
BR-364 – NOS CONFINES DA FRONTEIRA OESTE DO BRASIL: UMA VIA PARA A INTEGRAÇÃO RODOVIÁRIA DO ACRE (CRUZEIRO DO SUL) COM UCAYALLI (PUCALLPA)

BR-364 – IN THE ENDS OF THE WEST BORDER OF BRAZIL: A WAY FOR THE ROAD INTEGRATION OF ACRE (CRUZEIRO DO SUL) WITH UCAYALLI (PUCALLPA)

Ednilson Gomes da Silva¹

Silvio Simione da Silva²

RESUMO: Este trabalho é uma análise das propostas para a integração regional das faixas de fronteira internacional do extremo oeste brasileiro com o leste peruano. Aqui se buscou situar os possíveis impactos da extensão da Rodovia BR-364, ligando as cidades de Cruzeiro do Sul (Brasil) a Pucallpa (Peru). Viu-se que esta ação visa à exploração de potencialidades para agropecuária, recursos naturais, rotas comerciais e até de acesso a portos no Oceano Atlântico e Pacífico. Pode-se concluir que, embora este projeto já existisse (Planos de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek(1956-1961), todavia nunca concluído. A partir de 2018 e 2019 ele foi retomado pelas autoridades do Acre e Ucayali, buscando consolidar formas de integração regional. Nesse sentido, se buscou firmar condições para ampliação de intercâmbios e possibilitar vias para o desenvolvimento no plano local, regional e internacional sul-americano, quebrando o isolamento espacial da região e, dando maior vinculação desta com o mundo.

Palavras-chave: Fronteira Internacional. Integração Sul-americana. Intercâmbios de mercados. Amazônia Internacional.

ABSTRACT: This work is an analysis of the proposals for the regional integration of the international border of the extreme west of Brazil with the east of Peru. Here, you can find the possible effects of the extension of the BR-364 road, connecting the cities of Cruzeiro do Sul (Brazil) to Pucallpa (Peru). It was seen that this action aims to explore the potential exploration for agriculture, natural resources, trade routes and even access to ports in the Atlantic and

¹ Técnico em assuntos educacionais do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Acre-IFAC. Graduado em Geografia pela Universidade Federal do Acre. Pós-Graduação *Latu Sensu* em Gestão Escolar/Orientação e Supervisão pelo Centro Universitário Barão de Mauá (2013). Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Rondônia. E-mail: edgeogs@yahoo.com.br.

² Professor associado no Centro de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Acre - CFCH/UFAC, atuando nos Cursos de graduação em Geografia e no Mestrado de Geografia – UFAC. Graduado em Geografia da UFAC; Mestre e Doutor pelo Programa de Pós-graduação em Geografia pela Universidade Estadual Paulista; Pós Doutorado no Programa de Pós Graduação em Geografia do Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás - IESA/UFG. E-mail: ssimione@gmail.com.

Pacific Ocean. You can conclude that, although this project already exists (Goal Plans of President Juscelino Kubitschek (1956-1961), it has never been completed. From 2018 and 2019, it was taken over by the authorities of Acre and Ucayali, seeking consolidated forms of regional integration. In this sense, you will be able to find the best conditions for the expansion of exchanges and allow development routes at the local, regional and South American level, breaking the spatial isolation of the region and giving it a greater link with the world.

Keywords: International Frontier. South American Integration. Market exchanges. International Amazon.

INTRODUÇÃO

Este é um estudo que busca compreender prognosticamente, os possíveis efeitos de projetos de políticas de integração regional/binacional no extremo oeste brasileiro (Acre, BR) com o leste peruano (Ucayali, PE). Nisso, focou-se na questão do que está ocorrendo cotidianamente na faixa de fronteira internacional, que antes era referida como território esquecido, todavia atualmente se institui uma possibilidade de integração internacional. As dinâmicas sociais e econômicas que embora em sua maioria sejam ilegais e contraventoras. Já nos apontam as potencialidades de uma ligação terrestre nessa faixa limítrofe.

Cabe considerar que a fronteira como tema de estudos na ciência geográfica, apresenta-se amplamente significativa por envolver uma série de questões relacionadas ao processo de ocupação de zonas limítrofes, como a formação dos limites políticos-administrativos, econômicos e das inter-relações culturais. Assim, ao abordar uma área de fronteira entre dois países estaremos nos inserindo em questões complexas que ultrapassam a delimitação de territórios, se conflitam e se complementam entre os lados diferentes das nacionalidades em questão.

Então, entende-se que o limite fronteiro entre duas nações separa territórios nacionais, mas contraditoriamente as faixas de fronteira tem uma formação territorial em que se integram, se completam pelas relações de sociabilidade, complementariedade e compartilhamento de convivência social e na produção econômica. Assim, se a condição de ser nacional divide, divergem e conflitam em muitas situações; na condição estar próximo, de se completar, mesmo sendo diferente, faz da faixa de fronteira um território específico com dinâmicas próprias. Assim, a fronteira é o local de antagonismos de encontro e desencontro, numa dialética que o reconhecimento do que é do outro, forma o limite para se reconhecer o que é seu; seu pertencimento, que se manifesta sejam pela natureza econômica, espacial ou cultural e até política. Contudo, a integração entre pontos diversos na faixa da fronteira em geral, se processa por em áreas contínuas, mas dinamizada pela articulação de circuitos de redes de transportes, informações, cooperação que se origina distantes, todavia interconecta com o local ou até sobrepõem tendo-o apenas como trajeto de conexões globais.

Assim, interligar duas cidades de diferentes países por meios rodoviários consiste em criar bases físicas para se abrir a faixa fronteira para sua complementação interna, mas também para o mercado global com sua submissão nas transformações geográficas, especialmente no meio natural, social, econômico e cultural. Diante dessas considerações, aqui se pretende analisar a fronteira binacional do extremo oeste brasileiro com o leste peruano, sob duas conjunturas: a primeira se dá a partir das relações de um circuito de inter-relação informal que ocorre por via fluvial e por estradas vicinais clandestinas que

possibilitam atividades ilegais como o contrabando de mercadorias, madeiras e o tráfico internacional de drogas; a segunda conjuntura consiste em analisar a possibilidade de concretizar agora, uma proposta pretérita de integração terrestre entre as cidades de Cruzeiro do Sul, Acre (BR) e Pucallpa, Ucayali (PE). Estas cidades formam centros regionais que desempenham papel de importância econômica nas faixas de fronteira brasileira e peruana, com ligações não formais, em que muitas destas se processam na ilegalidade.

Nesse contexto, por este estudo buscamos adentrar a uma investigação de como este processo de integração terrestre contribuiria na formação de uma rede de transporte interligada em escala local, mas com efeito global, potencializando fluxos socioeconômicos e transformações geográficas, nessa parte até então bastante remota da Amazônia Sul-Occidental. Atualmente, as principais inter-relações de Cruzeiro do Sul e Pucallpa ocorrem de formas ilícitas com fluxos comerciais ilegais, por meio de trilhas na floresta que facilitam a existência de um circuito terrestre clandestino, em pleno funcionamento. Estes se articulam com a bacia hidrográfica do rio Ucayali, dado que essa hidrovia possui grande potencial de navegabilidade e permite integração fluvial entre as cidades Pucallpa (PE), Iquitos (PE), Manaus (BR) e Belém (BR).

Em território brasileiro as inter-relações ilegais ocorrem por meio da bacia hidrográfica do rio Juruá, sendo que a cidade de Cruzeiro do Sul funciona como um centro de direcionamento de rotas do contrabando e do tráfico internacional de drogas que usam essa via fluvial. Essas rotas, passando por Cruzeiro do Sul, seguem por via fluvial em direção a Manaus e, por via terrestre segue pela BR-364, com destino a Rio Branco (AC) e, daí se busca outros centros urbanos, em especial, em direção ao Centro Sul Brasileiro.

De certa forma, os fluxos e dinâmicas legais e ilegais são responsáveis pela vivacidade dessa região de fronteira, evidenciando que se trata de uma área com potencial de consolidação de sistema de transporte fluvial e terrestre que se auto complementar, podendo possibilitar a formação de vieses que fortaleçam o crescimento econômico da região. Ademais, para além do fato desta fronteira binacional já ser utilizada como um eixo de escoamento em direção a grandes centros urbanos (mesmo na ilegalidade), podemos dizer que a consolidação de eixos rodoviários terrestres possibilitará acesso aos portos marítimos do Pacífico e do Atlântico. Com isso, veem-se esses projetos como propósitos reais que poderá ser exitoso reforçando, de forma legal, mecanismos favoráveis ao desenvolvimento regional.

Por sua posição singular, Cruzeiro do Sul e Pucallpa formam espaços estruturados dentro de suas faixas de fronteiras respectivas³, mas que até o momento, legalmente se realizam comercial e socialmente pelos fluxos socioeconômicos nacionais internos, voltados em direção aos centros nacionais de cada país. Assim, pelas localizações finais em rotas trafegáveis de cada país, há uma imagem de estagnação que lhes é constantemente atribuída. Contudo, isto é muito parcial, pois estão inseridas redes nacionais que ampliam sua capacidade relacional, nacional, por terra e por água; sem contar que, como já tratamos, há aquelas rotas que clandestinamente se formam, dando um desenho inicial do que é projetada para futura integração regional.

Então, trata-se de duas cidades distantes dos centros econômicos de seus países, mas que possuem vias de transporte rodoviárias e fluviais que ligam até sua região, sendo, contudo, fins de linhas destas conexões nacionais. Porém, há um potencial de interconexão interna entre as faixas de fronteira, sendo que é aí que está projetada a futura integração oeste do Brasil com o Peru. Isso, sim seria estrategicamente à abertura de uma rota internacional, com controle das redes de contraventoras existentes e maior potencial de cooperação e crescimento técnico e econômico de ambos os lados da fronteira, nesta porção territorial sul americana.

Tal integração ocupa a parte oeste do estado do Acre, dando continuidade ao Eixo de Integração e desenvolvimento (EID/IIRSA) Brasil-Peru-Bolívia, que já tem vias ativas, pelo sul do estado na cidade de Assis Brasil (BR) e Iñapari (PE), conforme Figura 1:



Fonte: Fórum Social Panamazônico (2017).

Figura 1. Eixo de desenvolvimento e integração Acre (BR) e Peru.

Já Figura 2, apresentamos o mapa da região de fronteira entre Brasil e Peru, no trecho projetado na curta distância entre Cruzeiro do Sul e Pucallpa. No desenho dessas redes de transportes, pode se ver a possibilidade da intermodalidade com vias fluviais dos rios Ucayali e Juruá, através das rodovias de BR-364 (que liga Rio Branco a Cruzeiro do Sul) e da “Carretera” Federal Peruana Federico Basadre que liga a cidade de Pucallpa a capital peruana – a cidade de Lima (UCAYALI, 2019).

Cabe reforçar que as cidades de Cruzeiro do Sul e Pucallpa estão localizadas em plena região amazônica, com uma rica bacia hidrográfica navegável que possibilita fluxos comerciais no atendimento de amplas áreas polarizadas, onde centraliza a distribuição de mercadorias, serviços e informações. Ambas compartilham de um mesmo contexto histórico e posicionamento econômico interno atrelado, em parte ao isolamento terrestre dos grandes centros e ao esquecimento, por parte dos principais gestores federais de seus respectivos países. Nesse sentido, o projeto de integração regional entre as duas cidades, posiciona-se como um recorte espacial a ser lembrado em cenário internacional. Em que esta região binacional deixará de ser o final das rodovias nacionais para serem trechos de passagem na integração dos dois países, tal como no plano corredor bioceânico na América do Sul. A concretização desse eixo rodoviário virá confirmar no futuro, uma conexão da BR-364 com as principais rodovias peruanas e daí com áreas litorâneas no Oceano Pacífico.



Fonte: Guia Geográfico (2019).

Figura 2. Zona Fronteiriça Extremo Oeste do Brasil como o Leste do Peru.

É a partir disto que objetivamos, com base nos estudos geográficos, caracterizar essa faixa de fronteira e analisar as relações espaciais, perante a necessidade de políticas públicas que possam promover a construção desse eixo rodoviário integrador, ligando as duas cidades, aproximando-as, embora seus sítios urbanos esteja fora da linha limítrofe internacional. Tais ações de integração ocasionará a possibilidade de maior abertura aos mercados internos da América do Sul, nesta porção sudoeste amazônica em terras até então pouco exploradas. Nesse sentido, no que diz respeito à área estudada, isso facilitaria que cada vez mais os fluxos comerciais entre Cruzeiro do Sul e Pucallpa se intensificassem, tendo um circuito de integração com possibilidades de explorar, inclusive, formas intermodais de transporte por vias terrestres e fluviais.

Ademais, cabe ressaltar que a rodovia internacional, nessa área, faz parte de um plano estratégico de integração e expansão do capital previsto, na América do Sul, mas que remonta aos planos de governos brasileiros dos finais da década de 1950. Depois de colocada no esquecimento por tempos, apenas recentemente tem sido retomada no contexto das políticas de integração regional sul americano (IIRSA), pós anos 2000, como nota-se no relato a seguir:

A partir do ano 2003 os Presidentes do Brasil e Peru, Luiz Inácio Lula da Silva e Alejandro Toledo, respectivamente, decidiram fortalecer e consolidar as relações bilaterais entre os dois países, com o propósito de avançar na construção de uma aliança estratégica. Na oportunidade foram constatadas importantes convergências sobre a visão compartilhada de cooperação e integração o que orientaram as relações bilaterais, destacando-se como elementos fundamentais como: complementação das economias, promoção do comércio, interconexão física, investimentos em turismo, combate ao narcotráfico, desenvolvimento de cooperação técnica para a preservação do meio ambiente, proteção dos recursos naturais buscando o desenvolvimento sustentável e a luta contra a pobreza (FORUM BI-NACIONAL, 2006, p. 2-3).

Como resultado de tudo isto, as ações institucionais que já estavam em curso nesse período começam a ganhar corpo, ainda na primeira década deste século:

Com o objetivo de promover o estreitamento das relações comerciais fronteiriças entre o Estado do Acre no Brasil, e a Região de Ucayali no Peru, o Presidente da Região Ucayali, Edwin Vasquez, na oportunidade da visita do Governador do Acre, Jorge Viana em 12 de Março de 2004 a Pucallpa, assinaram uma Ata de Intenção para o Desenvolvimento do Eixo Comercial e de Integração Pucallpa - Cruzeiro do Sul, estabelecendo um diálogo mais aberto para a implementação de ações conjuntas de estreitamento comercial, cultural, ambiental, turístico, de cooperação técnica. Reforçado esta iniciativa, em 23 de abril de 2004, durante a visita do Ministro das Relações Exteriores do Peru ao Acre, Senhor Manuel Rodriguez, foram assinados mais dois documentos, Ata de Instalação da Secretaria Técnica do Estado do Acre e o Governo Regional de Ucayali, e o “Memorando de Entendimento N° 001/2004 ST”, que tiveram como objetivo estabelecer ações concretas de nivelamento socioambiental, captação de recursos, e estabelecimento de projetos básicos para ações conjuntas (FORUM BI-NACIONAL, 2006, p. 3).

Com isso, teve-se a criação do Fórum Binacional fazendo avançar as discussões sobre a integração nos anos seguintes. Já em nível regional, nos anos de 2018 e 2019 essa discussão ganhou mais forças ao ser incorporado como parte dos discursos de autoridades do Estado do Acre e da Regional de Ucayali. Esses, agora, justificam a necessidade de cooperação em atividades econômicas e sociais, mas também na resolução de problemas comuns que transcendem as fronteiras e fogem do escopo de cada soberania nacional, tais como a preservação do meio ambiente, a proteção às culturas tradicionais e às terras indígenas, combate ao tráfico de drogas, etc.

A fronteira entre Cruzeiro do Sul e Pucallpa, nesse contexto, além da perspectiva de desenvolvimento econômico-social local, agora se apresenta como espaço aberto para os acordos bilaterais e a consolidação de vias físicas estruturais, permitindo acesso aos recursos naturais ainda não explorados. Assim, caracterizar a fronteira aqui, significa uma análise geográfica de uma região que pode emergir no cenário internacional com potenciais de impulsos econômicos expostos a partir dos circuitos rodoviários, abrindo-se para novas relações de produção e exploração. Nesse sentido, há pontos positivos e negativos a serem considerados adiante.

A GEOGRAFIA DA FRONTEIRA E AS SUAS INTERFACES

Para se situar melhor nestas situações, primeiramente se faz necessário abordar conceitualmente a fronteira política e alguns conceitos que se aproximam e, muitas vezes, são tratados de formas errôneas como sinônimos, tendo implicação para a análise como aqui proposta. A fronteira, aparentemente de conceituação bem simples e de fácil compreensão no senso comum, é concebida como linhas limítrofes geográficas, cujas imagens traduzem os limites espaciais definidos, numa determinada formação socioespacial, isto é, significa considerar como um espaço de influência de poder de determinados grupos formados por elementos demográficos, culturais, econômicos e políticos; e, desse modo, define-se como diferentes territórios, demonstrando onde começa e termina os domínios de um e

de outro. De forma geral, assim a fronteira é concebida como um limite de território, um ponto de finalização de influências externas, visando garantir a soberania e perpetuação do poder interno. Tais definições de limites podem, assim, serem concebidas como uma linha imaginária (coordenadas geográficas) ou definidas por elementos naturais tipos rios ou montanhas, formando um referencial físico da divisão entre duas ou mais unidades políticas.

No entanto, a fronteira não pode ser concebida apenas como um limite político-administrativo que agrega ou segregam diferentes grupos sociais. Assim, ela não pode ser vista apenas como linhas divisórias simples, mas como faixa de terra que se encontram aqueles que aí vivem; como território de interação, de complementação, e, sobretudo, de alteridade, onde um reconhece o que é do outro e legitima sua condição essencial de pertencimento ao defender e resguardar sua condição de ser e estar num lugar. Não, se trata de um elemento inerte, mas sim de grande vivacidade, formado por fluxos entre os atores sociais que nela circulam. Nesse contexto, a fronteira contém em si um elemento que a divide, ou seja, uma “linha divisora” – o “limite” (o marco físico, o rio, o monte, a linha convencionada), sendo este onde a alteridade ganha visualização física. Portanto, fronteira é mais que limite; é área (faixa) de interação, de complementação, de conflitos/superação que comporta o limite (estes sim, o marco da existência física da divisão territorial). Assim, se a fronteira (faixas) se complementa, em contrapartida os limites a separam entre si.

Desta forma, na Geografia esses são conceitos bastante discutidos por representar antagonismos sociais e econômicos que diretamente provocam transformações no espaço. Nesse contexto, para Becker (1983), a fronteira é percebida de forma diferenciada pelos atores sociais. Para a nação, ela é símbolo e fato político de primeira grandeza, como espaço de projeção potencialmente alternativo, para o futuro. Nesse entendimento, a potencialidade econômica e política da fronteira, transfigura a região como estratégica para o Estado, que se empenha pela sua rápida estruturação e controle. Dessa forma, Becker (1988, p. 67) reforça que:

[...] a fronteira contém assim os elementos essenciais do modo de produção dominante e da formação econômica e social em que se situa, mas é um espaço não plenamente estruturado, dinâmico, onde as relações e as práticas não assumem o grau de cristalização comum em outras circunstâncias, e, portanto gerador de realidades novas e dotado de elevado potencial político.

Nesse sentido, a autora compreende a fronteira como espaço dinâmico e contraditório que se impõe por uma concepção de espaço que no seu lento movimento promove o encontro do local com o global. As racionalidades de interesses gerais e estratégicos representadas pelo estado e empresas situam-se às vezes, de formas contraditórias ou complementares às práticas e concepções do espaço local. Dessa maneira a fronteira com sua condição de espaço de trânsito social e econômico em dois ou mais países, está exposta aos efeitos de decisões tomadas de um lado como de outro da linha limítrofes que os separam. Tudo isso, interfere na vida social desses lugares que se desenvolve de forma inter-relacionada (embora se vejam como pertencentes a nacionalidades diferentes) no conjunto territorial da faixa por onde circulam em seu cotidiano vivencial. Assim, vemos que a Fronteira é um espaço aberto e de constante transformação, por meios das relações socioeconômicas e dos fluxos que nela acontecem. A fronteira representa um “espaço vivo” que ultrapassa limites políticos pré-estabelecidos, não se confundindo com o limite que restringe e simboliza a separação de dois espaços diferentes produzidos (MACHADO, 1998).

Seguindo essa lógica, Becker (2006, p. 57), assinalou que “as zonas de fronteira correspondem a uma área de interpenetração mútua e de constante manipulação de estruturas sócio-políticas e culturais distintas”. Ademais, cada lado da “fronteira apresenta estruturas culturais, sociais, econômicas, políticas e demográficas diferenciadas”, mas que se complementam nas inter-relações que se travam no convívio socioespacial estabelecido. Desta forma, caracterizam-se, por serem locais de instabilidade e mutabilidade, podendo surgir reações e conflitos de diferentes naturezas (nacionalistas, libertadores, econômicas, etc.), a partir, tanto das aspirações das populações locais, como de pressões externas.

Atualmente, perante a lógica da globalização econômica as barreiras físicas de séculos passados que segregavam espaços políticos já não fazem mais sentido. Na atualidade, a fronteira é o local de flexibilização econômica, social e cultural em suas manifestações de complementariedade e formação de uma identidade socioespacial de quem vivem em condições de territórios limítrofes. Falar de fronteira, agora é se voltar para interpretação dos fenômenos econômicos e sociais que acontecem ou podem vir acontecer, sobretudo, por meio da busca da integração entre diferentes espaços nacionais que compartilham de condições geográficas existenciais próximas.

Geopoliticamente, a faixa de fronteira corresponde uma área considerada de defesa contra possíveis invasores – isto é, área de Segurança Nacional. Por isto, mesmo estando subordinadas as ações em nível estadual, ter uma vida social própria e específica, ela submete-se a jurisdição federal, sendo áreas prioritárias para possíveis ações militares. Porém, na condição de territórios limítrofes, a faixa de fronteira e suas bordas, podem ser locais onde se encontram muitas cidades, povoados, comunidades campesinas e indígenas ou mesmo terras de florestas desabitadas. Como faixas de segurança nacionais, estes territórios estão mais expostos a determinação externa vindas de áreas centrais dos países; nisso reside a condição que lhes são muito conflitivas. Por outro lado, essas áreas são muito importantes, pois são nas bordas entre dois espaços de fronteira que ocorrem as principais relações sociais, econômicas e culturais, formando também regiões de forte influência externa para ambos os lados.

No caso da Amazônia sul-americana estas bordas são habitadas por uma significativa população indígena. Isso, por si, já marca a fronteira com certa fluidez nos limites, pois estes povos podem ter parte de seus territórios nativos divididos entre dois países (como os Manchineri [Piro, no Peru] que estão no Brasil e no Peru, no Estado do Acre [BR] e em Madre de Dios [PE]), transitando de ambos os lados da fronteira. Tem que se considerar ainda, que estas bordas de fronteira são extensas e em grande parte pouco povoadas, mesmo por povos nativos. Isso as torna portadoras de um cenário de ações ilegais como o narcotráfico, facilitado pela quase ausência do Estado nesses lugares.

De forma geral, as bordas são assim, cenários principais de interação e fluxos (legais e ilegais) em escala imediata e local, independe de ser povoado e não. A borda fronteiriça entre Cruzeiro do Sul e Pucallpa, aqui parte de nosso espaço de estudo, são áreas de densa floresta, na qual predominam os fluxos ilegais de contrabando de madeira, invasões a terra indígenas, trilhas clandestinas funcionando como corredor do tráfico internacional de drogas. Nesse sentido, independente da legalidade ou não, tudo isto, nos mostra que já existe uma vivacidade na borda desta fronteira do oeste acreano com o leste peruano.

PROJETO “ROTA INTERNACIONAL”: CRUZEIRO DO SUL/PUCALLPA

No contexto da fronteira aqui apresentado, a possibilidade de consolidação de um processo de integração internacional, consiste no eixo terrestre que foi planejado no passado como uma alternativa de escoamento da produção, abrindo mais um circuito com

fluxos para os portos marítimos da costa litorânea peruana. Isto se trata de um Projeto para uma possível rota de integração, de um percurso terrestre mais curto entre Brasil e o litoral do Peru, de que o atual existente intitulado de “Rodovia do Pacífico”. Este percurso existente se dá por meio da BR-317 liga a cidade de Rio Branco a Assis Brasil (sul do estado do Acre) conectado a “Carretera Transoceânica” na pequena cidade Iñapari (Madre de Dios, Peru) e seguindo até o Porto de Illo, no litoral sul peruano.

Como já vimos, trata-se de apresentar as possibilidades e necessidades da concretização de uma rodovia internacional entre as cidades de Cruzeiro do Sul (Acre) e Pucallpa (Ucayalli) que se posicionará como possíveis locais para fortalecimento de estratégias de aproximação de mercados locais, regionais e globais. Cabe ressaltar que essa integração é um projeto antigo, e foi previsto no Plano de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek (1956 e 1961) como parte de séries de investimentos rodoviários, sobretudo de integração da Amazônia. No caso específico, foi planejado a BR-029 que, posteriormente viria a se chamar de BR-364 que tinha como projeto original ligar São Paulo e Brasília em direção ao Centro-Oeste e Amazônia sobretudo, os estados de Mato Grosso, Rondônia e Acre. O término desta rodovia estava previsto de ser na Comunidade Boqueirão da Esperança, localizada no município de Cruzeiro do Sul (AC), em plena fronteira, na linha limítrofe com o país vizinho Peru. O trajeto dessa rodovia já visava, naquela época, a integração com a cidade de Pucallpa (Peru). A trilha para rodovia chegou a ser aberta pelo Exército brasileiro e, posteriormente foi abandonada, ficando apenas a “clareira” na floresta nas proximidades da fronteira (KAMP, 2002).

Geograficamente, trata-se de um projeto com uma nova rota internacional, com efeitos em transformações socioeconômicas e consequentemente estruturais no espaço regional produzido. Nisto, o projeto marcará uma nova reconfiguração que ultrapassa a escala local, movendo-se para mercados globais com abertura regional de seus potenciais de recursos naturais vegetais e minerais aos interesses do capitalismo, para muito além destas fronteiras.

Assim, dado que já existe uma ligação do Acre com o Peru (Rio Branco a Porto Maldonado, via a cidade de Assis Brasil), cabe aqui ressaltar que a integração terrestre de Cruzeiro do Sul a Pucallpa permitirá ao Acre outra conexão internacional, agora pela mesorregião do Vale do Juruá (SILVA, 2020). Com isto, se antes o Acre era “fim de linhas” das rodovias terá então conexão externa tanto no plano norte-sul, como no plano oeste-leste. Os impactos positivos dessa alternativa de integração binacional, no fortalecimento do desenvolvimento econômico da região, ocorrerão com mais ênfase no oeste acreano, firmando Cruzeiro do Sul como enclave central/estratégico no extremo oeste brasileiro. Ademais, essa rodovia permitirá uma integração intermodal como um corredor de fluxos socioeconômicos dos grandes centros brasileiros em direção aos portos peruanos, mas também por hidrovias com conexões terrestres-fluvial através dos rios Juruá e Ucayali em direção ao rio Amazonas.

Um fato importante sob esta perspectiva de consolidação desse novo eixo de integração é considerar a redução do tempo de viagem rodoviária entre a cidade de Cruzeiro do Sul até a cidade de Lima-Peru. Levando-se em consideração que a distância de Cruzeiro do Sul até a Capital Peruana, utilizando-se desse possível “novo eixo” de integração terrestre, via Pucallpa, consiste em aproximadamente 1.100 quilômetros. O que evidencia ser um percurso bem menor do existente que se dá por meio da rodovia BR-364, que liga Cruzeiro do Sul a Rio Branco, em torno de 635 quilômetros e depois por meio da Rodovia BR-317 (Rodovia do Pacífico) que liga Rio Branco a Lima (PE) equivalente a 2200 quilômetros. Isto significa que trecho de Cruzeiro do Sul (AC/BR) a

Lima (Província de Lima, PE), somado equivale a aproximadamente 2.835 quilômetros, ao passo que o novo percurso corresponde a menos que a metade desta distância (MAIA, 2019, p. 1). Assim, as atuais discussões sobre integração, entre os Governos do Acre e Ucayali, levam em consideração que o novo eixo terrestre aproximará os mercados, possibilitando fluxos da produção e passageiros, em menor tempo.

Considerando as distâncias locais, pode-se dizer que a cidade de Cruzeiro do Sul, cidade principal do oeste acreano, situa-se a uma distância aproximadamente 230 km da cidade de Pucallpa, capital desta Regional Peruana. Esta cidade possui o trecho rodoviário pavimentado de Pucallpa/Huanuco/Lima, com aproximadamente 758 km; sendo que por esta via se vincula a rede rodoviária nacional peruana, numa distância temporal estimada de 16 horas de duração, para uma viagem terrestre em ônibus convencional (MAIA, 2019, p. 1). Dessa forma, Cruzeiro do Sul (AC) está localizado próximo a um eixo rodoviário sul americano de conexão mundial; isto significa que, os 230 km que separam duas cidades, representa um entrave à Cruzeiro do Sul de conectar-se numa rede rodoviária de efeito global.

Isto foi explicado por um político acreano da região do Juruá, demonstrando que tudo pode ser mais simples do que se pensa:

A ligação rodoviária do Acre com o Peru, através da região do Vale do Juruá, é uma obra de aparência gigantesca, mas muito fácil de ser realizada. Dos cerca de 180 quilômetros que seriam necessários para ligar as cidades de Cruzeiro do Sul, no Acre-Brasil, à cidade de Pucallpa, no Peru, pelo menos 70 já existem e outros 25, a partir do município de Rodrigues Alves, já têm até o que os mateiros e outras pessoas que utilizam o caminho, o chamado “picadão” (MAIA, 2019, p. 1).

A Figura 3 representa estes trechos. Nota-se que é curto o trecho rodoviário que falta para conectar o sistema rodoviário brasileiro ao peruano (BR-364 com a Rodovia Peruana Federico Basadre).

Neste sentido, integrar a fronteira entre estas duas cidades apresenta-se como uma nova opção de entrada e saída sul-americana, em direção ao Oceano Pacífico, tal como em direção ao interior do continente em rotas que também seguirá para o Oceano Atlântico; seja por terra ou por meio de hidrovias com a bacia hidrográfica do Amazonas. A questão da integração entre ambas as cidades poderá ocasionar um processo geográfico de abertura de possibilidades do surgimento um novo circuito de importantes relações espaciais nesta área de fronteira, no centro da América do Sul. Esta integração binacional poderá ser uma alavanca na interação de fluxos e um fator de transformação da região levando ao surgimento de novas características espaciais e socioeconômicas em plena Amazônia peruana e brasileira. Diante deste quadro, o oeste acreano com sua cidade principal - Cruzeiro do Sul, terá maior relação como a cidade de Pucallpa – principal cidade do leste amazônico do Peru; e, com isso, as trocas comerciais possibilitarão efeitos de novas dinâmicas ao desenvolvimento econômico nos dois lados da fronteira.



Fonte: Guia Geográfico, 2019.

Figura 3. Zona da futura integração: Cruzeiro do Sul (AC/BR) e Pucallpa (UC/PE).

Estas cidades apresentam características semelhantes naturais (vegetação, relevo, hidrografia e clima). Situam numa região de floresta tropical, variando entre 200 a 600 m de altitude e com período de chuvas e estiagem em concomitância, integrando-se a bacia hidrográfica do rio Amazonas; porém, em sub bacias diversas, divididas pelos dois principais rios que cortam a região: Juruá e Ucayali. Nisto, formam importantes vias de circulação de pessoas e mercadorias em que na atualidade dinamiza a circulação regional, sem, contudo, possibilitar uma integração direta entre o lado brasileiro e peruano. Os rios Ucayali e Juruá drenam no sentido ao grande vale do Amazonas/Solimões. Desta forma, por estas características a rodovia projetada terá papel importante na integração intermodal rodovia-hidrovia que deverá se estabelecer.

Cabe salientar que a cidade de Cruzeiro do Sul (AC), desde o início da década de 2010, tem passado por um processo de transformação geográfica em decorrência da pavimentação da BR-364, em direção a capital do estado, Rio Branco. Esta estrada hoje funciona como um eixo de integração local e nacional, possibilitado sua ligação terrestre com os principais centros econômicos brasileiros. Já a cidade de Pucallpa, como já mencionando, mantém fortes relações com o principal centro econômico peruano, a capital federal – Lima, por meio da “Carretera Federico Basadre”.

Também como já tratamos, desde os anos de 2018 e 2019, os Governos do Acre e do Departamento de Ucayali vem realizando diversas reuniões para discutir formas de promover seus processos de integração terrestre. Com isto tem entrado em pautas a retomada da discussão de impulsionar também um voo diário entre Cruzeiro do Sul e Pucallpa, que possibilitaria aos brasileiros e peruanos maiores realizações de atividades comerciais e sociais. Os voos do trecho Pucallpa/Cruzeiro do Sul permitirá conexão com diversas rotas de transporte aéreas no Brasil e no Peru dentre elas: Cruzeiro do Sul/Rio Branco/ Brasília; Puerto Maldonado/Cuzco/ Lima; Pucallpa/Huaraz/Lima entre outros.

Diante disso, percebe-se que essa integração, começa a ganhar formas concretas, mesmo ainda não existindo uma ligação por meio terrestre e/ou aérea. Mas isto, vemos estar ganhando corpo quando as autoridades locais e nacionais começam a perceber o potencial econômico e a viabilidade de concretizar esse projeto. Com a integração, esta fronteira

ganhará maior vivacidade por meios dos fluxos comerciais e sociais, consolidando de relações formais e legais em detrimento das atuais informalidades de rotas clandestinas como áreas de corredores internacionais de narcotráficos, contrabando de madeiras, seja por meio dos rios, ou de estradas vicinais não autorizadas na floresta.

Agora podemos passar a tratar de especificidades da cada área em estudo.

UCAYALLI – PUCALLPA: A REGIONAL E SUA CAPITAL NA FRONTEIRA LESTE PERUANA

A Regional de Ucayali possui uma área de 105.097,20 Km² equivalente a 8% do território peruano, tornando-se a segunda maior Regional do país. Segundo o Instituto nacional de Geografia do Peru, a população deste departamento em 2017, era superior a 490.000 habitantes, sendo que destes cerca de 270.000 residiam na área urbana da capital – Pucallpa. O Departamento de Ucayali limita-se ao norte com a Regional de Loreto; ao Sul com Junín, Cusco e Madre de Dios; a leste da República Federal do Brasil (Acre); e, ao Oeste com Huanuco e Pasco. Está subdividido em quatro províncias: Padre Abad, Atalaya, Purús e Coronel Portillo. Esta última é a mais populosa e economicamente importante, com uma densidade demográfica de 9,1 hab. por km², onde situa-se a capital, Pucallpa, a maior cidade da região. É categorizada como uma metrópole regional e concentra as principais atividades industriais e fluxos socioeconômicos do centro-leste do país.

A Região e a cidade tiveram suas origens com a chegada dos missionários franciscanos, por volta de 1840, que formaram um assentamento missionário de indígenas (grupo étnico shipibo-conibo), nas margens do rio Ucayali. Assim, permaneceu por décadas como um povoado isolado na floresta, para além das encostas andinas; porém, já mais próximo ao final do século XIX, com a descoberta e exploração da borracha (*Hevea brasiliensis*), a cidade foi oficialmente fundada, no dia 23 de maio de 1883 (PERU INKA INTERTRAVEL, 2017).

A Região de Ucayali, tendo sua localização total na floresta amazônica, possui grande riqueza de recursos naturais, com alta disponibilidade de recursos hídricos e biodiversidade florística e faunística. Dessa forma sua principal atividade econômica é a extração de madeira, seguida pela agricultura, comércio e turismo. De acordo com o Governo Regional de Ucayali (2019) a produção industrial representava cerca de 15% da produção regional, com um crescimento médio anual de 4% nos últimos 10 anos. Sua base produtiva é diversificada, com o setor agrícola sendo, atualmente, o mais importante, respondendo por 19% do valor da produção, destacando as culturas tradicionais (banana, mandioca, mamão, arroz e milho amarelo duro) que representam 78% do valor da produção agrícola; porém em tempos mais recente já se coloca como uma zona de expansão de culturas de maior valor, como o dendezeiro, o cacau, o café e o camu-camu (UCAYALI, 2019).

A manufatura também tem um alto potencial de crescimento, sobretudo com as perspectivas de maior integração viária nacional e internacional com o Brasil. Estas perspectivas futuras têm proporcionadas mais dinamismo dos investimentos públicos e privados, junto ao amadurecimento dos Projetos de integracionista. Destaca-se ainda o alto potencial da atividade florestal como, como já mencionadas àquelas relacionadas à extração e processamento de madeira, os serviços ambientais e a exploração de petróleo que está sendo já desenvolvido na região.

O sítio urbano, no seio da floresta amazônica peruana, nasceu como uma cidade vinculada a rede hidrográfica que foi utilizada durante séculos como a principal via de

circulação e locomoção de pessoas e mercadorias. O rio Ucayali drena na direção sul-norte, constituindo o seu eixo principal que historicamente foi o elo de integração regional interno na Amazônia peruana; isto, dado que é um rio de navegabilidade permanente, por embarcações de até três metros de profundidade (Figuras 4 e 5).



Fonte: Amazônia Altvista, 2020.

Figura 4. Transportes de passageiros no Rio Ucayali.



Fonte: RPP Notícias, 2019.

Figura 5. Transporte de cargas no Rio Ucayali.

Esse circuito fluvial é usado por embarcações de variados calibres que navegam fazendo a integração como outras regiões no território peruano, bem como para outros países da América do Sul, sobretudo Brasil e Colômbia que ocorre através do rio Ucayali, integrando o sistema hidrográfico do rio Amazonas, desde os tempos de exploração da borracha (século XIX até meados do século XX) tem possibilitando conexão fluvial do interior peruano com diversas cidades regionais como Iquitos (PE), Letícia (CO), Manaus (BR) e Belém (BR), situação que ainda se mantém na atualidade (Figuras 04 e 05).

Assim, Pucallpa é considerada a capital industrial na Amazônia peruana (Figura 07). Corresponde a décima quarta cidade mais populosa da República do Peru, sendo considerada uma cidade-polo de toda a sua região e concentrando 60% do parque industrial peruano instalado na Amazônia. Esta condição foi reforçada pelo fato de ser uma zona franca com isenção de impostos para suas operações mercantis e industriais, o que potencializou sua economia no setor do comércio, indústria madeireira e no turismo. Além disso, a região abriga sede de uma refinaria petrolífera próxima ao rio Pachitea, onde tem desenvolvido atividades de perfuração e exploração do petróleo e gás natural (Figura 6). Tudo isto coloca a cidade como um ponto estratégico para integração econômica peruana, como também para os interesses internacionais (KAMP, 2002).



Fonte: Saldarriaga (2018, p. 1).

Figura 6. Refinaria de Petróleo em Ucayali.



Fonte: Peru Inka Intertravel (2017).

Figura 7. Praça central de Pucallpa.

Percebe-se que os meios e as vias de transportes fluviais na região, ainda representam formas de grande importância para os fluxos comerciais e sociais na Regional de Ucayali. A importância do rio, está relacionado ao potencial de navegabilidade permanente, o que permitiu que a cidade de Pucallpa crescesse economicamente e se posicionasse como um importante centro urbano, comercial e industrial regional do leste peruano, dividindo com Iquitos (capital da Regional de Loreto e maior cidade amazônica do Peru) a condição centralizadora do desenvolvimento econômico nas regiões de selva deste país.

Finalizando, cabe ressaltar que Pucallpa se configura no principal centro de fluxos socioeconômicos fluviais e rodoviários de toda a Regional de Ucayalli. Internamente na Amazônia Peruana, sua maior integração se dá com Regional de Loreto (situado a jusante no plano hidroviário), com sua capital a cidade de Iquitos (ligada pelo rio Ucayali e por linha aérea). Cabe ressaltar que Iquitos possui o mais importante porto fluvial peruano, na integração com o sistema hidrográfico do Amazonas. Cabe ainda lembrar que há ainda, as ligações clandestinas entre as áreas polarizadas por Pucallpa com o oeste acreano, por onde se desenha a futura integração, conforme já apresentamos anteriormente

ESTADO DO ACRE: CRUZEIRO DO SUL, A CIDADE-POLO NO EXTREMO OCIDENTE BRASILEIRO

O Estado brasileiro do Acre criado pela Lei Federal 4070, em 15 de Junho de 1962, tendo obtido a autonomia político cinquenta e oito anos na condição de Território Federal (desde 1904). Localiza-se na Região Norte, na porção mais ocidental do território nacional em plena área de floresta amazônica, formando uma extensa fronteira com a República da Bolívia e com a República do Peru. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE (2019), possui uma população de aproximadamente 873.218 habitantes, estando subdividido em duas mesorregiões geográficas intituladas de Vale do Acre e Vale do Juruá que correspondem a parte leste e oeste do território acreano, respectivamente. Esta é a divisão atual, tendo sido elaborada pelo IBGE em 1989, sendo ainda subdividida em cinco microrregiões geográficas: de Rio Branco, de Cruzeiro do Sul, de Sena Madureira, de Brasiléia e de Tarauacá.

Na mesorregião do vale do Acre, localizam-se as microrregiões de Rio Branco, Sena Madureira e de Brasiléia. Corresponde a área mais povoada do estado, onde residem aproximadamente 70% da população, além de concentrar as principais atividades de comércio,

industrial, serviços e agropecuária. A principal cidade de toda a mesorregião é a capital Rio Branco, no município de mesmo nome, sendo o mais populoso com aproximadamente 48% da população estadual, isto é, aproximadamente 407.319 mil habitantes (IBGE, 2019).

Na mesorregião do Vale do Juruá, localizam-se as microrregiões geográficas de Cruzeiro do Sul e de Tarauacá. Destaca-se aí cidade de Cruzeiro do Sul que é o segundo centro econômico acreano e o principal de todo o extremo sudoeste da Amazônia, sendo que o município tem a segunda maior concentração populacional do Acre, com cerca de 88.358 habitantes (IBGE, 2019). Destaca-se como o segundo polo econômico do estado, dado que concentra uma vasta riqueza natural e, assim polariza toda a mesorregião do Vale do Juruá, inclusive a porção Sudoeste amazonense. Então, além das cidades acreanas como Rodrigues Alves, Mâncio Lima, Porto Walter, Mal. Thaumaturgo exerce liderança centralizadora também sobre algumas cidades amazonenses como Guajará, Ipixuna e Eirunepé.

Nesse contexto, Cruzeiro do Sul concentra diversas atividades econômicas e de serviços, abrigando a sede atacadista de empresas regionais (Figura 8 e 9). Essa é a principal característica que lhe confere a condição de polarizar e liderar as atividades: econômicas, comércios, negócios, produção agropastoril, extrativista, educação e saúde, todavia também torna-se referencial de rotas de entrada de rede de narcotráfico. Tudo isto ainda tendo o rio Juruá como a principal via de fluxos, na região internamente (no Acre e sul do Amazonas) e, externamente, em especial com a cidade de Manaus (AM). Já no sentido de Rio Branco, com consolidação da BR-364, cada vez mais esta rodovia torna a principal rota integradora com o Centro Sul Brasileiro, para todo estado do Acre.

A economia de Cruzeiro do Sul gira em torno comércio, extrativismo madeireiro, e agricultura. A atividade madeireira continua tendo uma constante expansão que, juntamente com a cultura de mandioca (*Manihot esculenta*) e a produção de farinha de mandioca, ocupam o título de principais produtos da economia regional. Cabe explicar que a farinha de mandioca de cruzeiro do sul é considerada uma das melhores da região Norte e, muito apreciada e outras regiões do país, inclusive possuindo selo de indicação geográfica, pelo Instituto Nacional de Propriedade Industrial (Inpi). É o primeiro produto agrícola no Estado do Acre a receber essa certificação de qualidade e de indicação geográfica. Nos últimos anos as atividades econômicas do município têm se direcionado para a expansão da pecuária bovina e da agricultura que visando produzir e comercializar em escala local, regional e nacional, destacando-se ainda o cultivo de produtos como o milho, feijão e guaraná.

Atualmente, com a pavimentação do trecho da rodovia federal BR-364 em direção a capital Rio Branco, as relações e os fluxos por meio fluvial se enfraqueceram, fazendo cada vez mais emergir uma nova dinâmica socioeconômica, voltada para a integração ao circuito terrestre da rodovia. Contudo, o rio Juruá ainda permanece como um enclave geográfico importante na região (cada vez mais perdendo os fluxos de mercadorias e pessoas, agora feitas pela rodovia), na sua ligação interna entre os municípios polarizados por Cruzeiro do Sul.



Fonte: Ednilson G. Silva, 2020.

Figura 8. Centro da cidade de Cruzeiro do Sul.



Fonte: AC24HORAS, 2017.

Figura 9. Rio Juruá em Cruzeiro do Sul.

Cruzeiro do Sul, por ser principal cidade do extremo oeste da Amazônia ocidental brasileira, dispõe de um Aeroporto Internacional com capacidade de receber grandes aeronaves (Figura 10), sendo que no ano de 2017 recebeu uma média de 95.270 passageiros; 4.983 voos, sendo 3.111 domésticos e 943 executivas gerais, além movimentar 91.937 kg de carga aérea (INFRAERO, 2017). O aeroporto atende a aviação civil, comercial, turística e é base de apoio aos municípios vizinhos para deslocamentos em questões de atendimento médico, comércio e para as operações militares, sendo uma alternativa rápida de deslocamento. Atualmente, a cidade dispõe de um voo diário ofertado pela companhia Gol linhas aéreas, em avião comercial tipo Boeing 737 com destino a Rio Branco/Brasília e conexões nacionais e internacionais. Ademais, depois da hidrovia do Juruá, tem no transporte aéreo sua principal ligação com as outras cidades mais remotas do oeste do Acre (Porto Walter e Mal. Thaumaturgo). Destas cidades menores, saem voos de aeronaves menores para Cruzeiro do Sul; e, daí pode seguir para a capital, Rio Branco ou outros lugares a partir do voo diário que liga Cruzeiro do Sul a capital estadual. Assim, o aeroporto além de atender a aviação comercial é, base de apoio aos municípios vizinhos, em transporte de maior rapidez.

Durante muitos anos, o meio de transporte aéreo foi a única forma de locomoção no período de intensas chuvas, entre Cruzeiro do Sul e Rio Branco, devido à dificuldade de acesso pela rodovia (épocas antes da pavimentação). Com isso a cidade tinha apenas duas alternativas para conexões socioeconômicas, sendo por via aérea para Rio Branco e, transporte fluvial para Manaus, que historicamente foi o grande centro de toda a região Norte, desde os período áureos da extração da borracha, até a chegada das rodovias. No caso do transporte fluvial, no Acre, o sistema fluvial não possibilita a integração entre a parte leste e oeste do Estado, devido os rios terem seus fluxos definidos no sentido Sul/Norte, não se interligando em território acreano. Explicando melhor esta dificuldade, temos de ressaltar as características da geomorfologia fluvial dos rios que drenam o Acre. Esse sistema hidrográfico se faz num plano de “sul para o norte”, ao passo que as terras que forma o Estado se estende de “leste para o oeste”. Devido à essa característica, a ligação por hidrovias sempre foi inviabilizada entre as cidades acreanas, situadas em duas bacias hidrográficas que não se integram entre si no território estadual: do rio Purus (na parte leste); e, rio Juruá (na parte oeste). Diante dessa a situação a parte oeste acreana esteve, economicamente, até recentemente muito mais ligadas a Manaus (AM) do que à capital acreana.



Fonte: Ednilson G. Silva, 2019.

Figura 10. Aeroporto de Cruzeiro do Sul.



Fonte: Ednilson G. Silva, 2019.

Figura 11. Porto Fluvial de Cruzeiro do Sul.

Ademais, o porto fluvial da cidade Cruzeiro do Sul (Figura 11) tem capacidade parcial de receber embarcações cargueiras (balsas) de grande porte, sendo os melhores períodos entre os meses de outubro a junho que corresponde o período chuvoso e que o rio Juruá estará com maior capacidade de navegabilidade. Porém, durante todo o ano, diversos barcos de pequenos e médios portes movimentam o porto, junto com as “balsas” que chegam de Manaus, com produtos alimentícios, combustível e gás de cozinha em escala capaz de abastecer o comércio local.

Portanto, vimos que apesar de ter ocorrido a conclusão da pavimentação do trecho da BR-364 entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul, a dinâmica fluvial na região permanece como alternativa de rota para o abastecimento. Diversos empresários que são proprietários de grandes embarcações (balsas) continuam preferindo trazer de Manaus suas mercadorias a serem comercializadas; sobretudo, porque a via fluvial ainda é menos onerosa que o transporte de mercadorias por via terrestre ou aérea, embora o tempo de deslocamento seja maior. Também, pode-se dizer que rio Juruá ainda permanece como a principal via aos fluxos econômicos por embarcações que se dirigem às cidades de Mal. Thaumaturgo e Porto Walter; cidade estas que até o presente não tem integração por rodovia consumada.

O meio de transporte rodoviário é bastante utilizado e hoje é responsável por novas dinâmicas econômicas da região em direção ao Centro-Sul brasileiro. Assim, a cidade também dispõe de um terminal rodoviário com fluxo diário para as cidades acreanas de Rodrigues Alves e Mâncio Lima em ônibus e, dispõe de uma rota para a cidade Amazonense de Guajará, distante apenas a 20 km. O Fluxo com mais intensidade se dá em direção a capital Rio Branco, numa rota segue pela BR-364, passando por várias cidades que estão nos trajetos da rodovia. De Rio Branco, pode-se ter acesso a viagens para outros lugares do país. Portanto, a BR-364 é uma importante via consolidada de integração de Cruzeiro do Sul, com os municípios a leste e com outros centros econômicos do país e da América do Sul. De forma geral, Cruzeiro do Sul ocupa a posição geográfica de um centro estratégico com agregação de três sistemas de transporte: fluvial, rodoviário e aéreo que se conectam entre si e são responsáveis por comandar as principais dinâmicas socioeconômicas locais. Porém, não há conexão para além da cidade, sendo ponto final da rota da BR-364. É diante disso que se almeja tanto a possível interligação com a Região Peruana de Ucayali e sua capital Pucallpa como meta para superação dessa condição de ser “fim de linha”.

DAS INFORMALIDADES RELACIONAIS NA FRONTEIRA À CONSOLIDAÇÃO DA INTEGRAÇÃO FORMAL

Como viemos tratando, a fronteira pan-amazônica entre Brasil e Peru, sobretudo entre a região oeste do Estado do Acre com o Departamento de Ucayali se apresenta, hoje também, como um cenário de fluxos de atividades legais e ilegais. No que se refere à ilegalidade na fronteira, cabe ressaltar que a invasão de madeireiros peruanos em território brasileiro, também se dá em áreas de comunidades indígenas. Segundo Isaac Piyanko, diretor de uma associação indígenas no Rio Amônia (AC) há anos, madeireiros peruanos fazem exploração destes recursos em área onde vivem cerca de 500 índios do povo Ashaninka (ARAÚJO, 2011).

Referimos a ilegalidade especialmente no que se trata do tráfico internacional de drogas (Figura 12), por meios das bacias hidrográficas e trilhas e/ou estradas vicinais na floresta que articulam os fluxos dos dois países. Sendo assim, a falta de uma ligação formal por terra, cria-se um espaço propício para esta atividade com rotas mutáveis, no âmbito da articulação das bacias hidrográficas com trilhas na floresta (isto é, podem ser mudadas facilmente), o que dificulta as ações de policiamento, em especial no Brasil. Além dessas contravenções de entorpecentes, há também grande quantidade de madeiras nobres como o ipê, cedro, o pau-ferro, o jatobá, o jacarandá, o angelim que são extraídos ilegalmente das áreas de unidades de conservação brasileira, por contrabandistas madeireiros peruanos (Figura 13).

Desta forma, nessa rota de fronteira, os rios são utilizados para formação de uma rede transporte de fluxos ilegais que conecta às trilhas na floresta, desde o território peruano até as cidades acreanas de Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Rodrigues Alves e Marechal Thaumaturgo. Daí, se poderão acessar as vias terrestres que complementam essa rede de circulação de tráfico internacional de drogas, via BR-364 com destino a Rio Branco e demais regiões do território brasileiro; ou ainda, por via fluvial com destino a Manaus e Belém. Muitas dessas rotas seguem destinos internacionais em direção a Europa e Estados Unidos.

A exploração da madeira sem autorização das autoridades competentes tem recrutado um elevado quantitativo número de pessoas, sobretudo pelo alto valor que é comercializado o produto. De qualquer forma, exploração da madeira ilegal também tem sido uma das atividades que tem dado vivacidade a região de fronteira, especialmente por ser bastante rentável economicamente, dado a ausência permanente de fiscalização de ambos os países. Assim, a linha da fronteira é praticamente como “terra sem lei”, em que os madeireiros peruanos, fazem as derrubadas e chegam a montar vários acampamentos e abrem estradas clandestinas, ao longo da floresta, usando tranquilamente os rios para escoar as “toras de madeiras” (ICMBIO, 2013, p. 1).



Fonte: M. Rogério, 2018.

Figura 12. Entorpecentes apreendido em operação.



Fonte: ICMBio (2013).

Figura 13. Tráfico internacional de madeira no rio Juruá Serra do Divisor/AC.

Para sair da ilegalidade e instaurar a legalidade, os governos do Acre e Ucayali, vêm discutindo a situação da região de fronteira com objetivo de combater essas práticas, tendo em vista que os fluxos informais estão cada vez mais se intensificando. Entretanto, tem sido uma tarefa bastante complexa pelo fato de não haver constantemente a presença dos órgãos de controle e fiscalização de ambos os países. Isto, ao passo que os criminosos estão sempre se reinventando, criando novas rotas terrestres e fluviais de difícil fiscalização para manter seus negócios. Isto, pois, tratando-se de uma borda de fronteira praticamente despovoada a ação dos narcotraficantes e madeireiros ilegais se torna mais fácil.

Tudo isto nos traz uma representatividade que a fronteira possui potencialidades para uma integração comercial, mas também a necessidade para sair da condição de terra de ilegalidades para um processo correto de desenvolvimento lícito para todos. De forma geral, as práticas ilegais, no momento, apenas reafirma uma fronteira “viva”, onde as relações internacionais já se materializam, mesmo inexistindo meios oficiais de deslocamentos rodoviários ou aéreos consolidados. Portanto, o projeto de uma possível integração entre Cruzeiro do Sul e Pucallpa por meio de uma rodovia, se mostra como um elemento geográfico que possibilitará transformações espaciais; e, por consequência o surgimento de um novo regionalismo na faixa de fronteira internacional do extremo oeste brasileiro, por meio dos fluxos formais legais existentes que irão fortalecer-se, ao passo que será possível a maior inibição àqueles que agem na contravenção e clandestinidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao analisar os impactos positivos para Cruzeiro do Sul e toda região oeste do Acre, percebe-se que primeiramente caso o projeto venha a se concretizar trará uma nova rota terrestre, mais curta na ligação do Acre com a cidade de Lima, que é um dos centros econômicos da América do Sul. Isto considerando que o Estado do Acre se localiza a mais de 3.000 quilômetros das grandes metrópoles brasileiras e de todo o polo industrial. A proximidade com a metrópole peruana, pode abrir mercado e maiores possibilidades ao desenvolvimento regional nessa porção do extremo oeste brasileiro. Assim, o Acre poderia exportar sua produção por duas vias terrestres internacionais com destino ao Peru, seja pela via da rodovia do Pacífico Rio Branco/Assis Brasil/Iñapari/Lima que está consolidado; e a segunda alternativa viria com a pavimentação do eixo terrestre Cruzeiro do Sul/Pucallpa e assim estabelecer uma nova Rota terrestre internacional (que possivelmente, também poderá ser parte de complexo de vias de transporte como a ferrovia projetada).

Para que isso se concretize serão necessários acordos bilaterais entre ambos os países (Brasil e Peru); inclusive, que o Governo federal brasileiro reconheça a necessidade e viabilidade econômica deste projeto para toda esta região do oeste acreano. Entretanto é preciso mais que isso, todavia que ela seja avaliada como um projeto para a nação brasileira. Tratar como um projeto nacional significa reconhecer que essa nova rota de integração, será a abertura de mais uma via do circuito intercontinental que se volta da costa do Oceano Pacífico, para a importação/exportação com Ásia e Oceania, inclusive, para países como China, Índia, Japão e Austrália, grandes mercados e parceiros comerciais para o Brasil.

Nesse contexto, de integração e trocas comerciais Pucallpa e toda a região de Ucayali se beneficiarão, pois abre também corredores de importação/exportação peruana ao mercado brasileiro. Internamente também amplia as possibilidades de estabelecer trocas comerciais com as cidades próximas e na rota fluvial do Amazonas como Tabatinga (AM), Rio Branco

(AC), Porto Velho (RO), Manaus (AM) e Belém (PA). Isto significa ao Brasil e ao Peru que se consolidam pontos de integração de outra rota comercial e social que articula do Atlântico ao Pacífico, tanto em direção à Europa, como Ásia, a África e Oceania.

Ademais, Cruzeiro do Sul e Pucallpa se consolidaram como centros estratégicos de passagem da grande produção brasileira e peruana; e, com isso também poderão ampliar os fluxos de pessoas e mercadorias e os possíveis investimentos contínuos na região. De certa forma, esses lugares, deixarão de ser “fim de linhas terrestres” de seus países, passarão a ser pontos modais da integração bi oceânica, como parte do grande projeto da Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana (IIRSA).

Por final, pode-se compreender que as articulações institucionais em cursos para concretizar a integração terrestre evidencia a importância dessa via integradora entre as duas cidades. Isto virá com vista a melhor inserção social, econômica e política da região Amazônica na lógica globalizante que se impõem, no contexto internacional da América do Sul. Quem ganha? Quem perde? Dependerão dos acordos bilaterais que poderão ser trilhados entre os dois países e com outros entes da economia global. De fato, é notório que para a região, ficará a saída do isolamento interno em território nacional e a abertura para uma economia mais internacionalizada. Então, formar-se-á mais um corredor que libera amplos potenciais de recursos ainda não explorados e abre condições para que ações informais que até agora ocorrem, possam ser fiscalizadas, incentivadas ou inibidas. O resultado de tudo isso, certamente será novos caminhos que se abrem para o desenvolvimento da região.

NOTAS

³Cabe esclarecer que a faixa de fronteira no Brasil é de 150 km (Lei 6.634, 2/05/1979). Já as “Constituições do Peru e da Bolívia preveem comportamentos especiais quanto à propriedade de terras e a exploração econômica. Numa faixa interna de 50 km junto à fronteira” (STEIMAN, 2002, p. 28). Sendo assim, a cidade de Cruzeiro do Sul está situada dentro da faixa de fronteira brasileira; já a cidade de Pucallpa não está situada dentro da faixa de fronteira peruana. Contudo, como capital regional, ocupa a condição de centro mais importante no leste amazônico peruano, o que lhe confere a condição de cidade de fronteira (mais econômica que política).

REFERÊNCIAS

- AC24HORAS. Nível do Rio Juruá preocupa e órgãos discutem “pré-cheia”, em Cruzeiro. **Jornal Ac24horas**, Rio Branco, 12 dez. 2017. Disponível em: <https://www.ac24horas.com/2017/12/12/nivel-do-rio-jurua-preocupa-e-orgaos-discutem-a-pre-cheia/>. Acesso em: 23 mar. 2020.
- AMAZONIA ALTERVISTA. Ucayali: tierra de leyendas. **Pucallpa**. 2020. Disponível em: https://amazonia.altervista.org/pucallpa/pucallpa_pt.html#top. Acesso em: 27 mar. 2020.
- ARAÚJO, G. Índios denunciam invasão de madeireiros peruanos no Acre. Rio Branco: GI noticiais, 2011. Disponível em: <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2011/08/indios-denunciam-invasao-de-madeireiros-peruanos-no-acre.html>. Acesso em: 27 mar. 2020.
- BECKER, B.K. O uso político do território: questões a partir de uma visão do terceiro mundo. In: BECKER, B.K; COSTA, R.H. (Orgs). **Abordagens políticas da espacialidade**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983, p. 1-21.

BECKER, B.K. Significância contemporânea da fronteira: uma interpretação geopolítica a partir da Amazônia brasileira. In: AUBERTIN, C (ed.). **Fronteiras**. Brasília: UnB: Paris: Orstom, 1988. p. 60-89.

BECKER, B.K. **Amazônia**: geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Garamond, 2006.

FÓRUM BINACIONAL. **Fórum Binacional de Integração e cooperação para o desenvolvimento sustentável da região Ucayali - Peru e estado do Acre - Brasil**. Documento de Instalação do Fórum Binacional. Cruzeiro do Sul/Acre - Brasil, julho de 2006. Disponível em: http://observatoriodafronteira.org.br/wp-content/uploads/2019/05/Documento-de-Instala%C2%BA%C3%BAo-F%C2%A6rum-de-Integra%C2%BA%C3%BAo-Acre_Ucayali.pdf. Acesso em: 23 mar. 2020.

FÓRUM SOCIAL PANAMAZÔNICO. **Intercâmbio de experiências Peru e Brasil 28 FOSPA abril em Tarapoto**. 2017. Disponível em: <http://www.forosocialpanamazonico.com/pt/intercambio-de-experiencias-peru-brasil-28-de-abril-en-fospa-de-tarapoto/>. Acesso em: 23 mar. 2020.

GUIA GEOGRÁFICO. **Mapas da América - Peru**. Lima: Guia Geográfico, 2019. Disponível em: <http://www.america-mapas.com/peru.htm>. Acesso em: 05 abr. 2020.

IBGE. **Acre população**. Rio de Janeiro: IBGE, 2019. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ac/panorama>. Acesso em: 19 out. 2019.

ICMBio. **Madeireiros peruanos são detidos no Parque da Serra do Divisor**. Brasília: Ministério do Meio Ambiente. 2013. Disponível em: https://www.icmbio.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=3848&Itemid=999. Acesso em: 19 out. 2018.

INFRAERO. **Aeroporto de Cruzeiro do Sul**: características. Brasília: Infraero Aeroporto, 2017. Disponível em: <https://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-internacional-cruzeiro-do-sul/sobre-o-aeroporto/caracteristicas/>. Acesso em: 19 out. 2018.

KAMP, R. **Tão perto tão longe**: o sudoeste da Amazônia. Rio de Janeiro: Summit, 2002. MACHADO, L.O. Limites, fronteiras, redes. In: STROHAECKER, T.M. *et al.* (Org.). **Fronteiras e espaço global**. Porto Alegre: AGB-Porto Alegre, 1998.

MAIA, T. Deputado mostra que estrada ligando o Acre ao Peru pode levar aos EUA de carro. **Jornal Juruá em Tempo**, Cruzeiro do Sul, 04 set. 2019. Disponível em: <https://www.juruaemtempo.com.br/deputado-mostra-que-estrada-ligando-o-acre-ao-peru-pode-levar-aos-eua-de-carro/>. Acesso em: 18 nov. 2019.

PERU INKA INTERTRAVEL S.A.C. **Pucallpa**: Región Ucayali. 2017. Disponível em: <https://peruinkaintertravel.com/region-ucayali/>. Acesso em: 18 nov. 2019.

ROGÉRIO, M. **PF prende dois suspeitos de abandonar barco com mais de 80 quilos de droga no Rio Juruá**. Cruzeiro do Sul, G1 AC, 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/ac/cruzeiro-do-sul-regiao/noticia/2018/10/19/pf-prende-dois-suspeitos-de-abandonar-barco-com-mais-de-80-quilos-de-droga-no-rio-jurua.ghtml>. Acesso em: 19 out. 2018.

RPP NOTICIAS. **¿Qué es la Hidrovía Amazónica y por qué las comunidades nativas rechazan su construcción?**. Disponível em: <https://rpp.pe/peru/actualidad/hidrovia-amazonica-que-es-y-por-que-las-comunidades-nativas-rechazan-su-construccion-noticia-1207288>. Acesso em: 11 de outubro de 2019.

SALDARRIAGA, J.M. **Petro-Perú**: sí habrá combustible para Ucayali. Lima: El comercio, 2018. Disponível em: <https://elcomercio.pe/economia/dia-1/petro-peru-habra-combustible-ucayali-noticia-494838-noticia/?ref=ecr>. Acesso em: 18 nov. 2019.

SILVA, E.G. **Do rio à estrada**: as transformações na configuração espacial da Microrregião do Juruá acreano. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós- Graduação Mestrado em Geografia-PPGG. Universidade Federal de Rondônia-UNIR, Porto Velho: PPGG/UNIR, 2020.

STEIMAN, R. **A geografia das cidades de fronteira**: um estudo de caso de Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia). Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro: PPGG/UFRJ, 2002. 117 p.

UCAYALLI (Gobierno Regional): Región de oportunidades! **Pucallpa**, 2019. Disponível em: <http://www.regionucayali.gob.pe/>. Acesso em: 26 mar. 2020.

Referência Complementar

ACRE (Estado). Governo do Estado do Acre. Secretaria de Estado de Meio Ambiente. **Zoneamento ecológico-econômico do Acre**: Fase II. Rio Branco: SEMA, 2006.

ACRE. Agência de notícias. **Governo agiliza processos para implantação de voos comerciais entre Peru e Acre**. Rio Branco: AC24horas. 2018. Disponível em: <https://www.ac24horas.com/2018/03/22/governo-agiliza-processos-para-implantacao-de-voos-entre-peru-e-acre-ja-em-abril/>. Acesso em: 03 abr. 2018.

IBGE. **Sistemas de bibliotecas**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/>. Acesso em: 03 abr. 2018.

SILVA, S.S. Das “microrregiões geográficas” às “regionais de desenvolvimentos”: regionalizações das terras acreanas e as possibilidades de novos rearranjos no princípio do século XXI. **NERA UNESP**, v. 1, n. 2, p. 80-106, 2004. Disponível em: <http://www2.fct.unesp.br/grupos/nera/publicacoes/SilvioProd3.pdf>. Acesso em: 19 out. 2018.

SILVA, S.S.; RODRIGUES, F.S.; ALMEIDA, L.F.; O desenvolvimento acreano em questão: contexto histórico e especificidades microrregionais. *In*: SILVA, S.S. **Acre: uma visão temática de sua Geografia** - Rio Branco: EdUFAC, 2008.

SILVA, S.S. **Acre: uma visão temática de sua geografia**. Rio Branco: EdUFAC, 2008.