Pacífico.

Acredita-se que “estabilidade dos índices socioeconômicos” e perspectivas de trabalho no Brasil no início da década, assim como, ações políticas e institucionais para regulamentação de imigrantes pelo poder público brasileiro, deram impulso e atraíram fluxos constantes de afrocaribenhos até 2016, quando a rota migratória começa a perder importância.

Isso demonstra que rota utilizada pelos haitianos intensificou diásporas migratórias (vínculos materiais e simbólicos de origem e destino) aumentando e atraindo novos contingentes migratórios, tanto do Haiti, como de outros países. A rota migratória pela Estrada do Pacífico passou a receber intervenções de redes

ilegais de tráfico humano realizado por “coiotes”, pessoas especialistas em contrabando de imigrantes<sup>35</sup>, atraindo fluxos oriundos de países africanos.

Vale ressaltar que este processo socioespacial de vínculo político, socioeconômico e ambiental, viu no Brasil cenário favorável pelo momento de estabilidade e ascensão econômica do país, com maiores oportunidades de emprego e renda. O caso da diáspora haitiana foi corroborado presença do Brasil na força de paz no Haiti enviou tropas militares em missão de paz e para reconstrução do país. O tratamento humanitário recebido no Brasil, e as facilidades de regulamentação, como o pedido de refúgio e abrigo ao entrar no Brasil<sup>36</sup>, nesse caso as fronteiras de Assis Brasil e Brasiléia, compreendemos que de forma geral intensificou a imigração e atraiu novas nacionalidades<sup>37</sup> fortalecendo diásporas familiares com os imigrantes que conseguiram refúgio e residência no Brasil.

Este processo migratório estende-se até 2016 com número reduzido de imigrantes com a crise econômica mundial atingiu o Brasil, e o decréscimo na oferta de emprego, os fluxos de imigrantes afrocaribenhos se direcionaram para outros países, como o Chile e a Argentina.

Neste contexto, busca-se entender a circulação dos migrantes no espaço transfronteiriço internacional na tríplice fronteira (BR-BO-PE), via Estrada do Pacífico, principal porta de entrada da imigração para o Brasil. Assim, apresentamos ao debate da circulação dados quantitativos dos fluxos terrestres e mobilidades pela rodovia após a consolidação como rota internacional imigração.

---

<sup>35</sup> Segundo pesquisa da ENAFRON (2013), a viagem entre o Haiti ao Brasil, tem o trajeto pela República Dominicana, Equador, Peru, tanto aéreo como terrestre, do Peru seguem por via fluvial para o Amazonas ou por via terrestre para o Brasil pela Rodovia Interoceânica. Este deslocamento internacional chega a durar de 15 a 30 dias dependendo do meio de transporte utilizado, custando a viagem em torno de US\$ 5 mil a 3,5 mil dólares. (ENAFRON, 2013; LABOR, 2014).

<sup>36</sup> O Brasil é signatário de convenções internacionais de convenções que apoiam o acolhimento humanitário de refugiados e de imigrantes.

<sup>37</sup> O Governo do Estado do Acre, por meio da Secretaria de Estado de Justiça e Direitos Humanos, criou uma pasta na administração pública para tratar o caso da migração pelas fronteiras do Acre, por meio da Divisão de Apoio e Atendimento aos Imigrantes Refugiados – DAAIR. Esta subsecretaria foi responsável pela organização e dados sobre o fluxo de entrada, acolhimento e apoio aos imigrantes refugiados no período de 2010 a 2016, ano quando a rota de imigração internacional pela Estrada do Pacífico foi desativada.

Em várias entrevistas dirigentes políticos estaduais, relatam o que corroborou com a consolidação da rota internacional via Estrada do Pacífico pelo Acre, entre os vários motivos, foi o acolhimento humanitário (abrigo e alimentação), e condições aos imigrantes para o prosseguimento da viagem para outras localidades, como documentação e passagens aéreas e terrestres pelo Governo do Estado do Acre. Nesse último caso, o mercado de trabalho no Estado do Acre não absorve esse contingente populacional, o que tornou um problema aos municípios de fronteira. (Relato/entrevistas do Governo do Estado do Acre, Secretário de Direitos Humanos e do Governador).

As cidades de fronteiras por questão geográfica de isolamento das sedes administrativas dos respectivos governos nacionais intensificam os fluxos de pessoas, mercadorias, relações de produção e trabalho entre os dois lados da fronteira. O espaço transfronteiriço caracteriza-se por funcionalidade funcional e relacional, pois as populações que transitam e residem nessas regiões mantêm relações de sobrevivência mútuas intercambiando serviços, trabalho, produtos e relações sociais.

Silva (2014) defende que o fenômeno da imigração e emigração está associado ao desenvolvimento local, pois novas oportunidades de trabalho, renda associadas a melhor qualidade de vida podem ser mais atrativas no local de destino associadas ao dinamismo socioeconômico. Essas premissas, na última década, fomentaram movimentos migratórios para Brasil.

Das variadas acepções, deduz-se que o movimento migratório nas regiões fronteiriças faz parte da dinâmica socioespacial histórica que pelo isolamento dos grandes centros decisórios de países mantém fortes estratégias relacionais. Neste contexto, o território como fruto da relação social do espaço reproduz fronteira de integração, áreas estratégicas de fluxos transfronteiriços mútuos em ambos os lados da fronteira, intensificando relações de cooperação, que passam a ser retratado pelas vias de fluxos terrestres (migratórios, turísticos e trabalhistas), fortalecendo também as relações comerciais, intercâmbio de bens e serviços usufruídos pelas populações de fronteira, por exemplo.

Os processos socioespaciais se fazem presentes na formação histórica e social do Brasil e da Amazônia, perduram na atualidade em vários Estados amazônicos, principalmente os que se alocam próximos a faixa de fronteira, como os que compõem a tríplice fronteira (BR-BO-PE), no qual, as relações transfronteiriças, novas territorialidades e fluxos migratórios intensificaram após a conclusão da Rodovia Interoceânica/Estrada do Pacífico em 2010.

### **5.3 Fluxo de turistas para o Brasil pela Estrada do Pacífico.**

A leitura concomitante dos dados disponibilizados pelo Sistema de Tráfego Internacional (STI) mencionados com outros levantados pelo Ministério do Turismo, entre os quais aquele que revela o fluxo de turistas por via terrestre na região, reunidos no Anuário Estatístico de 2017, e se coaduna com uma das hipóteses levantadas por esta tese, a de que a abertura da BR 317, ou Estrada do Pacífico,

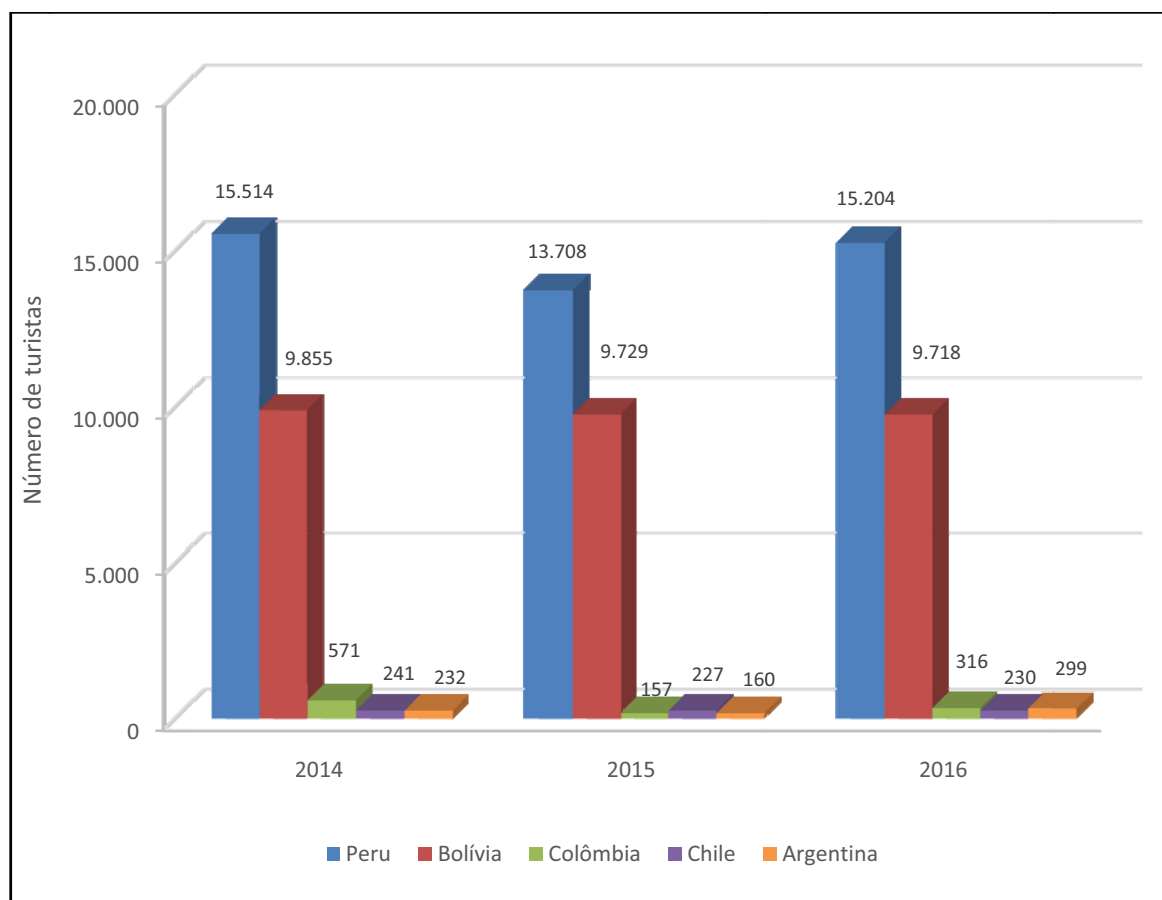
contribui para a dinamização do turismo de fronteira entre os três países (Brasil, Peru, Bolívia). O controle migratório disponibilizado na base de dados DPF/STI, possibilita uma análise pormenorizada do movimento de fluxos transfronteiriços no território, os fixos e fluxos que formam uma dinâmica espacial e os possíveis impactos nos setores envolvidos.

Alguns setores socioeconômicos, como o turismo, fazem parte da dinâmica territorial transfronteiriça que tem nos fluxos como determinante. Carvalho (2015) acrescenta, a importância do controle migratório em regiões de fronteira e importância no setor público e privado, o campo de análise:

Com relação ao turismo, o STI dispõe da possibilidade de realizar o tratamento estatístico de dados apresentando os períodos de alto e baixo fluxo de movimentação de entrada e saída de viajantes, classificados por objetivo de viagem (turismo, negócios e estudos, por exemplo), o que representa a possibilidade elaboração de ações governamentais junto ao *trade* turístico nacional, estadual e municipal, nos respectivos períodos, com a promoção de eventos direcionados a um público específico ou adotar políticas para a captação de potenciais turistas em momentos de baixa estação, projetando repercussão econômica em tempos e áreas determinados. (CARVALHO, 2015, p. 24).

A análise dos dados, mesmo sem apresentar informações sobre anos anteriores a 2014, indica que o maior fluxo de turistas advindos de países da América do Sul se deu a partir dos países vizinhos ao Acre, ou seja: Peru e Bolívia. Indica que essas pessoas usaram como via de acesso de entrada no Brasil a BR 317/Estrada do Pacífico/Rodovia Interoceânica, pois é a única via terrestre que se internacionaliza o Brasil com os países vizinhos da Bolívia e do Peru.

No Gráfico 08, apresentam-se os principais fluxos terrestres contabilizados pela DPF/AC como turistas que cruzaram as fronteiras do Brasil, e o Estado do Acre.

**Gráfico 8 - Fluxo de turistas pela Estrada do Pacífico entre os anos de 2014 a 2016**

**Fonte:** MTUR, Anuário Estatístico do Turismo, 2017; Organização própria

Conforme gráfico, o número total de turistas que entrou no Estado do Acre, pela Estrada do Pacífico, tem nos cinco maiores países (Peru, Bolívia, Colômbia, Chile e Argentina) a maior demanda, sendo de 26.413 em 2014. Houve uma diminuição no número de turistas pela mesma via no ano de 2015, onde 23.981 (25.767) turistas cruzaram a fronteira do Acre. No ano seguinte, 2016, o número total de turistas no Acre pela Estrada do Pacífico aumentou para 27.066 turistas. (MTUR, 2017).

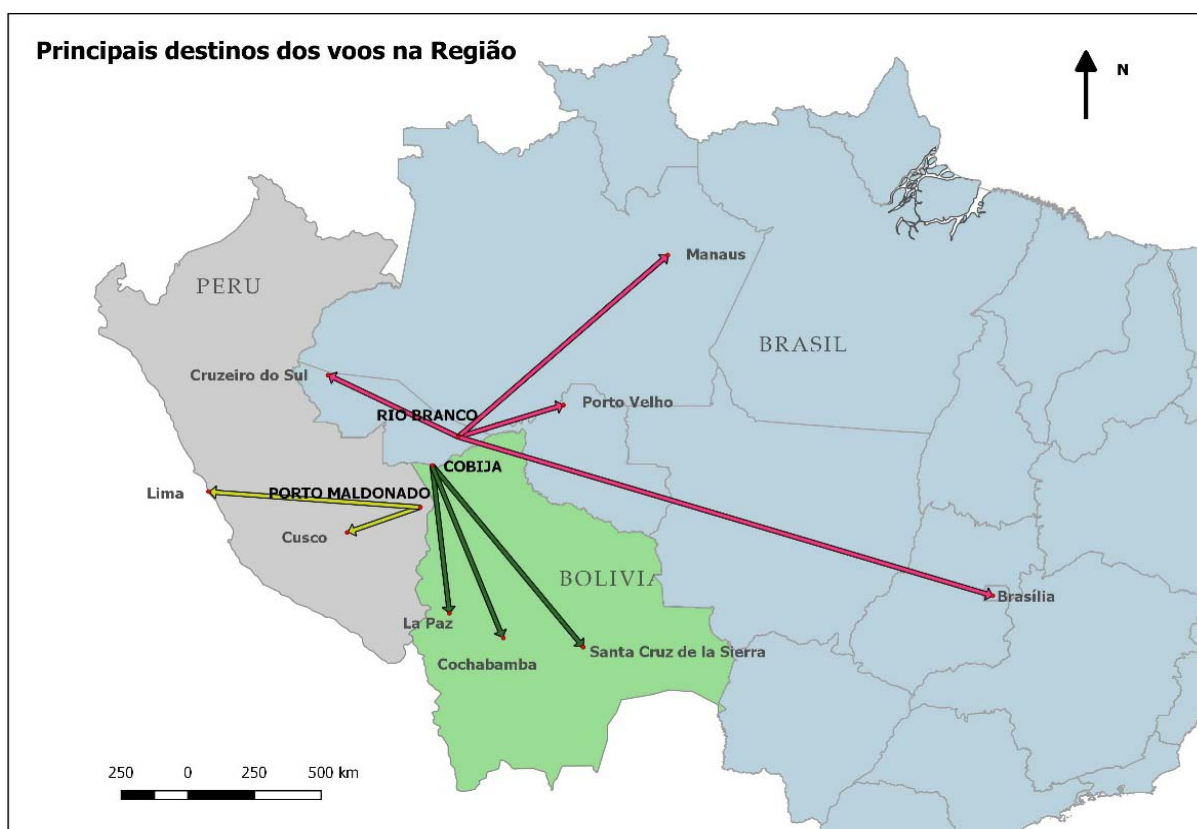
Peru é o país de maior procedência de turistas, registrando mais de 50% do total de turistas entre 2014 e 2016, com um número anual superior a 13.000 turistas, chegando ao maior número em 2014. Cerca de 15.514 turistas, fluxos estes tendo o Estado do Acre como porta de entrada, o que nos leva a entender que a Estrada do Pacífica foi o meio de acesso terrestre utilizado.

A Bolívia é o segundo país de origem de turistas, entrando no Estado do Acre pela Estrada do Pacífico, com média anual estável de aproximadamente 9.700 turistas entre 2014 e 2016. Os outros três países, Colômbia, Chile e Argentina,

apresentaram número substancialmente menor de turistas que entraram no Acre entre 2014 e 2016. A cada ano, o total de turistas destes países foi menor que 5% do total de turistas que cruzaram as fronteiras do Acre, pela Estrada do Pacífico.

A seguir a Figura 23, demonstra o mapa com as principais rotas e destinos dos fluxos aéreos das cidades da região da tríplex fronteira da Amazônia Sul-Occidental.

**Figura 23 - Principais rotas aéreas das cidades de fronteira na Amazônia Sul-Occidental**



Fonte: ZEE/AC/BR, 2010; GEOGPS/PE, 2016; CDRNB/BO, 2016

Na figura anterior pode-se perceber, que apesar da proximidade entre as cidades de fronteira não existe uma conexão aérea próxima entre os três países, demonstrando a importância da conexão terrestre via Estrada do Pacífico para a circulação na Amazônia Sul-Occidental.

A critério de corroborar e confrontar com fluxos turísticos do Brasil e do Peru sobre os fluxos terrestres nas fronteiras, dados do Ministério do Turismo do Peru, disponibilizado em séries históricas dos fluxos de turistas internacionais mostra que deram entrada por fronteiras terrestres, caso de

interesse de análise o Posto de Controle Migratório da cidade da tríplice fronteira, a cidade peruana de Iñapari, ver Tabela 6.

**Tabela 6 - Fluxo de chegada de turistas internacionais no Peru, na região de influência da Estrada do Pacífico**

PERU	Posto de controle migratório	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Variação
Madre de Dios	Iñapari	6.865	10.443	12.153	15.085	15.317	15.043	16.005	33,3 %
	Puerto Maldonado	230	90	34	51	29	21	06	-50%

Fonte: PROMPERU, 2017; Organização própria

Os dados quando comparados aos fluxos em direção ao Brasil se mostram ascendentes e aproximam dos dados das entradas do Brasil, pela fronteira Acre, e Iñapari no Peru, ambos os fluxos são realizados por rota terrestre via Estrada do Pacífico. No período de 2010-2016 no posto da tríplice fronteira na cidade de Iñapari cresceu fluxos de turistas em 33%, com destaque para o ano de 2016 que cruzaram 16.005 turistas em direção ao Peru enquanto no Brasil foram de 15.204.

No caso da cidade de Porto Maldonado, os fluxos turísticos são menores por via terrestre, devido os turistas internacionais que visitam a cidade amazônica na maioria se deslocam por via aérea. Estes turistas optam em 82% visitar as reservas florestais de Madre de Dios, como a Reserva Nacional de Tambobata, se hospedando nos *lodges* de selva. Enquanto 18% se utilizam de transportes terrestres para chegar à cidade, segundo pesquisa do Mistério do Turismo do Peru. Os turistas brasileiros que usam a rota da interoceânica têm como destino as cidades peruanas de Cuzco e Lima, principalmente, e tem na cidade de Porto Maldonado um ponto de apoio tanto para carros de passeios, ônibus ou usam o transporte aéreo nessa cidade para seus destinos finais. (PROMPERU, 2017).

Os dados anteriores apresentam séries históricas que acompanham as tendências aqui demonstradas sobre os fluxos brasileiros retratando aumento dos fluxos após a integração regional via Estrada do Pacífico. Os municípios e localidades de fronteira que possuem postos de controle migratório, como Assis Brasil no Brasil e Iñapari no Peru, se caracterizam por território de controle de fluxos, territórios de passagem do turismo, ou seja, territórios sem turismo.

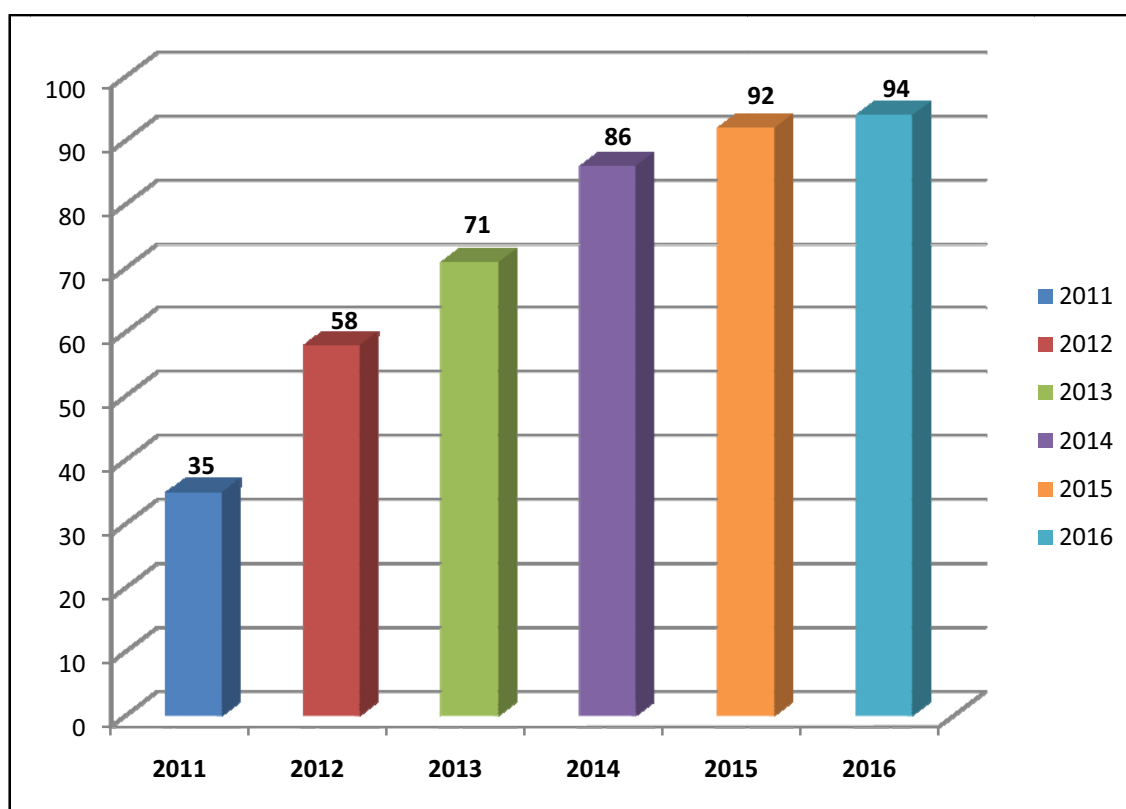


Portanto, defende-se com base nos dados que sob o prisma da dinamização dos fluxos turísticos, não somente o aumento do fluxo terrestre na fronteira, mas a ampliação dos serviços e produtos, verificada por fontes oficiais como o próprio Ministério do Turismo, órgãos estaduais e de empresas privadas e de serviços do setor de turismo que atuam na região de fronteira.

Para fundamentar análise do turismo interno no Estado do Acre, tem como aportes analíticos dados disponíveis pelo MTUR, SETUR/AC, IBGE e trabalho de campo nos municípios da faixa de fronteira do Estado do Acre, localizados na região de influência da Estrada do Pacífico.

Neste contexto, a oferta da rede hoteleira no Acre acompanha os fluxos de turistas pelas fronteiras, como apresentado no Gráfico 09.

**Gráfico 9 - Oferta hoteleira, Estado do Acre 2016**

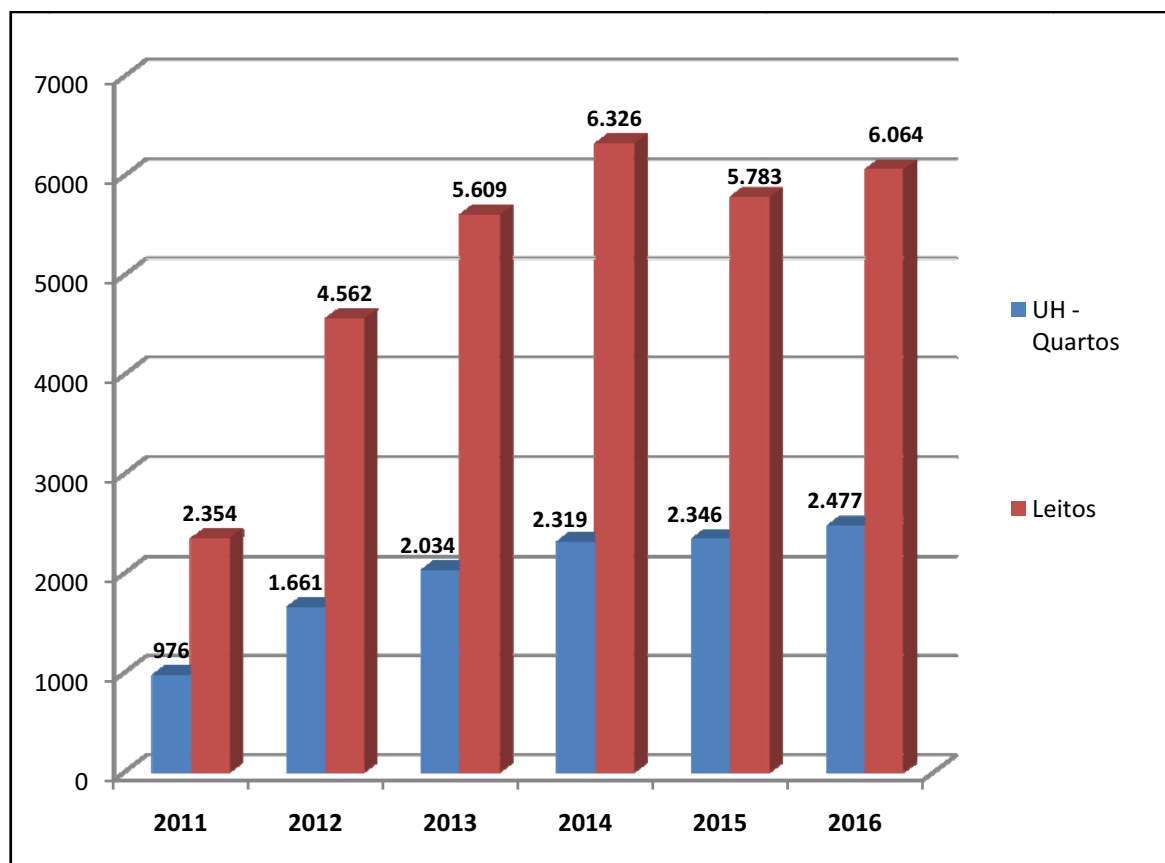


Fonte: MTUR/Anuário Estatístico do Turismo, 2017; Organização própria

O aumento dos fluxos turísticos acompanhado a oferta de meios de hospedagem, disponibilizando maior oferta de produtos e serviços e de apoio ao setor. Os dados anteriores retratam que houve aumento de 37,23% no número de estabelecimentos, saltando de 35 hotéis, pousadas e similares em 2011 para 94

meios de hospedagens em 2016<sup>38</sup>. A oferta hoteleira contribui com a evolução dos serviços prestados com ampliação das unidades habitacionais (quartos) e leitos (camas) disponíveis, ver Gráfico 10.

**Gráfico 10 - Evolução da oferta hoteleira, Estado do Acre 2017**



Fonte: MTUR/Anuário Estatístico do Turismo, 2016; Organização própria

Nesse sentido, e tomando como exemplo dados sobre a rede hoteleira do Acre, constata-se que o crescimento da oferta de leitos na região – informações do Ministério do Turismo revela que em 2011 o Estado somava 2.354 leitos, número que subiu para 5.783 em 2015, ampliando para 6.064 leitos em 2016. Estes dados de forma geral corroboram com a hipótese de que o aumento da oferta turística acompanha a evolução dos fluxos turísticos de forma geral, quando outros elementos corroboram com a tese de que melhores condições de renda e via de circulação (fixos) facilitam os fluxos. A oferta de unidades habitacionais no Acre apresenta crescimento de

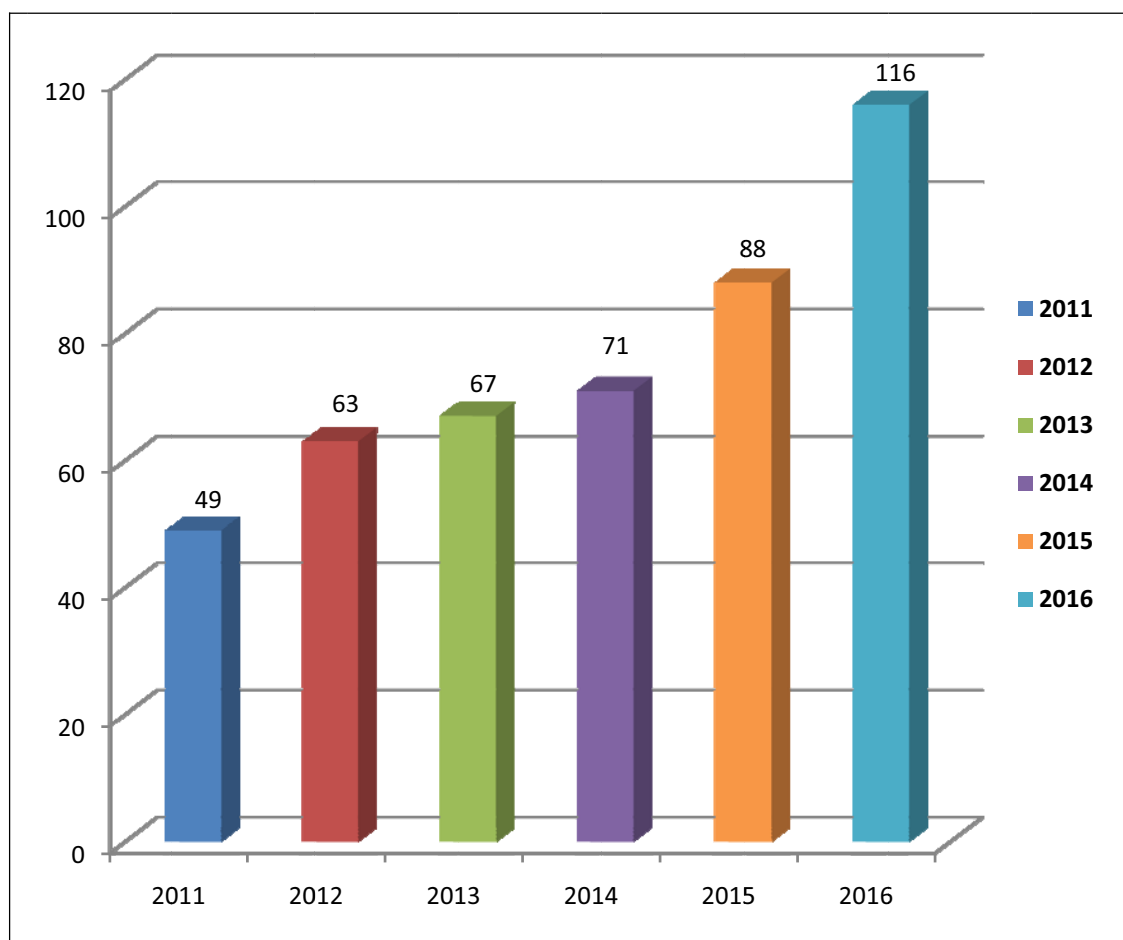
<sup>38</sup> Conforme dados Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Serviços e Comércio, disponibilizado na Pesquisa de serviços de hospedagem do IBGE, em 2016 o Estado do Acre disponibilizava 110 estabelecimentos de hospedagem com 3.085 unidades habitacionais, disponibilizando 6.927 leitos. Estes dados apresentam divergências com os dados do Ministério do Turismo.

39,4% em números de quartos disponíveis no período de 2011-2016. Enquanto a oferta de leitos cresceu 39% no mesmo período anterior. Destaca-se neste contexto, a instalação de três hotéis de rede internacional na capital Rio Branco, que juntas correspondem de 328 unidades habitacionais (13%) da rede hoteleira do Estado do Acre, concentrando 12% dos leitos. Apesar de cidade de Rio Branco não ser o foco da discussão, mas, é a porta de entrada, caracterizado um polo distribuidor de fluxos turísticos, possuindo a melhor infraestrutura básica e turística.

Conforme pesquisa dos serviços de hospedagem do IBGE, o Estado do Acre disponibilizada rede hoteleira com média de 28 leitos por unidades habitacionais, sendo que 69,1% são hotéis, 8,2 % correspondem a pousadas, 21,8% a motéis e 0,9% são enquadrados como outros (dormitórios e hospedarias). O quantitativo de estabelecimentos de hospedagem é constituído por hotéis de 03 a 04 estrelas, que ocupam o terceiro lugar no *ranking* nacional nessa classificação de hospedagem, destacando-se também a em termos o quantitativo de motéis, ficando na mesma posição a nível nacional. (IBGE, 2017).

De forma geral, fazendo-se comparação das fontes de dados IBGE/MTUR, disponíveis no ano de 2017, verifica-se que a ampliação dos serviços de hospedagem voltados a atender o segmento turismo de negócios e eventos, e aos atrativos naturais. Neste último segmento os municípios da faixa de fronteira despontam pelo seu patrimônio histórico, cultural e ambiental, como as áreas de preservação ambiental e as cidades bolivianas e peruanas. Assim, contribuindo com oferta de equipamentos turísticos somam-se os prestadores de serviços como as agências de viagens que além de oferecer pacotes para destinos nacionais, destaca-se também por viagens para Peru, com saídas via terrestre pelo Acre. Ressalta-se o crescimento de destinos internacionais por via terrestre, no caso do Acre em direção ao Peru, pela Estrada do Pacífico, tendo os maiores destinos Iñapari, Porto Maldonado, Cuzco e Lima, assim como, a utilização dessa rota para outros destinos sul-americanos, como Chile e Argentina via capital Lima, rota de menor distância via Brasília e São Paulo.

O crescimento das agências de turismo foi vertiginoso (Gráfico 11), apenas de 2014 a 2016 o número de empresas desta natureza subiu de 71 para 116 agências, tendo um aumento acima de 60%, ampliando a capacidade de atendimento e na oferta de serviços, como a organização de pacotes, viagens de lazer e negócios.

**Gráfico 11 - Evolução das agências de turismo no Estado do Acre**

Fonte: MTUR/Anuário Estatístico do Turismo, 2017; Organização própria

Com relação aos serviços de organização de viagem é crescente no Acre. De forma geral, tal segmento apresenta evolução de mais de 40%, tendo entre os fatores considerados favoráveis para esse incremento, como destacado nos dados anteriores o aumento de fluxos turísticos tanto nacionais como internacionais, condições socioeconômicas favoráveis.

Na ampliação da oferta de serviços turísticos entre empresas privadas, destacam-se as locadoras de veículos em números de estabelecimentos. No ano de 2011 não tinham informações contabilizadas no Acre, e anos posteriores os dados catalogados pelo MTUR, registram 08 locadoras em 2012, diminuído para 07 em 2013, e voltando a crescer em 2014 para 10 estabelecimentos de aluguel de veículos, e mantendo esses números até o ano de 2016.

Concomitante com as agências de turismo somam-se os prestadores de serviços de apoio ao turismo, como as empresas de organização de eventos

(congressos, convenções e eventos) que apresentou ampliação no número de estabelecimentos que prestam este de tipo serviço para organização de feiras, congressos, convenções e congêneres cadastrados, ver Tabela 07.

**Tabela 7 - Empresas organizadoras de eventos, congressos, convenções**

Unidades da Federação	Organizadores de eventos (congressos, convenções e congêneres)					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Brasil</b>	<b>204</b>	<b>362</b>	<b>700</b>	<b>2.213</b>	<b>2.302</b>	<b>2.223</b>
Norte	03	16	28	150	142	149
Acre	--	08	07	10	14	18

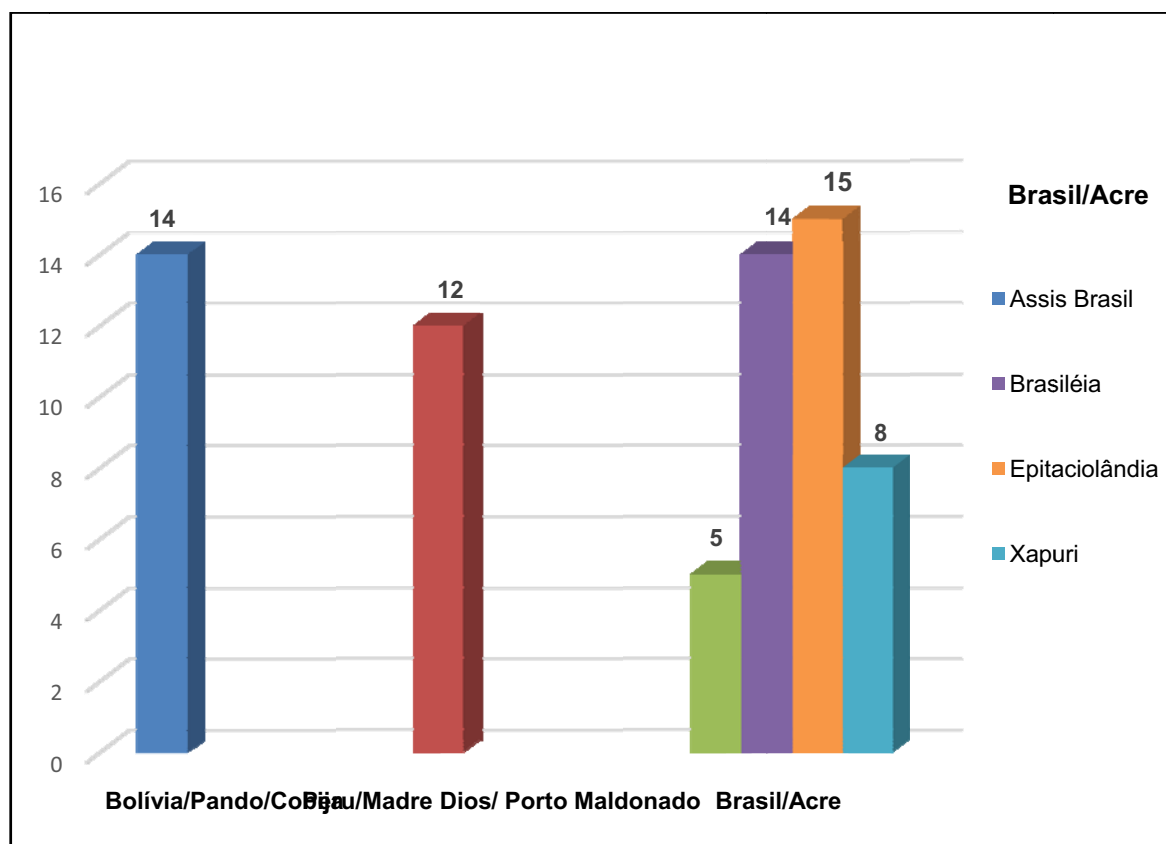
**Fonte:** MTUR/Anuário Estatístico do Turismo, 2017; Organização própria

Conforme se pode constatar na Tabela anterior, a evolução na oferta de serviços turísticos voltados na organização de eventos no Brasil e em todos os Estados da Região Norte. O Estado do Acre segue a tendência nacional e mostra resultado favorável ao crescimento do turismo. No ano de 2014, no Acre, existiam 08 empresas em 2012, diminuindo para 07 em 2013 e voltando a crescer em 2014 contando com 10 empresas cadastradas do MTUR, todas as empresas organizadoras de eventos turísticos, no ano de 2015 esse número subiu para 14, enquanto em 2016 o Acre contava com 18 empresas que oferecem serviços de organização de eventos e feiras, tendo um aumento substancial de 44,5% no período de 2012-2016.

A região de fronteira inserida no contexto integracionista da Estrada do Pacífico/Rodovia Interoceânica, a rede de hospedagem dispõe 40 meios de hospedagem no Brasil, nos municípios de fronteira de Assis Brasil, Brasiléia, Epitaciolândia e Xapuri. Enquanto nas cidades fronteiriças de Cobija na Bolívia a rede hoteleira dispõe de 14 empreendimentos de hospedagem divididos em hotéis, pousadas, *hostel* e *apart hotel*.

No caso peruano, na tríplice fronteira a cidade de Iñapari disponibiliza apenas um hotel, caracterizando-se como uma região de passagem, um território sem turismo. Em Porto Maldonado conta com 12 hotéis como apresentado no Gráfico 12.

**Gráfico 12 - Disponibilidade da rede hoteleira na região de fronteira**



Fonte: MTUR/CADASTUR, 2017; Pesquisa de Campo, 2016; Organização própria

O crescimento dos serviços de hospedagem e turismo não pode ser associado apenas pela questão do modal rodoviário associado à Estrada da do Pacífico, mais ao se ponderar que a rodovia retrata uma a única e principal via de circulação possibilita maiores fluxos e demandas para regiões de fronteira, o setor de hospedagem tende a se adaptar à demanda ofertando mais opções e buscando mais lucros. Conforme levantamento de campo em 2016, ajustando aos dados do MTUR, 2017 a rede hoteleira expandiu, como demonstra as informações do gráfico anterior.

Não existem dados estatísticos públicos sobre a expansão da rede hoteleira associado à malha rodoviária. Conforme, trabalho de campo nos municípios brasileiros de fronteira em set/2016, questionamos aos administradores sobre o ano de fundação dos empreendimentos, no geral 30% responderam que foram inaugurados após a construção da Estrada do Pacífico, enquanto 72% responderam que nos últimos anos o empreendimento passa por reformas e ampliação, como aumento no número de quartos, adequações como disponibilização de ar-condicionado, *wi fi*, café da manhã e estacionamento.

Ao se questionar a importância da BR-317/Estrada do Pacífico para empreendimento, em todos os estabelecimentos de hospedagem (100%) verificou-se que dependem da rodovia para fornecimentos de insumos no geral para o seu funcionamento, além de ser a principal via de chegada de hóspedes, criticando também as péssimas condições de manutenção da rodovia que interfere nos fluxos e no aumento da demanda.

Na região da Amazônia Sul-Occidental, as cidades situadas nas bordas da fronteira que formam a tríade urbana Brasília-Epitaciolândia no Brasil e Cobija na Bolívia, disponibilizam a melhor rede hoteleira na região de fronteira. Os turistas procuram a região de fronteira principalmente atraídos pela Zona de Livre Comércio de Cobija, vizinha das cidades brasileiras. O turismo na região se volta ao turismo de compras principalmente de brasileiros atraídos por produtos importados a preços de baixos custos oferecidos no país vizinho, na cidade de Cobija (Figura 24).

**Figura234 - Pousadas, chalés na cidade fronteiriça de Cobija-Bolívia**



**Fonte:** Dermeson Lima, ABR/2015

A demanda de turistas que buscam lazer na região de fronteira é também para visitar municípios que oferecem produtos e atrativos ligados ao meio ambiente, como práticas de lazer voltadas a atividades ligadas ao ecoturismo, turismo de base

comunitária em unidades de conservação, encontrados principalmente na RESEX Chico Mendes que abrange os quatro municípios acreanos, além do PAE Chico Mendes que possui infraestrutura de hospedagem comunitária no assentamento. Destaca-se a Pousada Ecológica Cachoeira no município de Xapuri, que disponibiliza atividades e esportes radicais como arvorismo/arborismo, tirolesa, ciclismo em trilhas nas ecológicas. A hospedagem familiar e comunitária contempla o cotidiano dos extrativistas com a floresta, além de programação para observação de aves, fauna e paisagens. (LIMA, 2011).

Somam-se as festas ligadas ao turismo religioso, como festas e peregrinações dedicadas aos santos da floresta, como São João do Guarani em Xapuri, as peregrinações a Santa Seringueira “Santa Raimunda da alma de Bom Sucesso” em Assis Brasil. As manifestações religiosas são históricas e atraem centenas de peregrinos e turistas peruanos e bolivianos que se juntam aos brasileiros para participar anualmente das atividades na floresta, marcada pela peregrinação até capelas na floresta dedicadas aos santos. (SILVA, 2015).

Portanto, a relação entre os fluxos de turistas que cruzam as fronteiras pelo Acre, e a ampliação da oferta de serviços demonstra a importância da Estrada do Pacífico para concretizar a mobilidade e circulação de transeuntes para os municípios da região de fronteira como local de residência ou destino turístico ou apenas de controle ou passagem, pois os serviços são necessidade para deslocamentos e fluxos transfronteiriços.

#### **5.4 Fluxo de mercadorias pela Estrada do Pacífico.**

Na Amazônia Sul-Occidental, a economia dos Estados do Acre e Rondônia é caracterizada pela produção de bens primários, bens intermediários e no fornecimento de matérias primas. Estes Estados Amazônicos mantêm forte dependência das exportações de bens de consumo por transporte intermodal, dominado por rodovias apesar da importância de seus rios.

Historicamente, esta parte da Amazônia tem economia baseada na produção vegetal, em tempos recentes tem busca dose diversificar, destacando-se atividades ligadas à agropecuária e ao setor de serviços, recorrendo o suprimento no mercado externo, de produtos industrializados por meio da importação de bens de consumo,



como por exemplo, de gêneros alimentícios em geral e derivados de petróleo. (ZEE/AC, 2010).

No que se refere à economia do Estado do Acre, a relação com a questão ambiental é histórica marcada pelo extrativismo vegetal, atividade que perdura. O setor florestal buscando agregar valor por meio da industrialização em vários setores da economia, outrora, busca-se a diversificação de outros setores produtivos.

O Estado do Acre tem população estimada em 829.619 habitantes em 2017, distribuídos em 22 municípios. O Acre tem rendimento mensal per capita de R\$ 761,00 R\$, com o Produto Interno Bruto (PIB)<sup>39</sup> de R\$ 13.622 bilhões em 2015, contribui com 0,2% do PIB Nacional.

Os setores da economia acreana são representados por 68,2% serviços, 17,2% agropecuária e 14,7% indústria. Assim, o setor terciário é significativo na economia acreana, com perspectivas favoráveis para alavancar atividades como comércio, administração pública, educação, saúde, hospedagem e turismo, atividades estas, paralelas à prestação de serviços. (IBGE, 2017; Acre em Números, 2017).

Com um PIB que corresponde a 0,2% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional, a economia do estado pauta-se na exploração de seus recursos naturais, destacando-se a borracha, a castanha e a madeira. Sua agricultura caracteriza-se por pequenas culturas de mandioca, feijão, cana-de-açúcar e arroz. A indústria não é o forte do estado: em grande parte investe-se na fabricação de produtos alimentícios. A pecuária vem sendo desenvolvida em grande escala desde a década de 1970. Em contrapartida, a pesca ainda é tímida e com pouco investimento. O setor econômico de maior destaque no estado está relacionado aos serviços prestados por pessoas ou empresas, que representa 68,2% da economia, seguidos pela agropecuária com 17,2% e a indústria com 14,7%<sup>40</sup>. (ENAFRON, 2013, p. 61).

A distância logística das grandes cidades acreanas do centro-sul do país é limitante na logística e circulação regional, necessita vencer grandes distâncias, com uma malha aérea e rodoviária limitada, com altos custos altos requerendo maior disponibilidade de tempo. Os produtos industrializados principalmente gêneros

---

<sup>39</sup> Refere-se a indicador econômico, uma expressão monetária que retrata periodicamente toda a produção de bens e serviços produzidos de uma unidade federativa, Estado ou município.

<sup>40</sup> A política pública governamental nos últimos anos tem buscado reverter essa situação com investimentos em pontos estratégicos com a implantação de infraestrutura produtivas com viés industrial nas margens das rodovias, e regiões de fronteira, diversificando e fortalecendo a cadeia produtiva regional por meio de parcerias público-privadas, redução de impostos e incentivos fiscais. Destacam-se medidas que fortaleceram a cadeia produtiva da piscicultura, agropecuária, suinocultura, e extrativismo vegetal (madeira, açaí, borracha e castanha), e o turismo. (PPA/2016-2019).

alimentícios encontram-se na maioria dos polos produtores em regiões distantes, a indústria acreana é marcada pelo fornecimento de bens de consumo primário.

A abertura da Estrada do Pacífico/Rodovia Interoceânica, torna-se alternativa a mais para diminuir o isolamento físico, ampliar possibilidades de integração regional, e intercâmbio comercial com os países vizinhos, alavancando o comércio exterior para produtos importados originários da Bolívia, Peru, assim como, os demais parceiros do Acordo Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), e de outros países latinos americanos. A integração regional via conexão rodoviária também possibilita acesso a grandes mercados consumidores, como os USA e a China, tendo os portos do pacífico no litoral peruano como via de escoamento. (ARÉVALO, 2017).

A Rodovia Interoceânica permite integração com os países vizinhos, apesar de forma tímida, quando comparadas às grandes cifras do comércio exterior a nível nacional, e internacional. Todavia, a rodovia torna-se é relevante para os Estados amazônicos, para comércio exterior via Andes/Pacífico. Ao analisarmos que Estado Acre e Rondônia só tinha uma via de escoamento e abastecimento via BR-364, a Estrada do Pacífico/Rodovia Interoceânica, abre possibilidades para a região da Amazônia Sul-Occidental exportar a produção, e importar produtos similares ao nacional no mercado vizinho buscando melhores vantagens competitivas.

Além, das fronteiras aduaneiras servir como ponto de passagem de exportação de outras regiões para o Brasil, intensifica o recolhimento de impostos e atração de empresas para o Estado. Estes dados serão apresentados nos próximos subitens, Com base nos dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), mostrando os fluxos de exportações e importações pelos dos portos aduaneiros servidos pela Rodovia Interoceânica no Estado do Acre.

Os maiores parceiros comerciais do Estado do Acre no comércio exterior são os países vizinhos da Bolívia e Peru prevalecendo à lógica relacional por proximidade e parcerias bilaterais. A exportação de mercadorias do Brasil para o Peru no período de 2010-2015, a priori são produtos de bens manufaturados e semimanufaturados, com destaque para as exportações de automóveis, tratores, peças e acessórios (19% e 22%), reatores nucleares e as partes (16% e 14%), ferro, ferro fundido e aço (10% e 08%), plásticos e suas obras (07% e 08%), combustíveis e óleos minerais (09% e 03%), máquinas e aparelhos elétricos (06% e 06%). Apesar das oscilações e certo equilíbrio o período de 2010-2015 apresentou uma diminuição de alguns produtos exportados, afetando o total geral

das exportações brasileiras para o Peru de 2.000.845 US\$ em 2010 para 1.815.632 US\$. (MDIC, 2017; MERLO; ARÉVALO, 2017).

Com relação à Bolívia, o Brasil mantém relações comerciais históricas com o país vizinho, desde período dos tratados e limites passando pelo Ciclo da Borracha e concretizando em tempos recentes com os hidrocarbonetos (petróleo e gás natural). Na região de fronteira com o Acre, desde formação econômica e social os intercâmbios comerciais entre Brasil-Bolívia até atualidade são marcados por produtos extrativos vegetais, como a exploração madeireira, borracha, e castanha do Brasil, este último maior ênfase na pauta de exportações. (KLEIN, 2016).

O Brasil é um importante parceiro da Bolívia para comércio exterior, representando o principal destino das exportações 29,7%, enquanto importa 15,8% da Bolívia, tornando-se seu principal parceiro, ficando atrás apenas da China com participação de 17,3%. Em 2015, a composição das exportações do Brasil para a Bolívia é de máquinas mecânicas (15,6%), ferro e aço (10%), plásticos (7,4%), e automóveis (7,3%). Enquanto as importações são predominadas por combustíveis principalmente de gás natural, responsável por 98,2% das exportações, sal, enxofre, cal e cimento 0,6%, hortaliças 0,3% e madeira 0,2%. (MDIC, 2017).

Estes dados se referem ao total geral das exportações brasileiras para os países vizinhos, não demonstrando os portos de saída pela fronteira brasileira em direção ao Peru e a Bolívia. A tese busca a compreensão dos fluxos do comércio exterior vinculado Estrada do Pacífico, mais precisamente ao Estado do Acre.

A visibilidade socioeconômica e operacional da Estrada do Pacífico é realidade concreta para as populações da fronteira, tanto pelos aspectos positivos, como via de circulação, interações transfronteiriças como o comércio, opções de lazer e turismo, também pelo lado negativo, como das más condições de tráfego e manutenção, tendo também sua utilização como rota de tráfego humano e de entorpecentes.

Desta forma, a economia da região de fronteira destaca-se por relações comerciais de produtos primários voltados tanto para exportação como para subsistência, nos quais, destacam-se a agricultura (arroz, mandioca, feijão, milho e banana), extrativismo vegetal (castanha-do-brasil principal produto da pauta de exportação, madeira em tora e borracha) e pecuária (gado de corte e lácteo). A seguir aprofundamos as relações comerciais regionais entre as localidades de fronteira da Amazônia Sul-Occidental.

#### 5.4.1. Exportação e importação em valor (US\$)

A integração regional e territorial da Amazônia Sul-Occidental com o advento da Estrada do Pacífico abre possibilidades de intercâmbio comercial, intensificando o comércio exterior do Brasil com o Peru e a Bolívia. Os municípios fronteiriços de Brasiléia, Epitaciolândia e Assis Brasil inserem-se nessa dinâmica territorial transfronteiriça, além de serem cortados pela rodovia internacional, mantém uma relação direta por ser a principal via de circulação de pessoas e bens.

As cidades fronteiriças (Tabela 08) possuem postos aduaneiros que servem como pontos de intercessão comercial, controle e alfandegária das exportações e importações da Bolívia e Peru, servindo também outros Estados e países latino-americanos.

**Tabela 8 - Características econômicas dos Estados e Departamentos da área de influência da Estrada na Amazônia Sul-Occidental**

País	Departamento/ Estado	Contribuição Econômica	% PIB Nacional
<b>BRASIL</b>	Acre	Extrativismo (castanha, borracha e madeira), pecuária de corte e turismo	0,2
	Rondônia	Pecuária, couro, madeira e soja	0,6
<b>BOLÍVIA</b>	Pando	Comércio, agropecuária, silvicultura, castanha e borracha	0,94
<b>PERU</b>	Cuzco	Turismo, extração do cobre	5,2
	Madre de Dios	Turismo; mineração, madeira e agricultura	0,4

**Fonte:** CAVALCANTE, 2015; DURÁN, 2013; IBGE; 2017. (Com modificações/atualizações).

Destaca-se o turismo nas atividades socioeconômicas na região de influência da Estrada do Pacífico, pois o setor de serviços é importante para economia nas três unidades políticas geográficas localizadas na área de influência da Estrada do Pacífico. No caso do Brasil, no Estado do Acre o setor de serviços compõe em torno de 70% do PIB Estadual, enquanto em Rondônia em torno de 60%. Soma-se ao fato de ser um território de áreas ambientais de conservação protegidas com grande potencial e produtos turísticos. (ACRE; Acre em Números, 2017; RONDÔNIA, 2015).

O controle transfronteiriço estes Estados e Departamentos contam com postos aduaneiros que controlam fluxos de mercadorias e bens. O porto aduaneiro

de Epitaciolândia concentra relações com comerciais vindas da Bolívia, em alguns casos recebe também em menor volume exportações e importações oriundas do Peru, nesse caso a aduana na fronteira com Peru é utilizada apenas como ponto de entrada para o Acre/Brasil. Enquanto, o porto aduaneiro de Assis Brasil concentra relações comerciais com o Peru, apesar de pequena a aduana brasileira conta com toda estrutura para legislar, inspecionar e aferir as relações comerciais. A autarquia pública responsável por legislar sobre a política tributária tem representação na aduana por meio da Inspeção da Receita Federal em Assis Brasil, responsável pela tributação, desembaraço aduaneiro e inspeção, contando com terminal, pátio com carga e descarga, estacionamento para acomodação dos veículos, balança de aferição de carga e equipamentos de Raios-X. (ARÉVALO; MERLO, 2017).

Na região de fronteira de Assis Brasil, Brasiléia, Epitaciolândia e Xapuri se destacam por abranger territorialmente a RESEX CM, grande produtora de castanha-do-brasil, principal produto da pauta de exportação do Acre, Brasil e de Pando na Bolívia, nesta parte da Amazônia. Neste contexto, o país vizinho da Bolívia, na cidade Cobija, existe empresas e cooperativas de beneficiamento de castanha, que absorvem a produção brasileira destas amêndoas para exportação, principalmente para mercado europeu e americano. As exportações para a Bolívia se destacam por seu volume financeiro ultrapassando as transações comerciais com Peru.

De 2010 até 2016, as relações comerciais de exportações peruanas via interoceânica para o Estado do Acre girou em torno de 7 mil toneladas de produtos diversos, tendo na pauta de principais produtos a castanha do brasil. As exportações vêm crescendo a cada ano, com uma variação de 8% de 2011 para 2012, e mais de 100% em 2013, ocasionadas pelas parcerias de compra e vendas com as cooperativas bolivianas que beneficiam a produção de castanha-do-brasil e alta da safra em 2013.

No ano de 2014 durante o período de fechamento da BR-364, o abastecimento do mercado local de produtos industrializados provocou crise de abastecimento interno, refletindo no aumento das importações em 2015.

Fato associado à grande cheia do Rio Madeira no Estado vizinho de Rondônia, que impossibilitou tráfego pela BR-364, principal via de acesso terrestre e comercial do Acre com o centro-sul do Brasil, no qual, o comércio exterior com os países Peru e Bolívia se intensificara utilizando a Estrada do Pacífico. As relações comerciais com os países andinos permaneceram com a recuperação e a abertura da rodovia BR-364, com destaque para a importação de cimento, oxigênio e gêneros

alimentícios que apresentam preços mais competitivos para importação do que o mercado nacional como batata, cebola, frutas e farinha de trigo. (ARÉVALO, 2017).

A cheia histórica do rio Madeira em 2014, que isolou o Acre por via terrestre do restante do país, fez com que o governo do Acre importasse mais de duas mil toneladas de produtos do país vizinho, Peru. A resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) autorizou o transporte de mercadorias oriundas do Peru, pelo prazo de 90 dias, a fim de evitar o desabastecimento do Acre. (Acre em Números, 2017, p. 106).

As importações para Acre pelo porto de Assis Brasil, trazidas dos países andinos via interoceânica, com destaque para os produtos peruanos, em torno de 90%, entre produtos exportados destacam-se oxigênio, cimento, estruturas metálicas, materiais de construção e elétricos diversos, gêneros alimentícios como farinha de trigo, hortifrútiis como cebola e batata. Sobressaem em menor número de relações comerciais o Chile e a China, sendo que o último se utiliza o intermodal marítimo e rodoviário via Interoceânica. (MDIC, 2017).

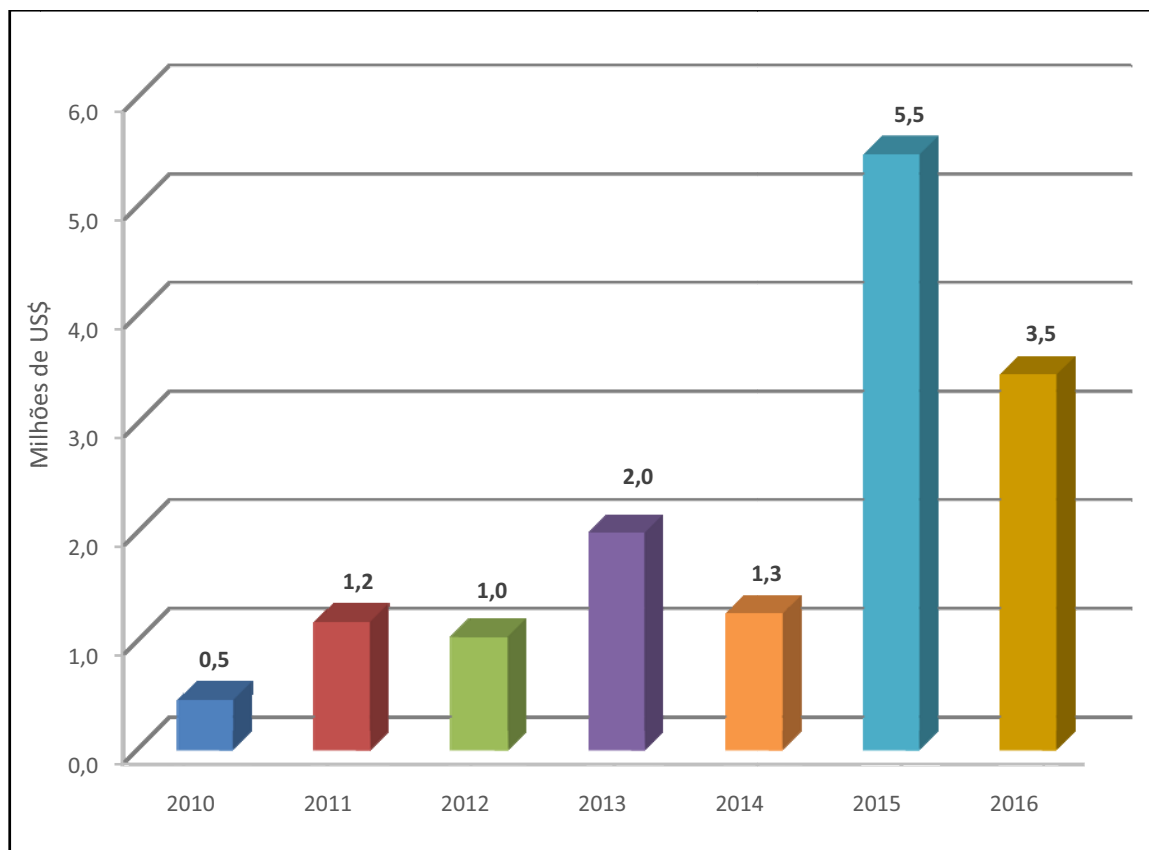
Cavalcante (2015) ressalta a importância da inauguração e o pleno funcionamento da Estrada do Pacífico, que somadas a ampliação das relações bilaterais entre Brasil e Peru, tem fomentado o comércio exterior entre os países vizinhos. Com a ligação terrestre via Estrada do Pacífico, sendo esta, a única ligação rodoviária entre os países de fronteira amazônica, inaugura também uma nova fase para o comércio exterior e integração socioeconômica e cultural.

De forma geral, o autor demonstra uma maior participação das exportações do Brasil para o Peru que giraram em torno de 16%, no período de 2010-2014, por via rodoviária, enquanto este percentual em 2003 era de menos de 7%. As exportações e importações via Estrada Pacífico quando comparadas ao comércio exterior mundial, que é marcado por grandes volumes de transações, as cifras são insignificantes, mais quando analisamos na escala local e regional, estas transações do comércio exterior geram divisas e impostos estaduais, como Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). No período de 2011-2015 o ICMS do Estado do Acre cresceu 70,4%. (ACRE/Acre em Números 2017).

As exportações de mercadorias do Brasil para o Peru, pelo porto de Assis Brasil na Estrada do Pacífico, foram ascendentes apesar de apresentar instabilidades o total geral foi acima do 14 milhões de US\$ entre 2010 e 2016 (Ver gráfico 13). Em 2010, a exportação de mercadorias para o Peru foi de 0,5 milhões

de US\$. As exportações foram duas vezes maiores nos anos seguintes, 1,2 milhões de US\$ em 2011 e 1,0 milhões de US\$ em 2012.

**Gráfico 13 - Exportação de mercadorias (US\$) do Brasil, Porto de Assis Brasil, para o Peru, pela Estrada do Pacífico de 2010 a 2016.**



Fonte: MDIC; AliceWeb, 2017. Elaboração própria

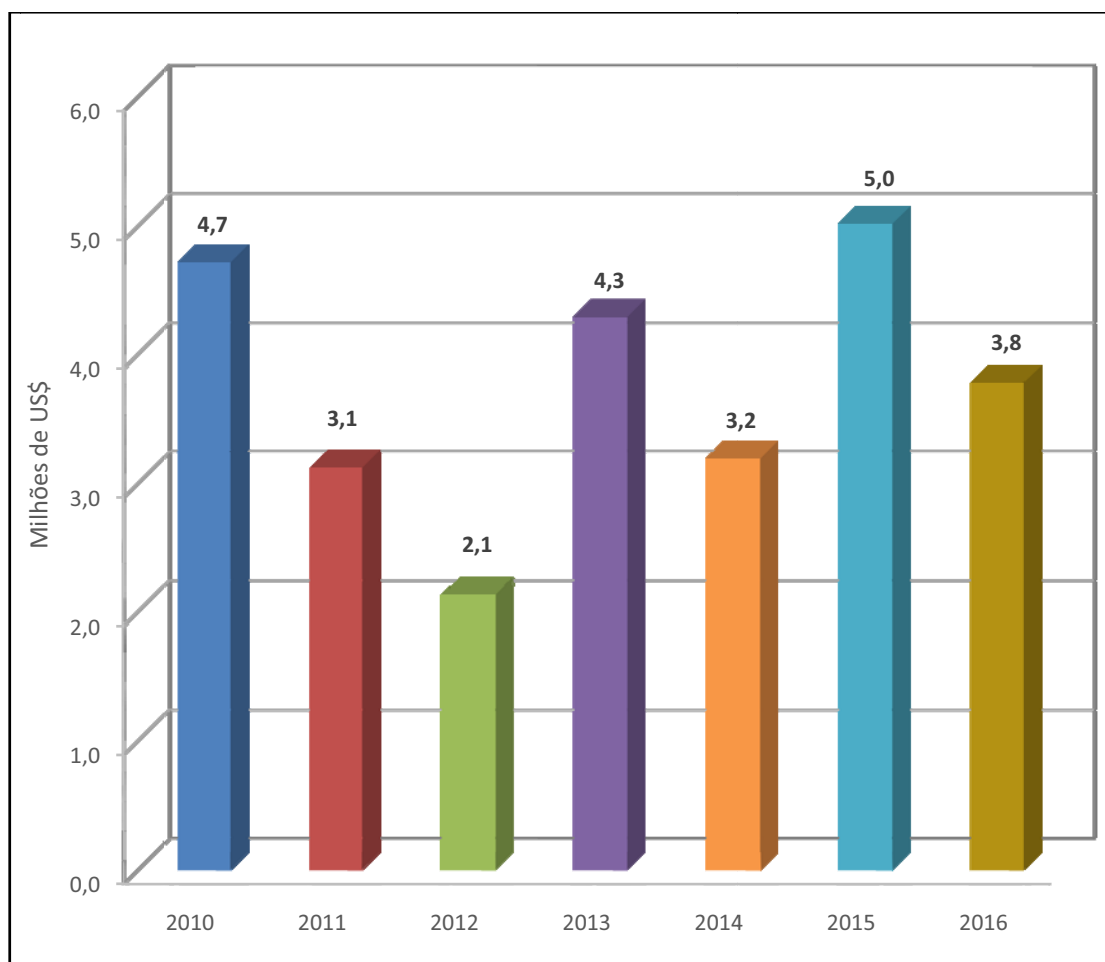
Em 2013, as exportações foram quatro vezes maiores que em 2010 e novamente dobrou em comparação aos anos 2011 e 2012. No ano seguinte, 2014, houve uma queda nas exportações comparado a 2013, com um valor de exportações de 1,3 milhões de US\$. No Gráfico 14 observa-se as exportações do Brasil para Peru pelo Acre.

O maior volume de exportações do Brasil para o Peru, entre 2010 e 2016, foi no ano de 2015 onde as exportações excederam os valores de todos os anos anteriores combinados, e ficou em 5,5 milhões de US\$. Em 2016, apesar de uma queda nas exportações, o valor foi bem superior aos anos anteriores (exceto 2015) com um valor de 3,5 milhões de US\$.

A exportação de mercadorias do Brasil para a Bolívia, também pela Estrada do Pacífico, no porto de Brasília teve um valor acima de 26 milhões de US\$. Este valor

de exportações do Brasil para a Bolívia foi aproximadamente 40% maior comparado às exportações do Brasil para o Peru no mesmo período (Gráfico 13 e 14).

**Gráfico 14 - Exportação de mercadorias (US\$) do Brasil, porto de Brasília, para a Bolívia pela Estrada do Pacífico de 2010 a 2016**



**Fonte:** MDIC; AliceWeb, 2017. Organização própria

Em 2010, as exportações para a Bolívia foram de 4,7 milhões de US\$, este valor diminuiu para 3,1 milhões de US\$ em 2011 e no ano seguinte, 2012, foi duas vezes menor que as exportações em 2010, um valor de 2,1 milhões de US\$. Entre 2013 e 2016, as exportações do Brasil para a Bolívia, sofreram aumentos e quedas consecutivas, onde em 2013 as exportações foram duas vezes maiores que o valor das exportações em 2012, 4,3 milhões de US\$ (Gráfico 14). Em 2014 as exportações voltaram a diminuir, 3,2 milhões de US\$, no entanto em 2015 as exportações atingiram o maior valor entre 2010 e 2016, 5,0 milhões de US\$. Em 2016, as exportações voltaram a cair e chegaram a um valor de 3,8 milhões de US\$. (MDIC, 2017).



As importações vindas do Peru e da Bolívia para o Brasil, pela Estrada do Pacífico, foram em geral substancialmente menores que as exportações do Brasil para estes países no período de 2010 a 2016 (Gráfico 14, 15, 16 e 17). Além disso, as importações provindas do Peru foram menores com relação às importações vindas da Bolívia. O total de importações do Peru nesse período foi de 2,5 milhões de US\$, um valor 75% menor que as importações da Bolívia (10,7 milhões de US\$). De 2011 a 2013, as importações do Peru se mantiveram estáveis entre 0,2 e 0,3 milhões de US\$. Nos anos seguintes, 2014 e 2015, as importações cresceram para 0,6 e 0,8 milhões de US\$, respectivamente, mas no ano de 2016 caíram para 0,4 milhões de US\$. (MDIC, 2017).

Segundo Cavalcante (2015, p. 101), comenta algumas razões para índices de importações do Brasil: a) a balança favorável ao Brasil; b) o tamanho da economia peruana e a reduzida estrutura de seu comércio interno; c) os tipos de produtos comercializados pelo Peru e seu grau de importância no total das exportações peruanas. Destacamos outro agravante, os principais produtos importados são minérios e metais pesados, que somados as condições de tráfego da Estrada do Pacífico do lado brasileiro afeta as condições de tráfego devido ao peso, como discutido anteriormente, e torna-se inviável o transporte terrestre.

As importações da Bolívia entre 2010 e 2012 aumentaram de 0,6 milhões de para 1,9 milhões de US\$, respectivamente, e se manteve estável no ano seguinte, 1,8 milhões de US\$ em 2013. Em 2014, as importações da Bolívia atingiram o maior valor na série entre 2010 a 2016, chegando a 3,9 milhões de US\$. Nos anos seguintes houve quedas consecutivas, 2014 teve um valor de 1,4 e 2016 um valor de 0,3 milhões de US\$. (MDIC, 2017).

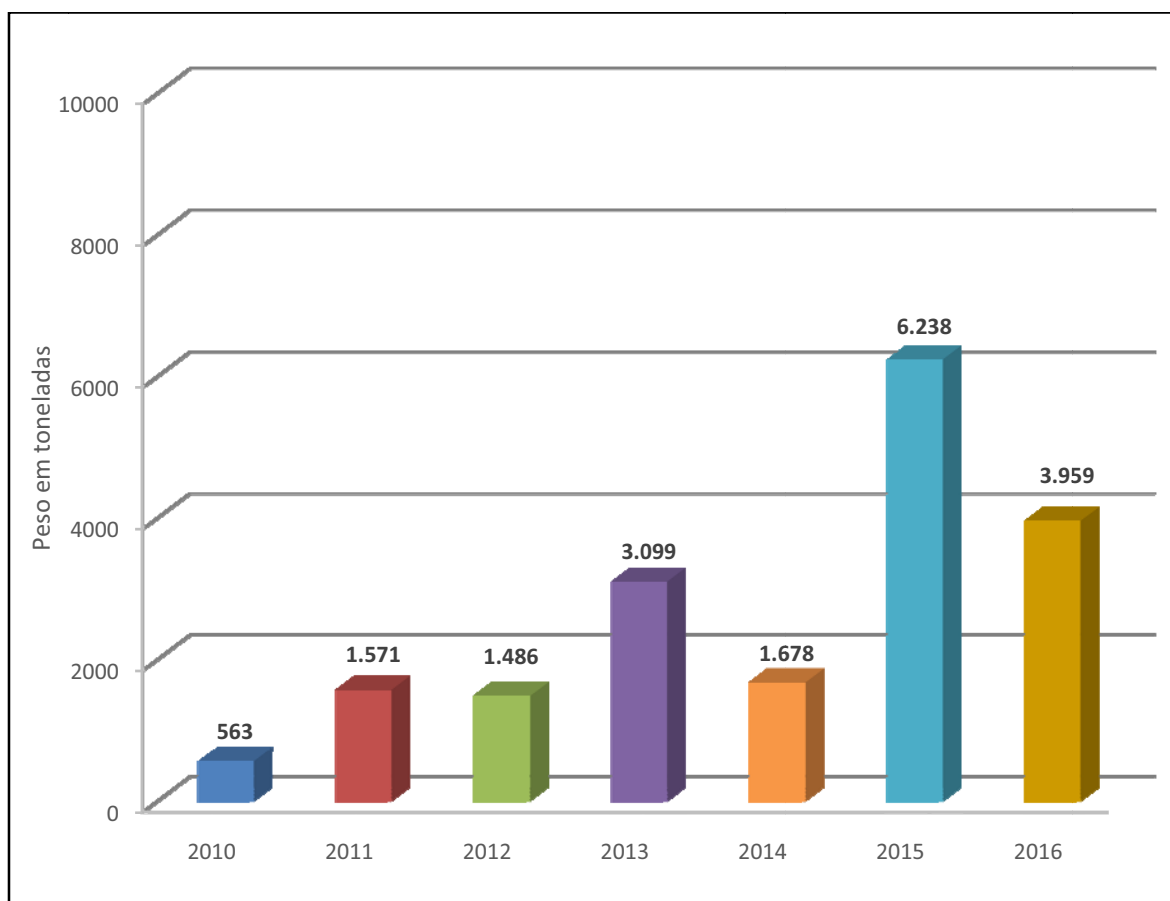
#### **5.4.2. Exportação e importação em peso (t)**

As relações do comércio exterior com os dois países vizinhos se intensificaram no último decênio por alguns fatores propícios para ampliar o intercâmbio comercial, como o fortalecimento das relações bilaterais do Brasil com os países vizinhos, intensificadas com a entrada do Peru como “membro associado” e a Bolívia como “Estado parte em processo de adesão”. Os acordos bilaterais têm refletido nas relações do comércio exterior nos países membros e associados de acordos regionais, como o Mercosul. (MDIC, 2017).

No que se refere às exportações pela Estrada do Pacífico no Estado do Acre, o porto de Assis Brasil concentra as exportações em direção ao Peru, apresentando índices progressivos, conforme dados MDIC (2017).

O comércio bilateral entre Acre e o Peru tivera um peso acima de 18.500 toneladas entre 2010 e 2016 (Ver gráfico 15). Em 2010, as exportações foram de 563 toneladas, e este valor triplicou nos anos seguintes para 1.571 toneladas em 2011 e 1.486 toneladas em 2012.

**Gráfico 15 - Exportação de mercadorias (toneladas) do Brasil, porto de Assis Brasil, para o Peru pela Estrada do Pacífico de 2010 a 2016.**



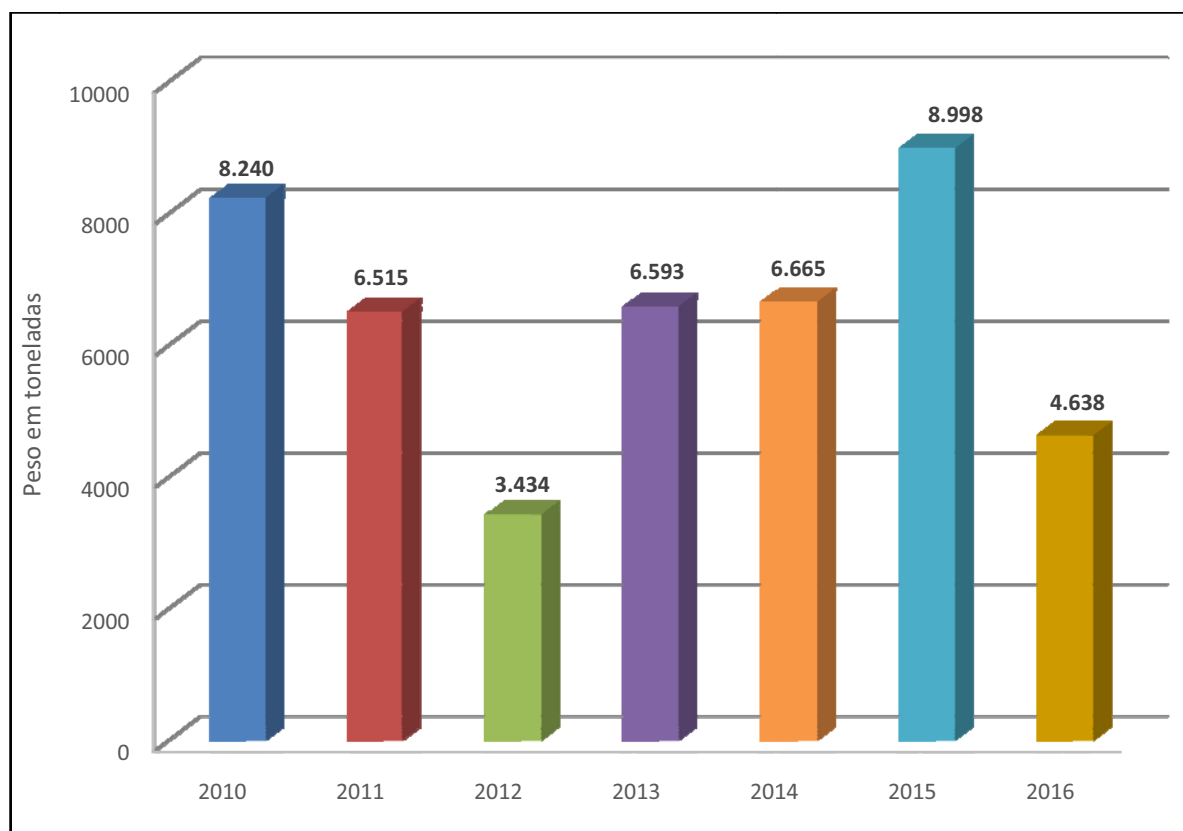
Fonte: MDIC; AliceWeb, 2016.

Em 2013, o volume de exportações continuou a crescer chegando a 3.099 toneladas, entretanto, voltando a níveis semelhantes a 2011 e 2012 em 2014, com um volume de 1.678 toneladas. No ano seguinte, 2015, as exportações do Brasil para o Peru, pela Estrada do Pacífico, atingiram o maior volume entre 2010

e 2016, com 6.238 toneladas. Esse volume diminuiu e fechou em um volume de 3.959 toneladas em 2016 (Gráfico 15).

O comércio exterior do Brasil com a Bolívia também foi promissor no período 2010-2016. As exportações de mercadorias para a Bolívia, também pela Estrada do Pacífico, através do porto de Brasília foram 60% maiores em comparação as exportações para o Peru no mesmo período, onde o volume foi superior a 45.000 toneladas (Gráfico 16).

**Gráfico 16 - Exportação de mercadorias (toneladas) do Brasil, porto de Brasília, para a Bolívia pela Estrada do Pacífico de 2010 a 2016.**

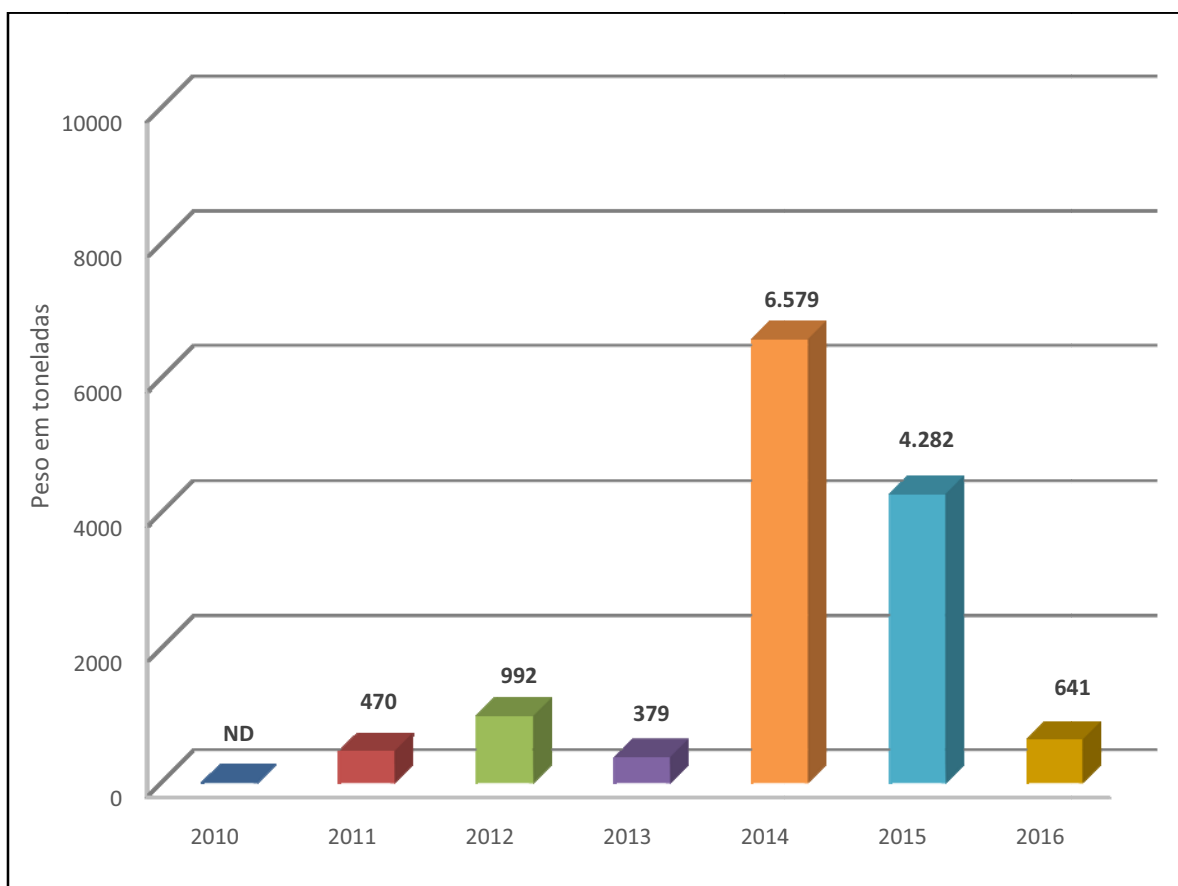


Fonte: MDIC; AliceWeb, 2016

As exportações para a Bolívia foram de 8.240 toneladas em 2010, diminuíram para 6.515 em 2011 e caíram para menos da metade em 2012 (3.443) comparado a 2010. As exportações voltaram ao mesmo nível de 2011 nos anos seguintes com volumes de 6.593 e 6.665 em 2013 e 2014, respectivamente (Gráfico 16). Em 2015, as exportações para a Bolívia atingiram o maior volume entre 2010-2016, com 8.998 toneladas e fechou o ano de 2016 com uma queda substancial, chegando a 4.638 toneladas.

Já as importações tanto do Peru quanto da Bolívia, tiveram volumes substancialmente mais baixos comparados às exportações (Gráficos 17 e 18). Além disso, o volume total de importações do Peru foi três vezes maior do que as importações vindas da Bolívia, 13.342 e 4.169 respectivamente.

**Gráfico 17 - Importação de mercadorias (toneladas) do Peru, porto de Assis Brasil, para o Brasil pela Estrada do Pacífico de 2010 a 2016.**

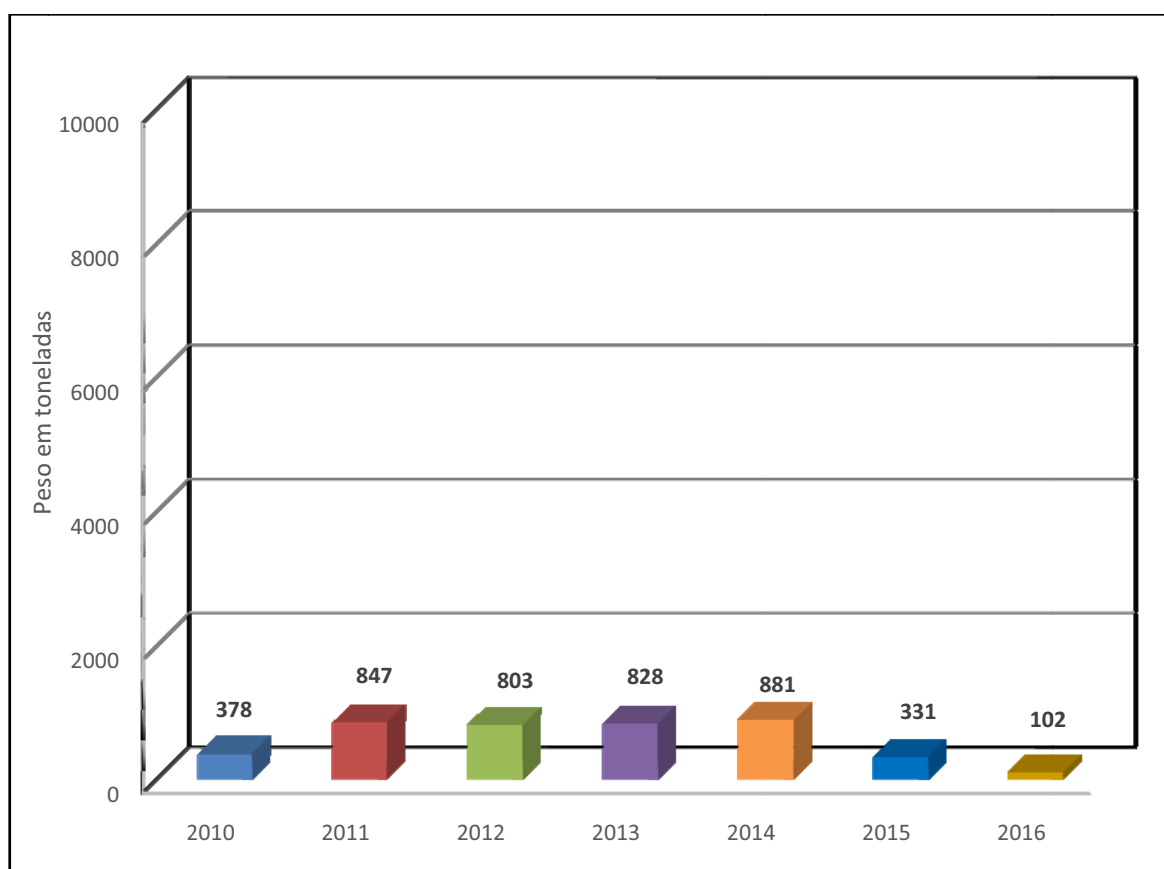


Fonte: MDIC; AliceWeb, 2016. (ND = Dados 2010 não disponíveis).

As importações do Peru para o Brasil em 2011 foram de 470 toneladas, aumentaram para 992 toneladas em 2012 e voltaram a cair em 2013 para 379 toneladas (Gráfico 17). No ano seguinte, 2014, as importações do Peru tiveram o maior volume registrado, 6.579, com um volume de quase 50% das importações entre 2011 e 2016. Em 2015, as importações diminuíram para 4.282 toneladas e fechou o ano de 2016 com uma queda substancial, voltando a níveis semelhantes a 2011 – 2013, com 641 toneladas.

As importações vindas da Bolívia tiveram um volume de 378 toneladas em 2010, e se manterão estáveis entre 2011 e 2014, com um volume anual de aproximadamente 800 toneladas. Nos anos seguintes, as importações diminuíram para 331 toneladas em 2015 e apenas 102 toneladas em 2016 (Gráfico 18).

**Gráfico 18 - Importação de mercadorias (toneladas) da Bolívia, porto de Assis, para o Brasil pela Estrada do Pacífico de 2010 a 2016**



Fonte: MDIC; AliceWeb, 2016.

A balança comercial do Brasil com a Bolívia é intensa na exportação do gás boliviana para Brasil, o ocupando o primeiro lugar das exportações e principal parceiro. No âmbito regional/local a pauta das exportações tem na castanha do Brasil o principal produto, do Acre para Pando. Enquanto as importações serem insignificante devido o Brasil devido ao mercado brasileiro está mais consolidado requerendo produtos com maior valor agregado. Aproximação dos três países por acordos comerciais privilegiam um regionalismo aberto, as relações foram intensificadas com a oportunidade de integração territorial da Estrada do Pacífico, países participantes do bloco com a entrada da Bolívia e Peru. Destacamos, como o

acordo regional mais importante, o MERCOSUL, no qual, o Brasil é membro efetivo e a Bolívia e o Peru estão em processo de adesão.

Em recente estudo Arévalo (2017) aduz que as exportações pelo transporte rodoviário Brasil e Peru cresceu 3% em pleno de recessão econômica mundial, onde a economia brasileira teve fortes consequências na pasta do comércio exterior. As exportações brasileiras com destino ao país vizinho, alavancada não só pela integração física, mas pelo fortalecimento das relações bilaterais entre os países fronteiriços. Esse pesquisador aponta que no período de 2011-2015 o crescimento no fluxo de transporte de 481% no Acre e 140% no Estado de Rondônia, associando a que domina de “efeito fronteira” e a variável rodoviária.

De forma geral, os fluxos comerciais entre os países que formam a tríplice fronteira após a integração territorial proporcionada pela Estrada do Pacífico se intensificaram. Todavia o impacto econômico a nível nacional das importações e exportações é insignificante, em contrapartida a local e regional são importantes na geração de impostos, suprimentos de insumos e subsídios para economia regional. A relação ao transporte entre Brasil e Peru, o comércio exterior no cenário macroeconômico internacional serem dominadas pelo multimodal aéreo e marítimo.

### **5.5 Avanços e limitações da pesquisa**

No Brasil, o controle dos fluxos pelas fronteiras é de responsabilidade pelo Departamento de Polícia Federal (DPF), órgão público federal vinculado ao Ministério da Justiça responsável pelo controle e exercício de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras da República Federativa do Brasil.

O controle é realizado por meio do Sistema de Tráfego Internacional (STI), ferramenta eletrônica digital que contempla e registra o movimento do fluxo migratório internacional, computando a entrada e saída de pessoas no âmbito das fronteiras brasileiras. Assim, o sistema organiza informações periódicas dos movimentos migratórios nas fronteiras terrestres, aéreas, marítimas e fluviais no Brasil.

Carvalho (2015) comenta que a ferramenta do STI disponibiliza subsídios para estudos acadêmicos e da gestão pública na área de saúde, educação e turismo, por exemplo, ao propiciar uma base de dados de forma periódica e atual sobre o fluxo nas fronteiras brasileiras. O controle migratório nacional é realizado de forma individual e coletiva de indivíduos que cruzam a fronteiras brasileiras, e

disponibiliza subsídios para estudos acadêmicos e da gestão pública na área de saúde, educação e turismo, por exemplo, propiciando uma base de dados de forma periódica e atual sobre o fluxo nas fronteiras brasileiras.

A disponibilidade informações como o fluxo de pessoas pelas fronteiras é de acesso restrito no âmbito interno da Polícia Federal, sendo necessária a solicitação online pelo site do Ministério da Justiça – MJ, por meio da Lei de Acesso da Informação do Governo Federal<sup>41</sup>. Entendemos que a disponibilidade de informações periódicas, e análises críticas de dados sobre controle migratório possibilita uma aproximação para compreender as nuances e interpretações dos fluxos transfronteiriços para o Brasil.

Apesar dos avanços no controle, sistematização e disponibilidade de informações de acesso público do regula referido órgão de controle migratório existem lacunas por apresentar apenas informações limitadas ao levantamento de fluxos de entradas e saídas pelas fronteiras. O STI/DPF apresenta séries periódicas implantadas pela Polícia Federal disponibilizados de forma gradativa, a partir de 2007.

As informações disponibilizadas pelo do referido órgão, consistem de dados brutos, ficando a cargo de outros órgãos públicos análises aprofundadas e interpretativas. Este aspecto consistiu em uma limitação para a presente pesquisa de tese, pois algumas informações solicitadas como fluxo de imigrantes, turistas e trabalhadores foram “disponibilizadas/respondidas como inexistentes<sup>42</sup>”.

Soma-se a outra limitação que ao serem confrontadas com dados da DPF, com outras informações secundárias de órgãos públicos, apesar de ambas terem a mesma fonte de informações da DPF, apresentam divergências de número total de fluxos referente ao mesmo período.

---

<sup>41</sup> A Lei de Acesso a Informação nº 12.527/2011 regulamentada pelo Decreto nº 7.724/2012 dispõe sobre o acesso a informação conforme o direito constitucional que determina o acesso às informações públicas de órgãos e entidades dos três poderes da União seja obrigado a dar publicidade e disponibilizar informações a qualquer pessoa física e jurídica sem trâmites burocráticos e prazos estipulados aos cidadãos. (BRASIL, 2012).

<sup>42</sup> Conforme resposta online MJ/DPF com base na Lei de Acesso Informação quedispõe sobre o acesso a informações pública previsto no inciso XXXIII do **caput** do art. 5<sup>o</sup>, no inciso II do § 3<sup>o</sup> do art. 37 e no § 2<sup>o</sup> do art. 216 da Constituição Federal do Brasil. No qual, no seu Art. 13 estabelece que: **Não serão atendidos pedidos de acesso à informação: I - genéricos; II - desproporcionais ou desarrazoados; ou III - que exijam trabalhos adicionais de análise, interpretação ou consolidação de dados e informações, ou serviço de produção ou tratamento de dados que não seja de competência do órgão ou entidade.** Parágrafo único. Na hipótese do inciso III do caput, o órgão ou entidade deverá, caso tenha conhecimento, indicar o local onde se encontram as informações a partir das quais o requerente poderá realizar a interpretação, consolidação ou tratamento de dados. (BRASIL, 2012, p. 01). (Grifo nosso).

Neste contexto, foi necessário recorrer a outros órgãos públicos como o Ministério do Turismo-MTUR, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e órgãos estaduais, entre outras complementações para uma análise crítica mais aproximada da realidade. Outra limitação é que estas informações não têm periodicidade regular no início de implementação em diversos Estados, entre estes o Estado do Acre, tendo ausência de informações em alguns períodos, dificultando análises mais precisas por período mais longos, assim como, a intercessão de informações com outras temáticas vinculadas a questão dos movimentos transfronteiriços do Brasil com os países vizinhos, e vice-versa.

Desta forma, a análise busca retratar as transformações socioespaciais no território da Amazônia Sul-Occidental associados aos fluxos da Estrada do Pacífico no Estado do Acre, sendo o mesmo organizado em quatro temáticas: fluxo total de pessoas, fluxos de turistas, imigrantes e relacionados ao comércio exterior, com exceção deste último, as temáticas anteriores mantêm alguma relação direta ou indireta com os dados fornecidos pelo DPF, através do banco de dados STI, pois o mesmo é responsável pelo controle dos fluxos e fornece informações para posteriores análises por órgãos públicos.

O debate foi fundamentado nas informações do Sistema de Tráfego Internacional (STI), do Departamento de Polícia Federal (DPF), órgão público do Governo Federal do Brasil responsável pelo controle da entrada e saída de pessoas no âmbito das fronteiras terrestres. O sistema organiza informações dos movimentos migratórios realizados nas fronteiras terrestres, aéreas, marítimas e fluviais no Brasil.

Com relação à temática que envolve os fluxos migratórios por via terrestre pela Estrada do Pacífico, se apoderar das informações do Governo do Estado do Acre, da Secretaria de Estado de Justiça e Direitos Humanos (SEJUDH/AC), Divisão de Apoio e Atendimento aos Imigrantes e Refugiados (DAAIR).

Enquanto a discussão relacionada ao turismo se apropriou de informações do Ministério do Turismo (MTUR) por meio dos dados do Anuário Estatístico do Turismo, com relação ao comércio exterior (importações e exportações) do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC) por meio da ferramenta online "Alice Web". O período de análise refere-se ao período de 2010 a 2016.

Desta forma, conforme as informações da DPF/STI, ao confrontarmos os referidos dados como informações secundárias de instituições públicas estaduais e experiências de campo na região da Amazônia Sul-Occidental, é possível



ponderarmos, que desde a inauguração da Estrada do Pacífico (no lado brasileiro em 2006 e do lado peruano em 2010) houve um aumento considerável do fluxo de pessoas e mercadorias pela rodovia internacional entre a Bolívia, Peru e Brasil, com destaque para este último, mais precisamente para o Estado do Acre.

## CONCLUSÃO

A concepção do conceito de território e fronteira na região da Amazônia Sul-Occidental é fato social, econômico, político e cultural. A historicidade da região está em constante movimento, envolvido em trama de relações geopolíticas fruto de construções históricas e dialéticas que prevalecem o contexto relacional. A configuração territorial desta parte isolada da Amazônia e esquecida pelos governantes deste a colonização até tempos recentes, é fruto de tratados territoriais para ampliar as fronteiras e recursos naturais tendo em vista acumular ganhos financeiros. Pode-se concluir que em regiões fronteira existem nos fluxos interfronteiriços correlação direta entre os níveis de renda e mercado de trabalho os países vizinhos. Atividades ligadas ao comércio informal e sazonal, que são ligados ao comércio, agropecuária e ao extrativismo vegetal, que e ao trabalho condições urbanas e a disponibilidade de serviços, com relação aos baixos são atraentes.

A dialética capitalista se fez presente na formação econômica e social da Amazônia Sul-Occidental, as buscas de riquezas e para isso se fizeram tratados territoriais, firmados antes do século XX, não serem respeitados, no qual, as fronteiras foram aos poucos sendo alargadas conforme o interesse nos recursos naturais. Conclui-se que o extrativismo vegetal da borracha foi estopim para disputas territoriais e a formação histórica e social da Amazônia Sul-Occidental. Cruzar as fronteiras políticas de terras inóspitas habitadas por populações indígenas dispersas representou a busca do alcance do eldorado da borracha, ganhos financeiros do produto em expansão no mercado internacional, após a aplicabilidade no ramo automobilístico e hospitalar, por exemplo. Áreas com abundância de árvores de seringueira para vulcanização da borracha, localizados no que viria a ser o território do Acre, eram formados por os seringais espalhados no sul da Pan-Amazônica, motivo de disputa entre o Brasil, Bolívia e Peru.

Os rios da margem esquerda da Bacia do Amazonas, localizados nas cabeceiras, foram as principais vias de circulação para esta parte da Amazônia, o Território do Acre, emerge neste contexto, após acordos diplomáticos entre os três países. Assim, nas margens dos principais rios formaram-se os primeiros entrepostos comerciais da borracha, posteriormente vilas, aglomerados populacionais para formar as primeiras cidades da Amazônia Sul-Occidental. A área geográfica do Acre, no Brasil, Pando na Bolívia e Madre de Dios no Peru, preserva

os elementos do Ciclo da Borracha, da formação econômica e social, sendo os rios as vias de circulação. Essa fase da Amazônia marcada por premissas capitalistas, de desenvolvimento desigual, forma territorialidades desiguais no uso produtivo da natureza, da força de trabalho, dos fluxos migratórios e sustenta um sistema produtivo que ajuda na acumulação de capital.

Conclui-se que historicidade da Amazônia é fruto da ampliação das fronteiras por meio de acordos territoriais, que tem na rede hidrográfica do grande Amazonas as primeiras vias de penetração que perdura por séculos, chega a modernidade contemporânea do final do século XX, com as principais vias de circulação e fluxos de pessoas, mercadorias e bem. Realidade que passa a ser modificada na segunda metade do século XXI, com as primeiras implantações da malha técnica, por via aérea e rodoviária.

O território tem sua formação como produto relacionado a organização produtiva do espaço produtivo, disputado e delimitado juridicamente pelo Estado que impõem fronteiras e limites políticos. Absorve as premissas de espaço absoluto, relacional e relativo. Configura-se como relativo ao ser marcado por relações socioeconômicas como o comércio, por exemplo, em ambos os lados da fronteira. Ao propor inter-relações socioeconômicas e culturais, o território absorve também as premissas relacionais. Conclui-se que o território de fronteira da Amazônia Sul-Occidental envolve caráter jurídico e de poder, resultado do processo produtivo, fruto da ação humana com organização socioespacial.

Na contemporaneidade o desenvolvimento territorial absorve as interferências físicas por meio dos grandes projetos integracionista regionais, como os implantados pela IIRSA para a Amazônia Sul-Occidental, apesar se fazem necessárias embora não atenda a contento. A Estrada do Pacífico é fruto de megaprojeto intermodal de integração regional que envolve intervenções territoriais em escalas locais, relacionais e internacionais, inseridos nos interesses do capital internacional. Que as críticas perpassam a um jogo de força que envolve diversidade de atores, sendo o Estado regido por acordos, ordenamentos e planos que priorizam o externo e não territorialidades locais, revelando um jogo dialético, excludente e desigual para as populações residentes.

A Estrada do Pacífico se concretiza interligando três localidades de fronteira, Acre, Pando e Madre de Dios, até então isoladas dos centros administrativos, suas capitais federais, mas isso é apenas um passo firme, abrindo inúmeras

possibilidades que não podem ser abandonadas. Facilitar mobilidades intensificam relações mútuas no espaço relacional e transfronteiriço, mas as complexidades de relações precisam se intensificar com fluxos comerciais, migratórios, turísticos para desenvolver os lugares e a fronteira. Pois à medida que cresce e se fortalece encontra solução aos problemas locais impulsionando novas territorialidades.

A tese partiu da hipótese de que a concretização da Estrada do Pacífico é um acontecimento preponderante para a integração territorial, sendo concretizada a Estrada do Pacífico que permitiria a intensificação dos fluxos das três unidades territoriais que formam o espaço geográfico da Amazônia Sul-Occidental. Essa hipótese é confirmada por meio da análise dos fluxos de circulação pelas bordas de fronteira dos três países que formam a Amazônia Sul-Occidental.

A Estrada do Pacífico concretiza-se como obra rodoviária integracionista, rota de mobilidade internacional de pessoas para o Brasil e vice-versa.

A análise dos fluxos pela Estrada do Pacífico/Rodovia Interoceânica, demonstra aumento do fluxo de pessoas, imigrantes e turistas nos últimos anos, pelos municípios e departamentos que formam a região da tríplice de fronteira Brasil, Bolívia e Peru. Os dados disponibilizados pelos órgãos públicos de controle fronteiriço por via terrestre levam a se concluir que a Estrada do Pacífico, é a única via terrestre dos países de fronteira Bolívia e Peru para esta porção sul da Amazônia para o Estado do Acre. E assim existe uma forte relação entre a circulação e o movimento pela Estrada do Pacífico, principalmente oriundos dos países sul-americanos com maior ênfase dos países vizinhos Bolívia e Peru pelos municípios da Regional do Alto Acre, como Assis Brasil, Brasiléia, Epitaciolândia e Xapuri, e para capital do Acre, Rio Branco.

Conclui-se que os aspectos positivos da integração territorial retratada nos fluxos do comércio exterior do Acre para os países vizinhos possibilitam maiores arrecadação de impostos, oportunidades de emprego e renda. Também podem ser retratados por meio dos fluxos turísticos e expansão dos serviços do turismo dos municípios de fronteira.

A Estrada do Pacífico como rota internacional tem como ponto negativo, as diásporas retratadas nos grandes fluxos de imigrantes para municípios fronteiriços onde que não há infraestrutura e condições socioeconômicas para receber contingentes populacionais, de economias frágeis e baixos índices de desenvolvimento, e nada foi alterado para saírem de seus estágios de letargia socioeconômica.

Conclui-se que as condições de trafegabilidade da Estrada do Pacífico são precárias para o transporte de carga, já que em diversos trechos a rodovia sob administração federal apresenta problemas de pavimentação, somadas a outras vias secundárias também com pavimentação precária. Somadas aos gargalos de logística de transportes como as pontes sobre Rio Madeira em Rondônia e Rio Acre entre Epitaciolândia e Brasiléia. Portanto, não apropriada para transporte de carga pesada, podendo ser repensada na finalidade como transporte de cargas mais leves e escoamento da produção regional. Ou melhorar as condições para redirecionar o uso se quer ampliar o tráfego para mercados vizinhos de produtos regionais. A estrada precisa atender aos fluxos das agroindústrias, setor agropecuário, avicultura, suinocultura, setor madeireiro e em especial o turístico.

O turismo, uma atividade promissora para os municípios de fronteira, não só pela expansão dos fluxos em direção aos Brasil, e ampliação dos serviços oportunidades de trabalho lucros buscando a entradas de divisas e incrementar o emprego e lucro das empresas. Além de ser o turismo atividade integradora de povos e culturas transfronteiriças, aproveitar os polos turísticos já planejados com serviços e infraestrutura. E intensificar os fluxos nos conglomerados urbanos trinacional de Brasiléia-Epitaciolândia e Cobija.

Conclui-se que os segmentos de turismo de fronteira: como de negócios, turismo de compras e o ecoturismo com apelo ambiental, em unidades de conservação ambiental ajudaria valorizar o patrimônio histórico cultural e ambiental explorando o aspecto comunitário e ambiental, ambos os casos tendo o turismo como atividades alavanca a economia regional.

No eixo da Interoceânica no Brasil (BR-364 e BR-317), apresenta outra peculiaridade para o turismo, na região localiza-se a maior concentração de geoglifos, configurados como grandes figuras geométricas talhadas no solo, que só podem ser visualizadas em vista aérea são um desafio e uma proposta arrojada de explorar o turismo aventura, histórico-cultural e esportivo como atividade econômica. Os sítios arqueológicos tombados pelo patrimônio nacional seriam aproveitados para o turismo em Rio Branco para outros municípios, por meios de sobrevoos avião e voos de balão, que são explorados pela iniciativa privada. Os geoglifos se encontram em várias regiões da Amazônia Sul-Occidental, tanto no sul do Estado do Amazonas, como oeste de Rondônia e principalmente no leste do Estado do Acre, nas margens das rodovias, entre estas a Estrada do Pacífico.

Estes vestígios arqueológicos se assemelham as linhas de Nazca no Peru, um dos maiores destinos turísticos do mundo junto à Cuzco, sendo o turismo na economia peruana uma atividade prioritária. Conclui-se que se pode usufruir de experiências bem sucedidas do território peruano, como é caso de Porto Maldonado que explora o turismo natureza, explorando a hospedagem de selva em reservas ambientais, atraindo demanda internacional, e a cidade mítica de Cuzco que atrai demanda de brasileiros que utilizam a Estrada do Pacífico para chegar a esse destino. Esses são apenas alguns exemplos de experiências peruanas que valorizam as peculiaridades regionais, transformando potencialidades turísticas por meio de intervenções públicas e privadas em produtos turísticos, e podem servir como experiência para o Brasil, com valioso patrimônio ambiental, histórico e cultural na região de fronteira subaproveitado em suas políticas públicas.

Lugares de passagem do turismo como Assis Brasil e Iñapari no Peru, precisam ser inseridas no vetor da integração rodoviária da Estrada do Pacífico, por meio da valorização de patrimônio ambiental, como Terras Indígenas e RESEX CM, peregrinações religiosas em devoção aos santos das florestas, que atrai demanda dos três países que forma a tríplice fronteira, valorando de forma conjunta a consolidação de produtos turísticos, e serviços de apoio à atividade.

O Brasil por patrimônio histórico-cultural e ambiental como as mais diversas paisagens e potencial para se consolidar produtos turísticos precisa valorar o turismo, se espelhando com as experiências do país vizinho que tem índices de desenvolvimento socioeconômico abaixo do Brasil, mas tentam crescer aproveitando o patrimônio histórico e ambiental para o turismo. No Peru, as parcerias e a importância dado pelo poder público e iniciativa privada tem concretizado o turismo como importante destino do turismo da América Latina e do mercado mundial.

Conclui-se que o turismo tem que ser repensado na área, pois a Estrada do Pacífico perpassa vários municípios no Brasil, e conglomerados urbanos no Peru, estando também em áreas de influência de bacias hidrográficas binacionais, UC's nos três países e terras indígenas. Os impactos socioambientais e socioeconômicos futuros requerem parcerias e análises que envolvam um contexto dialético de forma conjunta, ampla e interligada na escala regional/local. Assim, as questões do regionalismo, da integração regional analisadas no olhar das fronteiras como um espaço transfronteiriço é realidade, que apesar de não se efetivar como foi planejado, como grande corredor bioceânico para exportação de produtos brasileiros

para os portos do Pacífico e posteriormente ao mercado asiático. A rodovia precisa ser vetor de integração no âmbito local e regional, pois é a única via de acesso terrestre para a região de fronteira da Amazônia Sul-Occidental.

A circulação e os fluxos modificam as relações transfronteiriças do comércio, do turismo que de forma dialética propõem uma dinâmica territorial transfronteiriça, influenciado tanto no âmbito rural como urbano, meio ambiente e culturas, esta é a tese defendida. O vetor integracionista da Estrada do Pacífico necessita ser analisados como necessidade de integração das populações isoladas dos centros de poder respectivos países, e serem planejados para ser inseridos no contexto local e regional de desenvolvimento.

Conclui-se que a iniciativa de integração regional proposta para a Amazônia Sul Occidental, retratada pela Estrada do Pacífico impulsiona diversos processos de desterritorialização, afetando, principalmente as populações tradicionais e seus territórios pelos impactos das novas atividades produtivas que se instalam na região, propondo dessa forma novas territorialidades.

Desta forma, a mobilidade do território abre um leque de questionamentos a respeito da integração regional em diversas áreas, num contexto múltiplo e interdisciplinar. Ao mesmo tempo em que permite a integração de territórios, povos e culturas, permitindo o direito de ir a vir, a circulação de fluxos e bens, representa a também uma necessidade latente para o desenvolvimento, pois a integração regional deve prevalecer o local, o lugar, o cidadão e valorar as peculiaridades regionais, pois são nesses espaços que são sentidos e percebidos.

As relações comerciais, econômicas, fluxos migratórios, ambientais, culturais e do turismo precisam se expandir na região da Amazônia Sul-Occidental tanto por ação de atores sociais e a intervenção estatal como um processo integrador de territórios e regiões num contexto político e econômico. Sendo defendida a sensatez entre o desenvolvimento regional que privilegie a sustentabilidade e desenvolvimento funcional, não apenas a integração física, mas, a integração social, econômica e política, princípios pouco perceptíveis nas práticas das políticas públicas para as populações da faixa de fronteira amazônica. A região da Amazônia Sul-Occidental é um território transfronteiriço, formando uma dinâmica espacial relacional que engloba parte de três de países contínuos. E que o processo de integração da Amazônia Sul-Occidental apenas inicia, onde a Estrada é apenas um dos (des)caminhos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACRE. Governo do Estado do Acre. Comissão Especial de Licitação. **Estratégia de Ecoturismo para o Estado do Acre**. [s.l.; s.n], 2002.

\_\_\_\_\_. **Programa de Desenvolvimento Sustentável do Acre-PDSA**. Contrato BID 1399/OC-BR. Rio Branco-AC: [s.n.; s.d.]. Disponível em: <<http://www.ac.gov.br/>> Acesso em: 27 de outubro de 2006.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Estado Turismo e Lazer-SETUL. **Demanda turística-Acre**. Rio Branco-AC: SETUL; Perfil Pesquisas Técnicas, 2010.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Estado de Meio Ambiente. Programa Estadual de Zoneamento Ecológico - Econômico do Estado do Acre. **Livro Temático – Aspectos socioeconômicos**: populações e condições de vida, infraestrutura economia do Acre. Rio Branco-AC: SEMA, 2011.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. **Zoneamento ecológico-econômico Fase II**: documento síntese – Escala 1:250.000. Rio Branco: SEMA, 2010.

ACRE. Governo do Estado. Secretaria de Estado de Comunicação do Acre – SECOM/AC. Disponível em: <<http://ac.gov.com.br/>>. Acesso: 12 abr. 2015.

\_\_\_\_\_. **Plano Plurianual 2008-2011**. Rio Branco-AC: SEPLAN/AC, 2007. Disponível em: <<http://www.ac.gov.br/>> Acesso em: 30 out. 2015.

\_\_\_\_\_. **Plano Plurianual 2012-2015**. Rio Branco-AC: SEPLAN/AC, 2011. Disponível em: <<http://www.ac.gov.br/>> Acesso em: 20 set. 2015.

\_\_\_\_\_. **Plano Plurianual 2016-2019**. Rio Branco-AC: Diário Oficial; SEPLAN, 2016. Disponível em: <<http://www.ac.gov.br/>> Acesso em: 31 out. 2016.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Planejamento-SEPLAN. **Acre em Números, 1999, 2003, 2005, 2006, 2007, 2010, 2011, 2013, 2017**. Rio Branco-AC: SEPLANDS/GEPAG, 2017. Disponível em: <<http://ac.gov.com.br/>>. Acesso: 12 abr. 2017.

ALBERT, Mathias; JACOBSON, David; LAPID, Yosef. **Identities, borders, orders**: rethinking international relations theory. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2001.

AMARAL, Carlos E. P. **Do Estado soberano ao Estado das soberanias**: regionalismo, subsidiariedade e autonomia para nova ideia de Estado. Blumenau-SC: Edifurb, 2002.

ANDRADE, Manuel C. de. **Geografia, ciência da sociedade**: uma introdução à análise do pensamento geográfico. São Paulo-SP: Atlas, 1987.

\_\_\_\_\_. **A questão do território no Brasil**. 2. ed. São Paulo-SP: Hucitec, 2004.



ARÉVALO, Jorge L. S. **Análise econômica das relações entre Brasil e Peru:** evidências da Rodovia Interoceânica sobre a integração. 2017. 130 f. Tese (Doutorado em Administração de Organizações) - Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, Ribeirão Preto-SP, 2017.

\_\_\_\_\_. MERLO, Edgard M. Análise da competitividade no comércio entre Brasil e Peru: uma abordagem considerando o efeito da integração física. **Journal Globalization, Competitiveness & Governability – GCG**, Georgetow, v. 11, n. 02, p. 80-97, maio/ago. 2017. Disponível em: <<http://gcg.universia.net/article/viewFile/2528/2335/>> Acesso em: 25 maio 2017.

ARROYO, Mônica. A internalização do externo no ambiente dos negócios: novos elementos na dinâmica territorial. In: CASTELLO, Regina; KOCH, Miriam R.; OLIVEIRA, Naia. (et all). (Orgs). **Fronteiras na América Latina:** espaços em transformação. Porto Alegre - RS: Ed. Universidade /UFRGS, 1997. p. 27-43.

\_\_\_\_\_. Redes de circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, Mônica; CRUZ, Rita de C. A. da. (Orgs.). **Território e Circulação:** a dinâmica contraditória da globalização. São Paulo: Annablume, 2015. p. 37-49.

ARRUDA, Rivaldo S. V. Fronteiras e Identidades: os povos indígenas na tríplice fronteira Brasil-Bolívia-Peru. **Projeto História - Revista do Programa de Pós-Graduação de História da PUC-SP**, São Paulo, n.39, p. 159-178, jul./dez. 2009.

BANDEIRA, Luiz A. M. **Geopolítica e política exterior Estados Unidos, Brasil e América do Sul.** 2. ed. Brasília-DF: Fundação Alexandre Gusmão, 2010.

BARRENECHEA, Raúl P.; REYNA, Alberto W. de. **Historia de los limites del Peru.** Lima-PE: Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, 1997.

BECKER, Bertha K. **Geopolítica da Amazônia:** a nova fronteira de recursos. Rio de Janeiro-RJ: Zahar, 1982.

\_\_\_\_\_. Significância contemporânea da fronteira: uma interpretação geopolítica a partir da Amazônia Brasileira. In: AUBERTIN, Catherine (Org.). **Fronteiras.** Brasília-DF: Universidade de Brasília-UNB; Paris: ORSTOM, 1988. p. 60-89.

\_\_\_\_\_. Brasil Tordesilhas, ano 2000. **Revista Território**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 7, p. 7-23, jul./dez. 1999. Disponível em: <[http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/07\\_2\\_becker.pdf](http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/07_2_becker.pdf)>. Acesso em: 03 mai. 2015.

\_\_\_\_\_. **Amazônia.** São Paulo-SP: Ática, 1990a.

\_\_\_\_\_. A fronteira em fins do século XX: oito proposições para um debate sobre a Amazônia. In: BECKER, B.; MIRANDA, Mariana H. P. de; MACHADO, Lia O. (Orgs.). **Fronteira Amazônica:** questões sobre a gestão do território. Brasília-DF: UNB; Rio de Janeiro-RJ: UFRJ, 1990b. p. 15-25.

\_\_\_\_\_. **Amazônia:** geopolítica na virada do terceiro milênio. Rio de Janeiro-RJ: Garamond, 2004a.

\_\_\_\_\_. Amazônia: mudanças estruturais e tendências na passagem do milênio. In: MENDES, Armando D. (Org.). **Amazônia, terra e civilização: uma trajetória de 60 anos**. Belém-PA: Banco da Amazônia, 2004b. p. 115-142.

\_\_\_\_\_. Amazônia: nova geografia, nova política regional e nova escala de ação. In: COY, Martin; KOHLHEPP, Gerd. (Coords.). **Amazônia sustentável: desenvolvimento sustentável entre políticas públicas, estratégias inovadoras e experiências locais**. Rio de Janeiro – RJ: Garamond; Tubinger, Alemanha: Geographischen Instituts der Universität Tubingen, 2005. p. 23-44.

\_\_\_\_\_. Dinâmica urbana na Amazônia. In: DINIZ, Clelio C.; LEMOS, Mauro B. **Economia e Território**. Belo Horizonte-MG: UFMG, 2005. p. 401-428.

\_\_\_\_\_. **A urbe Amazônica: a floresta e a cidade**. Rio de Janeiro-RJ: Garamond, 2013.

BECKER, Bertha K.; STENNER, Claudio. **Um Futuro para a Amazônia**. São Paulo-SP: Oficina de Textos, 2008.

BEZERRA, M<sup>a</sup>. J. **Invenções do Acre – de Território a Estado – um olhar social** ..... 383 f. Tese (Doutorado em História Social). Programa de Pós-Graduação em História. Instituto de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo-SP, 2005.

\_\_\_\_\_. **Invenções do Acre: um olhar social sobre a história institucional da região acreana**. Rio Branco-AC: Eac Editor, 2016.

BRANCO, José M. B. C. Acreania. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro-RJ, V. 240, jul-set, 1958. p. 04-83.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília-DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. **Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços – MDIC**. (site oficial). Disponível em: <[http://http://www.mdic.gov.br/](http://www.mdic.gov.br/)>. Acesso em: 05 set. 2017.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. Secretaria de Programas Regionais. Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira. **Faixa de Fronteira: Programa de Promoção do Desenvolvimento da Faixa de Fronteira** – PDF. Brasília-DF: Ministério da Integração Nacional, 2009.

\_\_\_\_\_. Ministério da Integração Nacional. Secretaria de Programas Regionais. **Proposta de Reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira**. Brasília-DF: Ministério da Integração Nacional, 2005.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Secretaria Nacional de Justiça. **Pesquisa ENAFRON: Diagnóstico sobre Tráfico de Pessoas nas Áreas de Fronteira**. Brasília-DF: MJ, 2013. Disponível em: [http://justicagovbr/docs/diagnostico\\_trafico\\_pessoas\\_frenteira](http://justicagovbr/docs/diagnostico_trafico_pessoas_frenteira)>. Acesso em: 16 jul. 2017.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. Polícia Federal. Departamento da Polícia Federal. **Sistema de Tráfego Internacional – STI**. Fluxos total de pessoas pelas fronteiras do Estado Acre. Brasília-DF: MJ/DPF, 2016. (Informação por via eletrônica/e-mail). 05.jan.2017.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo 2016**. Volume 43. (Ano Base 2015). Brasília-DF: MTUR, 2016.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. **Estudo de Competitividade dos 65 destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional - Relatório Brasil**. Brasília-DF: MTUR, 2008.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. **Plano Nacional do Turismo (2011-2014)**. Brasília-DF: MTUR, 2015.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil. **Projeto Inventário da Oferta Turística**. Brasília-DF: MTUR, 2006.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Decreto N° 7.724 de 16 de maio de 2012**. (Regulamenta a Lei N° 12.527 de 18 de novembro de 2011 que dispõe sobre o acesso a Informação). Brasília-DF: [S.l.: s.n.], 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/decreto/d7724.htm/](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/decreto/d7724.htm/)>. Acesso em: 25 ago. 2016.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei N° 12.527 de 18 de novembro de 2011. (Lei de Acesso Informação)**. Brasília-DF: [S.l.: s.n.], 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2011/lei/l12527.htm/](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12527.htm/)>. Acesso em: 25 ago. 2016.

CARDOSO, Ciro F. S.; BRIGNOLI, Hector P. **História económica de América Latina: economías de exportación y desarrollo capitalista**. Barcelona: Crítica, 1981.

CARDOSO, Fernando H.; MÜLLER, Geraldo. **Amazônia: expansão do capitalismo**. 2. ed. São Paulo-SP: Brasiliense, 1978.

CARVALHO, Paulo R. de. **Sistema do tráfego internacional: subsídio para as políticas públicas nos multissetores da tríplex esfera governamental**. 2015. 144 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento e Políticas Públicas) – Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza-CE, 2015.

CASTRO, Edna. A Amazônia e seu lugar central na integração sul-americana. In: NASCIMENTO, Durbens M. (Org.). **Relações internacionais e defesa na Amazônia**. Belém-PA: NAEA; UFPA, 2008. p. 21-45.

\_\_\_\_\_. Estado e políticas públicas na Amazônia face da globalização e da integração de mercados. In: COELHO, M. Célia; MATHIS, Armin; HURTIENNE, Thomas. (Orgs.). **Estado e políticas públicas na Amazônia: gestão do desenvolvimento regional**. Belém-PA: NAEA; UFPA, 2008. p. 07-32.

\_\_\_\_\_. Expansão da fronteira, megaprojetos de Infraestrutura e Integração Sul-Americana. **CADERNO CRH**, Salvador, v. 25, n. 64, p. 45-61, jan./abr. 2012.

CASTRO, Iná E. de. Visibilidade da região e do regionalismo. A escala brasileira em questão. In: LAVINAS, Lena; CARLEIAL, Lana M. da F.; NABUCO, Maria R. (Orgs.). **Integração, região e regionalismo**. Rio de Janeiro-RJ: Bertrand, 1994. p. 155-169.

\_\_\_\_\_. O problema de escala. In: CASTRO, Iná E. de; GOMES, Paulo C. da C.; CORRÊA, Roberto L. (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. 7. ed. Rio de Janeiro-RJ: Bertrand Brasil, 2005. p. 117-140.

\_\_\_\_\_. **Geografia e Política: território, escalas de ações e instituições**. 2. ed. Rio de Janeiro-RJ: Bertrand Brasil, 2009.

CATAIA, Márcio. **Território nacional e fronteiras internas: a fragmentação do território brasileiro**. 2001. 163 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo-SP, 2001.

\_\_\_\_\_. A relevância das fronteiras no período atual: unificação técnica e compartimentação política dos territórios. **Scripta - Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. 11, n. 245, ago. 2007. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24521.htm>. Acesso em: 20 nov. 2015.

CAVALCANTE, Osmundo de A. **A Integração Rodoviária brasileira com a América do Sul: o caso da Estrada do Pacífico Brasil-Peru**. 2015. 145 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Departamento de Geografia, Universidade de Brasília, Brasília, 2015.

CDRNB. **El Centro Digital de Recursos Naturales de Bolivia**. (Site oficial). Disponível em: <http://cdrnbolivia.org/index.htm>. Acesso em: 20 maio 2016.

CECEÑA, A. E.; AGUILAR, P.; MOTTO, C. **Territorialidad de la dominación: La Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)**. Buenos Aires: Graicor SRL, 2007. Disponível em: <http://www.geopolitica.ws/leer.php/111>. Acesso em: 15 set. 2008.

CLAVAL, Paul. **A nova geografia**. Coimbra-Portugal: Livraria Almedina, 1982. (Título original: *La nouvelle geographie*, tradução Filipe Machado).

\_\_\_\_\_. A revolução pós-funcionalista e as concepções atuais da geografia. In: MENDONÇA, F.; KOZEL, S. (Orgs.). **Elementos de epistemologia da geografia contemporânea**. Curitiba-PR: UFPR, 2004. p.11-46.

\_\_\_\_\_. **Terras dos homens: a geografia**. São Paulo-SP: Contexto, 2013.

CPI. **Comissão Pró Índio Acre**. 2012. Disponível em: <http://www.cpiacre.org.br/>. Acesso em: 20 ago. 2017.

CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT de rodovias 2016: relatório gerencial**. 20. ed. Brasília-DF: CNT; SEST; SENAT, 2016.

CORAZZA, Gentil. O “regionalismo aberto” da CEPAL e a inserção da América Latina na globalização. **Revista Ensaios FEE**, Porto Alegre, v. 27, n. 1, p. 135-152, 2006.

CORIOLOANO, Luzia N. M. T. **Turismo, territórios e sujeitos nos discursos e práticas políticas**. 2004. 295 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Sergipe, Aracajú-SE, 2004.

\_\_\_\_\_. **Turismo nos discursos, nas políticas e no combate à pobreza**. São Paulo-SP: Annablume, 2006.

CORRÊA, Roberto L. **Trajetórias geográficas**. 3. ed. Rio de Janeiro-RJ: Bertrand Brasil, 1997.

\_\_\_\_\_. Espaço: um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, Iná E. de; GOMES, Paulo C. da C.; CORRÊA, Roberto L. (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. 7. ed. Rio de Janeiro-RJ: Bertrand Brasil, 2005. p. 15-47.

COSTA SOBRINHO, Pedro V. **Capital e trabalho na Amazônia Ocidental: Contribuição à história social e das lutas sindicais no Acre**. Rio Branco-AC: UFAC, 1992.

COSTA, Daniel de O. N. **A Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA) e o projeto de integração econômica na Américas**. 2011. 145 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Universidade de Campinas, Campinas-SP, 2011.

COSTA, Wanderley M. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil**. 9. ed. São Paulo-SP: Contexto, 2000.

\_\_\_\_\_. Políticas territoriais brasileiras no contexto da integração sul-americana. **Revista Território**, Rio de Janeiro-RJ, ano 4, n. 07, p. 25-41, jul./dez. 1999.

\_\_\_\_\_. **Geografia Política e Geopolítica: discursos sobre o território e o poder**. 2. ed. São Paulo-SP: Edusp, 2008.

CRUZ, Rita de C. A. da. **Políticas de turismo e re(ordenamento de territórios no litoral do nordeste do Brasil**. 1999. 203 f. Tese (Doutorado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo-SP, USP, São Paulo-SP, 1999.

\_\_\_\_\_. **Introdução à geografia do turismo**. 2 ed. São Paulo-SP: Ed. Roca, 2003.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil plátos: capitalismo e esquizofrenia**. 9. ed. São Paulo-SP: Editora 34, 2012. (Pál Pelbart e Janice Caiafa).

\_\_\_\_\_. **Les territoires du quotidien**. Paris: L'Harmattan, 1996.

DI MÉO, Guy. Les territoires de l'action. **Bulletin de la Société géographique de Liège**, 48, p. 7-17, 2006.

DIAS, Leila C. Redes: Emergência e organização. In: CASTRO, Iná E; GOMES, Paulo C. C; CORRÊA, Roberto L. (Orgs.). **Geografia: Conceitos e Temas**. 7. ed. Rio de Janeiro-RJ: Bertrand Brasil, 2005. p. 141-162.

DOUROJEANNI, Marc. Medio siglo de desarrollo en la Amazonia: ¿existen esperanzas para su desarrollo sustentable? **Revista Estudos Avançados**, São Paulo, v.12, n.34, p. 187-218, 1998.

\_\_\_\_\_. Impactos socioambientales probables de la carretera transoceánica (Río Branco-Puerto Maldonado-Ilo) y la capacidad de respuesta del Perú. In: **Boletín Ciudades para un Futuro más Sostenible**, 19: (En)claves insostenibles: tráfico, género, gestión y toma de decisiones. Madrid: España, 2001. Disponível em: <<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n19/amdou.html>>. Acesso: 15 set. 2015.

\_\_\_\_\_. **Estudo de caso sobre a Estrada Interoceânica Sul na Amazônia Sul do Peru**. Lima - PE: Bank Information Center, Conservation International, Derecho Ambiente y Recursos Naturales y ProNaturaleza, 2006. 103p.

\_\_\_\_\_. **Revisitando a Interoceânica Sul, na Amazônia peruana**. In: Site (o) eco jornalismo ambiental. [S.l.: s.n.], 15 março 2013. (Não paginado). Disponível em: <<http://www.oeco.org.br/colunas/marc-dourojeanni/26995-revisitando-a-interoceanica-sul-na-amazonia-peruana/>>. Acesso: 20 set. 2015.

DURÁN, Carol. C. (et al.). **Migrantes, paisanos e comerciantes: prácticas sociales y económicas en la Zona Franca de Cobija (1998-2011)**. La Paz: Embajada del Reino de los Países Bajos; Fundación FIEB, 2013.

EGLER, Eugenia G. A conquista do Acre. In: VALVERDE, Orlando (Coord.). **A organização do espaço na faixa da Transamazônica**. Rio de Janeiro-RJ: IBGE, 1989. p. 40-48.

EUZEBIO, Emerson F. **Fronteira e horizontalidade na Amazônia: as cidades gêmeas de tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia)**. 2011. 168 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de São Paulo-SP, São Paulo, 2011.

FALCÃO, Emilio. **Álbum do Rio Acre. 1906-1907**. Rio Branco-AC: Fundação Cultural do Estado do Acre, 1985.

FEARNSIDE, Philip M. F.; LAURANCE, William F. L. Infraestrutura na Amazônia: As lições dos Planos Plurianuais. **Revista CADERNO CRH**, Salvador, v. 25, n. 64, p. 87-98, jan./abr. 2012.

FOUCAULT, Michel. **História da sexualidade I: a vontade de saber**. Rio de Janeiro-RJ: Ed. Graal, 1988.

\_\_\_\_\_. **Microfísica do poder**. 11 ed. Rio de Janeiro-RJ: Ed. Graal, 1979.

FRAGA, Nilson C. **Mudanças e permanências na rede viária do Contestado: uma abordagem acerca da formação territorial no sul do Brasil**. 2006. 233 f. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba-PR, 2006.

FRATUCCI, Aguinaldo C. Os Lugares Turísticos: Territórios do Fenômeno Turístico. **Revista GEOgraphia**, Niterói-RJ, ano 2, n.4, p. 121-133, 2000. Disponível em: <<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/45>>. Acesso em: 13 set. 2015.

\_\_\_\_\_. **A dimensão espacial nas políticas públicas brasileiras de turismo: as possibilidades das redes regionais de turismo.** 2008. 308 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal Fluminense, Niterói-RJ, 2008.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** 20. ed. São Paulo: Nacional, 1985.

GEOGPS/PE. **Base cartográfica do Peru.** Disponível em: <<http://www.geogpsperu.com/p/inicio.html>>. Acesso em: 20 de maio 2016.

GILES, Thomas R. **Estado, poder, ideologia.** São Paulo-SP: EPU, 1985.

GOES FILHO, Synesio S. **As fronteiras do Brasil.** Brasília: FUNAG, 2013.

GOMES, Horieste. **Reflexões sobre teoria e crítica em Geografia.** Goiânia-GO: GEGRAF/UFG, 1991.

GONÇALVES, Carlos Walter. P. **Amazônia: Encruzilhada civilizatória, tensões territoriais em curso.** Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017.

\_\_\_\_\_. **Amazônia, Amazônias.** 2. ed. São Paulo-SP: Contexto, 2005.

GOTTMANN, Jean. **The Significance of Territory.** Charlottesville, VA: University of Virginia Press, 1973.

\_\_\_\_\_. Evolução do conceito de território. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas, v. 2, n. 3, p. 523-545, 2012.

RETIS. **Grupo RETIS.** (Site oficial). Rio de Janeiro: Instituto de Geociência- UFRJ. 2002. Disponível em: <<http://www.retis.igeo.ufrj.br/>>. Acesso em: 26 nov. 2017.

GUERRA, Antônio T. **Estudo Geográfico do Território do Acre.** Rio de Janeiro-RJ: IBGE, 1955.

GUICHONNET, Paul; RAFFESTIN, Claude. **Géographie des frontières.** França-Paris: Presses Universitaires de France, 1974.

HAESBAERT, Rogério; BRUCE, Glauco. A desterritorialização na obra de Deleuze e Guattari. **Revista GEOgraphia**, Niterói-RJ, v. 04, n. 07, p. 07-22, 2002. Disponível em: <<http://http://www.geographia.uff.br/index.php/geographia/article/view/74/72>>. Acesso em: 01 ago. 2015.

HAESBAERT, Rogério. **Territórios alternativos.** São Paulo-SP: Contexto, 2002.

\_\_\_\_\_. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” á multiterritorialidade.** Rio de Janeiro-RJ: Bertrand Brasil, 2004.

\_\_\_\_\_. Desterritorialização: entre as redes e os aglomerados de exclusão. In: CASTRO, Iná E.; GOMES, Paulo C. da C.; CORRÊA, Roberto L. (Orgs.). **Geografia: Conceitos e Temas**. 7. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. p. 165-205.

HAESBAERT, Rogério; GONÇALVES, Carlos W. P. **A nova des-ordem mundial**. São Paulo-SP: UNESP, 2006.

\_\_\_\_\_. **Regional-Global: dilemas da região e da regionalização na Geografia Contemporânea**. Rio de Janeiro-RJ: Bertrand Brasil, 2010.

\_\_\_\_\_. **Viver no limite: território e multi/transterritorialidade em tempos de insegurança e contenção**. Rio de Janeiro-RJ: Bertrand Brasil, 2014.

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. São Paulo-SP: Edições Loyola, 2004.

\_\_\_\_\_. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo-SP: Annablume, 2006.

\_\_\_\_\_. **Espacios del capital: Hacia una geografía crítica**. Madrid-ES: Ediciones Akal, 2007. (Título original: Spaces of Capital, towards a Critical Geography, traducción: Cristina Piña Aldao).

\_\_\_\_\_. O espaço como palavra-chave. **Revista GEOgraphia**, Niterói-RJ, v. 14, n. 28, p.8-39, 2012. Disponível em: <<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/551>>. Acesso em: 13 set. 2014.

\_\_\_\_\_. **A condição pós-moderna**. 24. ed. São Paulo-SP: Ed. Loyola, 2013.

HIRSCH, Joachim. **Teoria Materialista do Estado: processos de transformação do sistema capitalista de Estado**. Rio de Janeiro – RJ: Revan, 2010. (Tradução de Luciano C. Martorano).

HISSA, Cássio E. V. **A mobilidade das fronteiras**. Belo Horizonte - MG: Ed. UFMG, 2006.

IIRSA. A Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana - IIRSA. **Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010**. Relatório de Avaliação. [S.l.]: IIRSA, 2010.

IIRSA. **A Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana - IIRSA**. (Site Oficial). Disponível em: <<http://www.iirsa.org>>. Acesso em: 20.nov.2016.

IIRSA. Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana. **Carta de Projectos**. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planificación. [S.l.]: IIRSA/UNASUR/COSIPLAN, 2016. Disponível em: <<https://www.flipsnack.com/IIRSA/informe-de-la-cartera-de-proyectos-del-cosiplan-2016.html>>. Acesso em: 20. dez. 2016.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa de serviços de hospedagem 2016**. Rio de Janeiro-RJ: IBGE, 2017. 42p.



\_\_\_\_\_. **Redes e Fluxos e Território: Ligações Rodoviárias e Hidroviárias** 2016. Rio de Janeiro-RJ: IBGE; Coordenação de Geografia, 2017. 79 p.

ISA. **Instituto Socioambiental**. (Site). Disponível em: <<https://www.socioambiental.org>>. Acesso em: 13 jan. de 2016.

KILLEEN, Timothy. J. **A Perfect Storm in the Amazon Wilderness: development & conservation in the context of the Initiative for the Integration of the Regional Infrastructure of South America (IIRSA)**. In: *Advances in Applied Biodiversity Science-AABS*, N. 07. Arlington/Texas/EUA: Conservation International; CABS, 2007.

KLEIN, Herbert S. **A Concise History of Bolivia**. 2. ed. Cambridge: University Press, 2011.

\_\_\_\_\_. **História da Bolívia**. 5. ed. Brasília-DF: Universidade de Brasília, 2016.

KNAFOU, Remy. Turismo e território: para um enfoque científico do turismo. In: RODRIGUES, Adyr A B. (Org.). **Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. São Paulo: Hucitec, 1996. p.62-74.

KNAUSS, Paulo. **Oeste americano: quatro ensaios de história dos Estados Unidos da América de Frederick Jackson Turner**. Niterói-RJ: EDUFF, 2004.

LA BLACHE, Paul V. de. **Princípios de Geografia Humana**. 2. ed. Lisboa-Portugal: Cosmos, 1954.

\_\_\_\_\_. Os gêneros de vida na geografia humana. **Revista Geographia**, Niterói, v. 7, n. 13, p.113-130, 2005.

LABOR. **Revista do Ministério Público do Trabalho**. Brasília-DF, ano 2, n.5, 2014. Disponível em: <[http://portal.mpt.mp.br/wps/portal/portal\\_mpt/mpt/publicacoes/revista-labor](http://portal.mpt.mp.br/wps/portal/portal_mpt/mpt/publicacoes/revista-labor)>. Acesso em: 22 out. 2016.

LEAL, Paulo N. **O outro braço da cruz**. Porto Velho-RO: [s.n.], 1984.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1968.

\_\_\_\_\_. **Espaço e política**. Belo Horizonte-MG: UFMG, 2008.

LEONEL, Mauro (et al.). A Estrada do Pacífico: necessidade e custos sócio-ambientais. **Cadernos PROLAM/USP**, São Paulo-SP, ano 8, v. 1, p. 223-260, 2008.

LIMA, Dermeson de S. **Estado, economia e turismo: a evolução do turismo na cidade de Rio Branco-AC**. 2007. 85 f. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) - Universidade Federal do Acre, Rio Branco-AC, 2007.

\_\_\_\_\_. **Turismo e o desenvolvimento sustentável: as potencialidades e o perfil da demanda turística de Xapuri - AC**. 2003. 110 f. Monografia (Graduação em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Federal do Acre, Rio Branco-AC, 2003.

\_\_\_\_\_. Geopolítica e Ambientalismo: a desterritorialização das fronteiras da Amazônia Sul-Occidental. In: Simpósio Nacional de Geografia Política Território e Poder, 1, 2009, Curitiba. **Anais...** Curitiba-PR: UFPR/UNICURITIBA, 2009.

\_\_\_\_\_. **Uma viagem do desenvolvimento regional e local pelo turismo: o Projeto de Assentamento Agroextrativista Chico Mendes e a Pousada Ecológica Cachoeira em Xapuri - AC.** 2011. 131 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Universidade Federal do Acre, Rio Branco-AC, 2011.

MACHADO, Lia O. **Mitos e realidades da Amazônia brasileira no contexto geopolítico internacional (1540-1912).** 1989. 514 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Departamentos de Geografia Humana, Universidade de Barcelona, Barcelona, 1989.

\_\_\_\_\_. O controle intermitente do território Amazônico. **Revista TERRITÓRIO**, Rio De Janeiro, v.1, n.2, p. 19-32, jan/jun.1997.

\_\_\_\_\_. Limites, fronteiras, redes. In: STROHAECKER, Tânia M. (Org.). **Fronteiras e espaço global.** Porto Alegre: AGB, 1998.

\_\_\_\_\_. Limites e Fronteiras: da alta diplomacia aos circuitos da ilegalidade. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano 5, n. 8, p. 7-23, 2000.

\_\_\_\_\_. **Sistemas, fronteiras e territórios.** Rio de Janeiro-RJ: UFRJ, Grupo Retis, 2002. Disponível em: <<http://acd.ufrj.br/fronteiras/pdf/LIAconceitos.pdf>>. Acesso em: 27 out. 2014.

\_\_\_\_\_. Estado, territorialidades, redes. Cidades gêmeas na zona de fronteira sul-americana. In: SILVEIRA, Maria L. (Org.). **Continente em chamadas: Globalização e território na América Latina.** Rio de Janeiro-RJ: Civilização Brasileira, 2005. p. 243-281.

\_\_\_\_\_. Cidades na Fronteira Internacional: conceitos e tipologia. In: NUÑES, A.; PADOIN, M.; OLIVEIRA, T. C. M. (Orgs.). **Dilemas e Diálogos Platinos: Fronteiras.** Dourados (MS): Universidade Federal de Grande Dourados, 2010. p. 59-71.

\_\_\_\_\_. (et al.). Geopolítica fragmentada: interações transfronteiriças entre o Acre (BR), o Peru e a Bolívia. **Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía**, v.2, n.23, p. 15-30, 2014.

MACHADO, Lia O.; HAESBAERT, R.; STEIMAN, R. (et al.). O desenvolvimento da faixa de fronteira: uma proposta conceitual-metodológica. In: OLIVEIRA, T. C. M. de (Org.). **Território sem limites: estudos sobre fronteiras.** Campo Grande-MS: UFMS, 2005. p. 87-112.

MACHADO, Lia O.; NEVES, Alex J. das. (Org.). **Segurança pública nas fronteiras, diagnóstico socioeconômico e demográfico: Estratégia Nacional de Segurança Pública nas Fronteiras (ENAFRON).** Brasília-DF: Ministério da Justiça e Cidadania/Secretaria Nacional de Segurança Pública, 2016.

MACHADO, L. O.; STEIMAN, R. **Limites e fronteiras internacionais: uma discussão histórico-geográfica**. Rio de Janeiro: Instituto de Geociência- UFRJ. 2002. Disponível em: <<http://www.retis.igeo.ufrj.br/wp-content/uploads/2011/07/2002-conceito-fronteira-RST-LOM.pdf>>. Acesso em: 26 nov. 2015.

MAP. Madre Dios-Acre-Pando. Consórcio MAP. **Carta de la Región MAP**. [S.l.: s.n.], 2012.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. Fórum Iniciativa MAP. **Message from the MAP Region**. Rio Branco-AC: X MAP, 2015.

MARTIN, Jean-Yves. Une géographie critique de l'espace du quotidien. L'actualité mondialisée de la pensée spatiale d'Henri Lefebvre. **Journal of Urban Research**, n.2, jul. 2006. Disponível em: <<http://articulo.revues.org/897>>. Acesso em: 23 set. 2016.

MARTINS, José de S. **Capitalismo e tradicionalismo: estudos sobre as contribuições da sociedade agrária no Brasil**. São Paulo: Pioneira, 1979.

\_\_\_\_\_. O tempo da fronteira. Retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. **Revista Tempo Social - Revista de Sociologia da USP**, São Paulo-SP, v.8, n.1, p. 25-70, maio 1996.

\_\_\_\_\_. **Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano**. São Paulo: Contexto, 2009.

MATTOS, Carlos de M. **Geopolítica Vol. II**. Rio de Janeiro: FGV, 2011a.

\_\_\_\_\_. **Geopolítica Vol. III**. Rio de Janeiro-RJ: FGV, 2011b.

MCLELLAN, David. **As idéias de Marx**. Tradução de Aldo Bocchini Neto. São Paulo-SP: Cultrix, 1993.

MEIRELLES FILHO, João. **Grandes expedições a Amazônia brasileira**. São Paulo-SP: Metalivros, 2009.

MELLO, Neli A. As iniciativas sociais e desenvolvimento sustentável na Amazônia. **GEOUSP: espaço e tempo**, São Paulo-SP, n. 16, p. 87-109, 2004. Disponível em: <<http://citrus.uspnet.usp.br/geousp/ojs-2.2.4/index.php/geousp/article/view/404/228>>. Acesso em: 12 set. 2014.

\_\_\_\_\_. **Políticas territoriais na Amazônia**. São Paulo-SP: Annablume, 2006.

MENEZES, Maria L. P. FERNANDES, Nelson da N. As capitais do Acre: a cidade e os poderes. **Scrita Nova - Revista Electrónica de Geografía Y Ciencias Sociales**, Barcelona, v.9, n.194 (106), ago. 2005.

MORAES, Antônio C. R. **Ratzel**. São Paulo-SP: Ática, 1990.

\_\_\_\_\_. **Geografia: uma pequena história crítica**. 20. ed. São Paulo-SP: Hucitec, 2005.

\_\_\_\_\_. **Território e História no Brasil**. 2. ed. São Paulo-SP: Annablume, 2009.

MORAIS, M. de J. **Acreanidade**: invenção e reinvenção da identidade acreana. 2008. 301 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal Fluminense, Niterói-RJ, 2008.

\_\_\_\_\_. (et al.). Fronteira e mobilidade territorial: trajetórias de famílias seringueiras na região da tríplice fronteira do Acre, BR, Pando – BOL, Madre de Díos – PE. In: PINTO, Marilina C. O. B. S.; MORAIS, M. de J.; LIMA, Jacob, C.(Orgs.). **Processos de territorialização e identidades sociais**. São Carlos-SP: RiMa, 2012. p. 23-52. v.2.

MOREIRA, Ruy. **O pensamento geográfico brasileiro**: as matrizes da renovação. São Paulo-SP: Contexto, 2009. v.2.

\_\_\_\_\_. **O pensamento geográfico brasileiro**: as matrizes brasileiras. São Paulo-SP: Contexto, 2010. v.3.

\_\_\_\_\_. **Formação espacial Brasileira**: uma contribuição crítica a Geografia do Brasil. Rio de Janeiro-RJ: Consequência, 2012. p. 245-275.

NEWMAN, David. Boundaries. In: AGNEW, Jonh; MITCHELL, Katharyne; TOAL, Gerard (Eds.). **A companion to Political Geography**. Malden, Oxford, Victoria: Blackwell Publishing, 2003. p. 123-137.

NIETO, Carlos. **Migración haitiana a Brasil**: redes migratorias y espacio social transnacional. Buenos Aires: CLACSO, 2014.

NÓBREGA, Wilker R. de M. Perspectivas e entraves para o desenvolvimento de políticas setoriais de turismo na Amazônia: discussões acerca do PROECUTUR no Estado do Pará. In: FIGUEIREDO, Silvio L. (Org.). **Turismo, lazer e planejamento urbano e regional**. Belém-PA: NAEA, 2008. p. 147-173.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo J. B. **Rodovias na Amazônia Brasileira**. Manaus: UFAM, 2017.

OLIVEIRA, M<sup>a</sup>. do Socorro S. de. **Políticas de integração na fronteira trinacional Brasil, Peru e Bolívia**. 2012. 315 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará-UFPA, Belém-PA, 2012.

OTCA. **Organização do Tratado de Cooperação Amazônica**. (Site oficial). Disponível em: <<http://otca.info/portal/index.php?p=index#>>. Acesso em: 12 out. 2014.

PAIM, Gilberto. **Amazônia ameaçada**: da Amazônia de Pombal à soberania sob ameaça. 2. ed. Brasília-DF: Senado Federal, 2009.

PENNA FILHO, Pio. Reflexões sobre o Brasil e os desafios Pan-Amazônicos. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, v.56, n.2, p. 94-111, 2013. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0034-73292013000200006>>. Acesso em: 02 out. 2015.

PEREIRA, Carlos P. F. **Geopolítica e o futuro do Brasil: Amazônia Ocidental e Pantanal Comunidades Sul-Americana**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2007.

PEREIRA, Mirlei F. V. **O processo recente de atualização do território no sudoeste da Amazônia: lógicas exógenas e dialéticas endógenas em Rondônia e Acre**. 2009. 329 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro-SP, 2009.

PERU. **La Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo – PROMPERÚ**. (site oficial). Disponível em: <<https://www.promperu.gob.pe>>. Acesso em: 21 jun. 2017.

PERZ, Stephen G. (et al). Trans-boundary infrastructure and land cover change: Highway paving and community-level deforestation in a tri-national frontier in the Amazon. In: **Journals Elsevier, Land use policy**, v. 34, p. 27-41, set. 2013. Disponível em: <[http:// https://www.journals.elsevier.com/land-use-policy](http://https://www.journals.elsevier.com/land-use-policy)>. Acesso em: 15 jun. 2016.

\_\_\_\_\_. (et al). Trans-boundary infrastructure, access connectivity, and household land use in a tri-national frontier in the Southwestern Amazon. **Journal of Land Use Science**, p.1-27, mar. 2014. Disponível em: <<http://www.researchgate.net/publication/265054193>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo-SP: Brasiliense; Publifolha, 2000.

PRÉVÉLAKIS, Georges. La notion du territoire dans la pensée de Jean Gottmann. **Revista Le territoire, lien ou frontière?** Paris, 2-4, oct. 1995.

QUAINI, Massimo. **Marxismo e Geografia**. Rio de Janeiro-RJ: Paz e Terra, 1979.

\_\_\_\_\_. **A Construção da Geografia Humana**. Rio de Janeiro-RJ: Paz e Terra, 1983.

RAFFESTIN, Claude. De l'ideologie à l'utopie ou la pratique du geographe. **Geographica Helvetica**, v. 41, n. 3, p. 133-136, 1986a. Disponível em: <<http://www.geogrhelv.net/41/126/1986/gh-41-126-1986.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2015.

\_\_\_\_\_. Eléments pour une théorie de la frontière. In: **Diogène**, v. 34, n. 134, p. 3-21, 1986b. Disponível em: <<http://archive-ouverte.unige.ch/unige:4348>>. Acesso em: 17 maio 2015.

RAFFESTIN, Claude. Territorialité: Concept ou paradigme de a géographie sociale? **Revista Geographies Helvetica**, [s.l.], n. 2, p. 91-96, 1986c. Disponível em: <<http://www.geogr-helv.net/41/91/1986/gh-41-91-1986.pdf>>. Acesso em: 13 set. 2015.

\_\_\_\_\_. Repères pour une théorie de la territorialité humaine. In: **Réseaux territoriaux**. Caen: Ed. Paradigme, 1988. p. 263-279.

\_\_\_\_\_. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo-SP: Ática, 1993. (Tradução Maria Cecília França).

\_\_\_\_\_. L'ordre et le desordre ou les paradoxes de la frontiere. In: OLIVEIRA, T. C. M. de (Org.). **Território sem limites: estudos sobre fronteiras**. Campo Grande-MS: UFMS, 2005. p.16-20.

\_\_\_\_\_. Uma concepção de território, territorialidade e paisagem. In: PEREIRA, Sílvia R. (et al) (Org.). **Teorias e práticas territoriais: análises espaços-temporais**. São Paulo-SP: Expressão Popular, 2010. p. 13-23.

RAISG, Rede Amazônica de Informação Socioambiental Georreferenciada. **Amazônia sob Pressão**. (Coordenação geral: Beto Ricardo). São Paulo-SP: Instituto Socioambiental, 2012.

RATZEL, Friedrich. Geografia do Homem (Antropogeografia). In: MORAES, A. C. R. **Ratzel**. (Textos Seleccionados). São Paulo-SP: Ática, 1990.

\_\_\_\_\_. La géographie politique: lês concepts fondamentaux. Chapitre I – L'État et com me organism eliéau sol, Paris: Fayard, 1987, p. 220, p. 59 – 71. In: **Revista GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, Nº 29, p. 51-58, 2011. (Tradução Matheus Hoffmann Pfrimer).

RIBEIRO, Berta G. **Amazônia Urgente: 5 séculos de história e ecologia**. Belo Horizonte-MG: Itatiaia, 1990.

RICHARD, Yann. Intégration régionale, régionalisation, régionalisme - Les mots et les choses. **Revista Confins**, N. 20, 2014. Disponível em: <<http://confins.revues.org/8939>>. Acesso em: 01 nov. 2016.

RONDÔNIA. Governo do Estado de Rondônia. **Plano de Desenvolvimento Estadual Sustentável de Rondônia-PDES/RO 2015-2030**. Porto Velho-RO: Secretaria de Estado do Planejamento Orçamento e Gestão, 2015.

SAID, Magnólia. **FMI, Banco Mundial e BID: impactos sobre a vida das populações**. Fortaleza-CE: [s.n.], 2008.

SANTIAGO, João F. **Espaço geográfico e geografia do Estado em Friedrich Ratzel**. Vitória da Conquista - BA: Edições UESB, 2013.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade**. 2. ed. Petrópolis-RJ: Vozes, 1982.

\_\_\_\_\_. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo-SP: Hucitec, 1988.

\_\_\_\_\_. Os grandes projetos: Sistema de ação e dinâmica espacial. In: CASTRO, Edna; MOURA, Edila A. F.; MAIA, M. L. S. (Orgs.). **Industrialização e grandes projetos: desorganização e reorganização do espaço**. Belém-PA: UFPA, 1995. p. 13-20.

\_\_\_\_\_. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-Científico-Informacional**. 2. ed. São Paulo-SP: Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_. ; SILVEIRA, Maria Laura. (Orgs.). **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. 3. ed. Rio de Janeiro-RJ: Record, 2001.

\_\_\_\_\_. **Por uma Geografia Nova: Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. 6. ed. São Paulo-SP: EDUSP, 2002.

\_\_\_\_\_. **Pensando do espaço do homem**. 5. ed. São Paulo-SP: EDUSP, 2004.

\_\_\_\_\_. **Da totalidade do lugar**. São Paulo-SP: EDUSP, 2005.

\_\_\_\_\_. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. São Paulo-SP: EDUSP, 2006.

\_\_\_\_\_. O dinheiro e o território. In: SANTOS, M. (et al.). **Territórios, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. Rio Janeiro-RJ: DP&A, 2006. p. 11-22.

\_\_\_\_\_. **Por outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. São Paulo-SP: Edusp, 2010.

SAQUET, Marcos; GALLO, Alessandro. Fronteira, território e formação do sul do Brasil. **Revista Terra Livre**, São Paulo-SP, ano 26, v. 2, n. 35, p. 89-102, jul./dez. 2010.

\_\_\_\_\_. **Abordagens e concepções sobre o território**. 3. ed. São Paulo-SP: Outras Expressões, 2013.

SILVA JR, Roberto F. da. A formação e a constituição da Geografia da Circulação a partir das perspectivas de Friedrich Ratzel e Paul Vidal de La Blache. In: SILVEIRA, Marcio R. (Org.). **Circulação, transportes e logísticas: diferentes perspectivas**. São Paulo-SP: Outras Expressões, 2011. p. 69-92.

SILVA, Elisângela A. M. **Modelo de avaliação da influência dos sistemas de transportes para o turismo no desenvolvimento territorial**. 2014. 188 f. Tese (Doutorado em Transportes) - Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília-UNB, Brasília, 2014.

SILVA, José G. C. da. **A Integração Sul-americana e o Brasil: o protagonismo brasileiro na implementação da IIRSA**. 2004. 77 f. Monografia (Pós-Graduação em Desenvolvimento de Áreas Amazônicas) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos-NAEA, Universidade Federal do Pará, Belém-PA, 2004.

SILVA, Raquel D. da. **Espaços de peregrinação: a devoção nas estradas de seringa**. 2015.0159 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Rondônia, Rondônia-RO, 2015.

SILVEIRA, Márcio R. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: \_\_\_\_\_. (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo-SP: Outras Expressões, 2011. p. 20-68.

\_\_\_\_\_. Circulação, transportes, logística e a dinâmica capitalista: alguns apontamentos sobre as recentes reestruturações no Brasil. In: ARROYO, Mônica; CRUZ, Rita de C. A. da. (Orgs.). **Território e Circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume, 2015. p. 51-73.

SMERALDI, Roberto. Análise das principais grandes obras de infraestrutura do Plano Plurianual (PPA) 2004-2007 na Amazônia. In: COY, Martin; KOHLHEPP, Gerd. (Coords.). **Amazônia sustentável: desenvolvimento sustentável entre políticas públicas, estratégias inovadoras e experiências locais**. Rio de Janeiro – RJ: Garamond; Tubinger, Alemanha: Geographischen Instituts der Universität Tubingen, 2005. p. 63-73.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento desigual**. Rio de Janeiro-RJ: Bertrand Brasil, 1988.

SOBRINHO, Fernando L. A. **Turismo e dinâmica territorial no eixo Brasília Goiânia**. 2008. 472 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia-MG, 2008.

SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro-RJ: Jorge Zahar, 1993. (Tradução Vera Ribeiro).

SOTOMAYOR, Walter A. **Relaciones Brasil Bolivia: la definición de las fronteras**. La Paz-BO: Plural Editores, 2013.

SOUZA, Marcelo L. de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná E.; GOMES, Paulo C. da C.; CORRÊA, Roberto L. (Orgs.). **Geografia: Conceitos e Temas**. 7. ed. Rio de Janeiro-RJ: Bertrand Brasil, 2005. p. 165-205.

\_\_\_\_\_. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro-RJ: Bertrand Brasil, 2013.

SOUZA, Márcio. **Amazônia Indígena**. Rio de Janeiro-RJ: Record, 2015.

SPOSITO, Eliseu S. **Geografia e filosofia: contribuições para o ensino do pensamento geográfico**. São Paulo-SP: UNESP, 2004.

SPOSITO, Eliseu S.; SANTOS, Leandro B. Mundialização e configurações recentes do capitalismo: uma leitura pelas multilatinas. In: MENDONÇA, Francisco de A.; LOWEN-LOWEN-SAHR, Cicilian L.; SILVA, Márcia (Orgs.). **Espaço e tempo: complexidade e desafios do pensar e do fazer geográfico**. Curitiba-PR: ADEMANAN, 2009. p. 443-448.

TIMOTHY, Dallen. Political boundaries and tourism: borders as tourist attractions. In: **Tourism Management**, v. 16, n. 7, p. 525-532, 1995. Disponível em: <<http://www.sciencedirect.com/science/journal/177/16/7>>. Acesso em: 22 jul. 2016.



TOCANTINS, Leandro. **Estado do Acre: Geografia, história e sociedade**. Rio de Janeiro-RJ: Philobilion; Rio Branco-AC: Governo do Estado do Acre, 1984.

\_\_\_\_\_. **O Rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia**. 8. ed. Rio de Janeiro-RJ: Record, 1988.

\_\_\_\_\_. **Formação histórica do Acre** 4. ed. Brasília-DF: Senado Federal, 2001. (Coleção Brasil 500 Anos). Vol. I.

\_\_\_\_\_. **Formação histórica do Acre**. 4. ed. Brasília-DF: Senado Federal, 2001. (Coleção Brasil 500 Anos). Vol. II.

VALCUENDE, José M. **Fronteras, territorios e identificaciones colectivas: interacción social, discursos políticos y procesos identitarios en la frontera sur hispano-portuguesa**. 1996. (Tesis doctoral em Antropologia Social) - Universidad de Sevilla, Sevilla-ES, 1996.

VALCUENDE, José M.; CARDIA, Laís M. **Localidades fronteiriças: a questão da integração através da rodovia transoceânica na Amazônia sul ocidental**. Cadernos CERU/USP, São Paulo-SP, n. 18, 2007.

VALCUENDE, José M.; ARRUDA, Rinaldo S. V. **História e memórias das três fronteiras: Brasil, Peru e Bolívia**. São Paulo-SP: EDUC, 2009.

VALENTE, Nilo C. dos S. **Revista 7 BEC: Batalhão Barão do Rio Branco**. (Implantação da BR-364 e BR-317). Rio Branco-AC: 7 BEC, 2003.

VITTE, Claudete C. S. A IIRSA (Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana): Integração, soberania e território na América do Sul. In: **Anais XIENAPUR**, 2005, Salvador. Salvador-BA: Anpur, 2005.

\_\_\_\_\_. A integração regional e hemisférica em segurança e defesa na América do Sul. **Revista Terra Livre**, São Paulo, ano 29, v.1, n. 40, p.99-130, jan./jun. 2013.

WAIBEL, Leo H. As zonas pioneiras do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 17, n. 04, p. 389-422, out./dez. 1955. Disponível em: <[http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg\\_1955\\_v17\\_n4.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1955_v17_n4.pdf)>. Acesso em: 05 set. 2015.