
DINÂMICAS FRONTEIRIÇAS: O ESTADO DO ACRE COMO CORREDOR DA MIGRAÇÃO INTERNACIONAL

BORDER DYNAMICS: THE STATE OF ACRE AS A CORRIDOR OF INTERNATIONAL MIGRATION

Maria de Jesus Morais¹
José Alves²
Dhuliani Cristina Bonfanti³

RESUMO: É sabido que a região fronteira do Brasil, Peru e Bolívia, na Amazônia, foi formada no contexto do extrativismo do látex, no final do século XIX e início do XX. Nas duas primeiras décadas do século XXI, novas dinâmicas econômicas têm mostrado a continuidade dos interesses por esta porção da Pan-Amazônia, sendo verificados na proposição de projetos de integração regional, permitindo, assim, múltiplas territorialidades e fluxos de capital e de pessoas. Tendo em conta tais aspectos, o objetivo deste artigo é discutir as dinâmicas fronteiriças entre o estado do Acre (BR), os departamentos de Pando (BOL) e de Madre de Dios (PE), em dois momentos principais: o da economia da borracha como definidor da fronteira internacional entre os três países e o das dinâmicas de reorganização da fronteira, com a rota de migração internacional.

Palavras-chave: Fronteira. Amazônia. Corredor Migratório.

ABSTRACT: It is known that the border region of Brazil, Peru and Bolivia, in the Amazon, was formed in the context of latex extraction, in the late 19th and early 20th centuries. In the first two decades of the 21st century, new economic dynamics have shown the continuity of interests in this part of the Pan-Amazon, being verified in the proposal of regional integration

1 Professora do curso de Graduação em Geografia e dos Programas de Pós-Graduação: Mestrado em Geografia e, Mestrado e Doutorado em Letras: Linguagem e Identidade da Universidade Federal do Acre-UFAC. Rio Branco-AC, Brasil. Líder do Grupo de Estudo em Produção do Espaço na Amazônia (GEPEA). E-mail: mjmorais@hotmail.com.

2 Professor do Curso de Graduação e Mestrado em Geografia da UFAAC. Membro dos Grupos de Pesquisa “Centro de Estudos de Geografia do Trabalho” (CEGeT) e “Grupo de Estudo em Produção do Espaço na Amazônia” (GEPEA). E-mail: bairral@hotmail.com.

3 Bolsista voluntária do projeto de pesquisa, coordenado por Maria de Jesus Morais, “O estado do Acre e a rota da migração internacional: trajetórias migrantes de caribenhos e africanos, no final da década de 2010”. Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Rondônia (UNIR). Membro do Grupo de Estudo em Produção do Espaço na Amazônia (GEPEA) e, do Laboratório de Geografia e Gestão Ambiental-UNIR. E-mail: dhuli_cris@hotmail.com.

projects, thus allowing multiple territorialities and flows of capital and people. Taking these aspects into account, the objective of this article is to discuss the border dynamics between the state of Acre (BR), the departments of Pando (BOL) and Madre de Dios (PE), in two main moments: the rubber economy as defining the international border between the three countries and the dynamics of reorganizing the border, with the international migration route.

Keywords: Border. Amazon. Migration Corridor.

INTRODUÇÃO

A definição da fronteira entre Brasil (Acre), Bolívia (Pando) e Peru (Madre de Dios e Ucayali) deu-se no contexto do extrativismo do látex, na passagem do século XIX e primeira década do século XX. Por sua vez, o atual limite internacional da região fronteira, formado pelos departamentos de Pando, Madre de Dios e Ucayali, foi consolidado, historicamente, sobre territórios ancestrais de diversos povos indígenas. Destarte, a faixa fronteira é habitada por descendentes de diferentes povos nativos e, há pouco menos de 150 anos, por seringueiros de origem nordestina (no caso do Brasil) e, por migrantes do altiplano (no caso da Bolívia e do Peru).

Em virtude da frente de expansão das gomas elásticas e o jogo de interesse dos padrões da goma, o movimento expansionista obrigou, no final do século XIX, os governos do Brasil, Bolívia e Peru a tomarem decisões para consolidar a soberania naqueles territórios, para assegurar suas fronteiras políticas e, assim, atender também aos interesses dos donos das *caucheries*, dos seringais e dos *siringales*. Inserida nesse limiar de trocas, a formação dessa fronteira trinacional ocorreu, portanto, em uma dinâmica social complexa, entrelaçada a processos de escala regional, nacional e mundial.

Formada pelos departamentos de Pando, na Bolívia, e Madre de Dios, no Peru, e o estado do Acre, no Brasil, a atual região fronteira, durante décadas, chamou pouca atenção dos respectivos governos centrais. Porém, na atualidade, vários eventos mostram sua importância estratégica e geográfica; entre eles, projetos públicos e privados de integração sul-americana, além de políticas ambientais envolvendo os três países, que visam, principalmente, à exploração da biodiversidade da floresta tropical (PAULA; MORAIS, 2010). Dentre os projetos de integração sul-americana, nesta região, destacam-se o Complexo Hidrelétrico do Rio Madeira, no estado de Rondônia (BR) e a construção da rodovia interoceânica, também conhecida como Estrada do Pacífico. A propósito, cabe ressaltar que foi por esta rodovia que se formou o corredor migratório de caribenhos e africanos, no sentido América Central-América do Sul e/ou Brasil, com destaque para a entrada no território nacional, via estado do Acre.

Feitas essas considerações iniciais, o objetivo deste artigo é discutir as dinâmicas transfronteiriças entre o estado do Acre (BR), os departamentos de Pando (BOL) e de Madre de Dios (PE). Para tanto, serão enfocados dois momentos principais: o do extrativismo das árvores de gomas como definidor da fronteira internacional entre os três países e o das dinâmicas de reorganização da fronteira, com a política de integração regional. Ao examinar esses dois contextos, espera-se, afinal, apontar como foi formada uma rota de migração para o Brasil, a partir do estado do Acre.

Em termos metodológicos, esta discussão fundamenta-se na execução do Programa de Extensão: Centro de Referência em Direitos Territoriais na Tríplice Fronteira nos anos de 2012, 2015 e 2016, nas pesquisas de iniciação científica, nas pesquisas do Programa

de Educação Tutorial (PET) e de dissertações de mestrado por nós orientadas, além das ações junto aos movimentos sociais e de apoio aos migrantes na região, a partir dos cursos de Graduação e Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal do Acre. Nesse passo, outra ação que fundamenta, em termos metodológicos, a reflexão, aqui apresentada, é o projeto de pesquisa, em andamento, “Quem está Construindo o Desenvolvimento Sustentável? Transformando Trabalho Exploratório em Corredores Migratórios no Sul”, financiado pelo Centro de Pesquisa Econômica e Social (ESC-Reino Unido), coordenado pelo Prof. Dr. Brian Garvey, da Universidade de *Strathclyde* (Reino Unido), com a qual a Universidade Federal do Acre tem sido a principal parceira, no Brasil.

Isto posto, o artigo está estruturado em três momentos. A saber, o primeiro versa sobre a definição da fronteira política, entre Brasil, Peru e Bolívia. O segundo sobre a integração sul-americana e a rota migratória, pela rodovia interoceânica. O terceiro aborda o corredor migratório com entrada no Brasil, pelo estado do Acre, seguido das considerações finais.

A DEFINIÇÃO DOS LIMITES: DA PROTO FRONTEIRA A FRONTEIRA DA BORRACHA

O termo fronteira refere-se a uma linha divisória entre algo que conhecemos e que, em certo sentido, nos pertence e algo que desconhecemos e, portanto, não nos pertence. Nesse sentido, a origem da palavra é derivada do “latim *fronteria* ou *frontaria* e indicava, inicialmente, a parte do território *in fronte*” (FOUCHER, 1991, p. 77), isto é, nas margens, nas bordas do mundo conhecido.

Inscrita nesse limiar, a delimitação de limites e fronteiras faz parte de jogos de interesses e de manipulação. Estas são definidas “como instrumentos para comunicar uma ideologia” (RAFFESTIN, 1993, p. 167). Noutros termos, ideologia e poder de controle e legislação estão, em grande medida, ligados. Sendo assim, as fronteiras e os territórios são criados para estabelecer domínios e demarcar territórios, de modo a insinuar precisão, bem como insinuar limites que possam estabelecer múltiplas formas de sociabilidades e redefinir territorialidades, em suas distintas linhas de enfoque.

Com isso, a ideia de fronteira entre as nações está associada, como ressalta Foucher, às “estruturas espaciais elementares que correspondem ao invólucro contínuo de um conjunto espacial e, mais especificamente, de um Estado-nação”. Nessa definição de fronteira, é destacada a questão da descontinuidade geopolítica, que possui, de um lado, a função de limitação das soberanias. De outro lado, coloca em pauta uma função simbólica que designa o pertencimento a uma comunidade política “inscrita em um território próprio e uma função imaginária, que conota uma relação com o outro, o vizinho” (FOUCHER, 1991, p. 38-39). Cientes da complexidade que envolve o tema das fronteiras, iremos, nas próximas páginas, abordá-la mais diretamente.

Para desenvolver essa temática, é preciso reconhecer que a proto fronteira da região fronteiriça entre Brasil, Peru e Bolívia era definida pelo dia a dia das populações originárias, como discute Arruda (2009), sendo essas constituídas por diversos povos. Não é sem razão que, por milênios, houve uma fronteira entre as terras altas e a Amazônia, separando os povos Andinos dos Arawak e dos Pano, situados as margens do rio Ucayali. Nesse contexto de relações limiares, os povos de “filiação Pano vinham à fronteira para comercializar e, muitas vezes, para defendê-la junto com os Arawak” (p. 29). Percebe-se, portanto, haver uma fronteira Arawak próxima à andina e uma fronteira Pano nas terras baixas. Inclusive, é bom não perder de vista que as fronteiras amazônicas entre os Arawak subandinos e os Pano possuíam “sistemas de integração comercial, política e matrimonial que iam unindo todos os componentes do conjunto Arawak e alguns deles a seus vizinhos Pano” (VALCUENDE DEL RÍO, 2009, p. 162).

É sabido que o processo de colonização da região, impulsionado, de início, pela exploração das “drogas do sertão” e, depois, pela exploração do látex, teve inúmeras consequências para seus habitantes originários. Dentre elas, primeiramente, ressalte-se o choque epidemiológico, provocando enorme mortandade e profunda desestruturação social e psicológica, que multiplicava e estendia o efeito das doenças. Depois, as “correrias”, as expedições armadas, que tinham o intuito de ‘limpar o terreno’ para os não-indígenas extraírem o látex. E, também as entradas catequéticas, que foram responsáveis pelo ‘amansamento’ das populações nativas para o trabalho (IGLESIAS, 2008).

No avançar desta trama histórico-cultural, até meados da década de 1880, o espaço que hoje corresponde ao departamento de Pando aparecia nos mapas bolivianos como *território desconhecido, ignorado*. Da mesma forma, os espaços que correspondem ao atual estado do Acre e ao departamento de Madre de Dios foram, durante séculos, inexplorados economicamente por uma população não indígena (MORAIS *et al.*, 2012).

A partir do final desta década teve início, de forma mais intensa, a invasão/ocupação da Amazônia Sul Ocidental por uma população não indígena, que adentrou mata adentro para extrair o “leite da seringueira”. Esta região foi

incorporada à la dinámica económica mundial en las últimas décadas del siglo XIX por el impulso que provocó el explosivo incremento en el consumo masivo de electricidad transportada por cables forrados de goma, y también, por el desarrollo de la industria automovilística y el consecuente uso de neumáticos (BELTRÁN, 2001, p. 01).

Neste contexto, a extração do látex foi “a força dinamizadoras de seu despertar como espaço produtor de goma elástica” (p. 01). Com isso, a crescente demanda do mercado internacional valorizou as terras “onde cresciam árvores cuja seiva se converteria em goma elástica, o seja, a seringa e o *caucho*” (p. 02). Pelo que se observa, o uso industrial elevou as gomas elásticas à categoria de produtos “estratégicos”, o que estimulou os interesses do capital internacional, como companhias europeias e norte-americanas.

Nesse cenário, percebe-se que foi a exploração do látex que motivou a *Guerra del Acre*, conflito armado de brasileiros do rio Acre contra a ocupação boliviana de terras ricas em árvores de seringa. Vale ressaltar que, quando iniciou a exploração gomífera, sob comando de seringalistas brasileiros, as terras exploradas por estes, de acordo com o Tratado de *Ayacucho* de 1867, pertenciam à Bolívia. Deste modo, foi a disputa pelo domínio das árvores de leite que provocou tensões e negociações entre o governo brasileiro e boliviano em um primeiro momento e, depois com o governo peruano para definição do limite internacional (MORAIS *et al.*, 2012). Este conflito, ou seja, luta por recursos econômicos, foi o propulsor das negociações que definiram a atual fronteira política entre os três países nesta parte da Amazônia (BÉLTRAN, 2001).

A *Guerra del Acre*, como é denominado o conflito armado, pelos peruanos e bolivianos e, Revolução Acreana, como é designada na Amazônia, iniciou em 1889. Isso acontece quando o governo da Bolívia funda um posto aduaneiro, Puerto Alonso, em território ocupado por brasileiros do rio Acre. Finda, em 1903, o conflito com a Bolívia e, em 1909, o conflito com o Peru. Até 1902, o governo brasileiro considerava estas terras como bolivianas, pelo Tratado de 1867. Mas, em 1902, diante da formação do *Bolivian Syndicate*, o governo brasileiro muda a interpretação do Tratado com a Bolívia, e, a partir de então, passa a ser um “território ocupado por nacionais”, que deve nos pertencer.

O *Bolivian Syndicate* foi pensado pelo governo da Bolívia, quando viu a necessidade de uma “presença mais efetiva da nação boliviana na região, uma vez que esse governo considerava impossível conservar o território do Acre sem o aporte de capitais externos” (MORAIS, 2016, p. 89). Principalmente, porque faltava uma presença efetiva do Estado boliviano e, também, uma base demográfica nacional na região onde a ocupação era, basicamente, de brasileiros. Assim, a saída pensada pela Bolívia, para não perder a região do Acre, foi arrendar os altos rios para uma empresa de capital privado internacional, inspirada nas chamadas *Chartered Company*. Com o arrendamento, o Acre passaria a ser administrado por uma companhia de capital estrangeiro que estivesse interessada em arrendar o “território boliviano”, ocupado por brasileiros, em sua maioria (MORAIS, 2016, p. 89). Como sabemos, o desfecho deste conflito foi a *Guerra del Acre*, que teve fim com a assinatura de tratados de limites com a Bolívia (1903) e o Peru (1909), na primeira década do século XX.

Desenvolvendo mais esse aspecto, o ponto principal do contrato do Bolivian Syndicate era o arrendamento, por 30 anos, do “território boliviano” ocupado por brasileiros, pelo qual 60% dos lucros de exportação ficariam com a Bolívia e os 40% restantes com o *Bolivian Syndicate*. Já os lucros futuros viriam, especialmente, da cobrança de impostos sobre a borracha produzida nos seringais por brasileiros. Além disso, tal estratégia asseguraria ao cartel a faculdade do uso de força militar para garantir seus direitos na região dos altos rios, bem como a opção preferencial de compra do território arrendado, se assim desejasse (TOCANTINS, 2001b).

Nessa perspectiva, o Governo Peruano, entre 1902 a 1904, começa, a exemplo da Bolívia, a tentar tomar posse das terras que pretendia no Vale do Juruá e Purus. Com os peruanos, não houve guerra declarada, mas dois conflitos foram registrados: o da localidade Funil, onde peruanos foram mortos por brasileiros do Acre, e no rio Amônia, onde tropa do exército brasileiro, sob o comando do então prefeito departamental, coronel Taumaturgo de Azevedo, em 1904, expulsou os peruanos do barracão do Seringal Minas Gerais, hoje terras do município de Marechal Taumaturgo, na fronteira com o Peru. Segundo Euclides da Cunha:

Os peruanos só se localizaram no Purus depois de 1890, ocupando apenas três sítios aquém de Sobral, os de Hosanã, Cruzeiro (Independência) e Oriente na foz do Rio Chandless... Mas em 1903, pretendeu-se sancionar politicamente o que era apenas uma benévola tolerância (CUNHA, 2000, p. 165).

Continua Cunha em seu relato sobre a ocupação peruana, o caucheiro Dom Jorge Barreto, com instruções governamentais, fixa-se

... no Oriente, na foz do Chandless... território ocupado havia cerca de 30 anos por brasileiros, sem contestação, e numa distância abrangida por mais ou menos trinta seringais, que passava assim à jurisdição peruana (CUNHA, 2000, p. 165).

Destarte, a fronteira com o Peru fora definida após a entrega dos relatórios das comissões mistas de reconhecimento, criadas com a finalidade de atestar o “*uti possidetis*” ao longo dos rios Purus e Juruá. Para o Vale do Juruá, fora enviado Belarmino de Mendonça, e para o vale do Purus, Euclides da Cunha.

A conclusão de Euclides da Cunha foi que, a partir do Seringal Cataí, começavam a aparecer “vestígios dos grupos errantes de caucheiros peruanos” (2000, p. 310). Cunha conclui

afirmando que, “entre Cataí e Santa Rosa, a região é aparentemente deserta: só caucheiros trabalham internados na mata. Nada revela de barracas ou postos de brasileiros”. O Seringal Sobral “demarca hoje (1905) a mais avançada atalaia dessa enorme campanha contra o deserto” (2000, p. 310). Quem o alcança partindo da foz do Purus e percorrendo uma:

Distância itinerária de 1.417 milhas, tem a prova tangível de que quatro quintos do majestoso rio estão povoados de brasileiros, sem um hiato, sem a menor falha de uma área em abandono, ligados às extremas de todos os seringais (CUNHA, 2000, p. 310).

Já no Juruá, o coronel Belarmino Mendonça admirou-se ao ver “os núcleos senhoriais construídos pelos barracões e barracas”, em muitos pontos, “verdadeiros povoados, ostentando casarões extensos, sobrados e edifícios”. Tudo o que havia de “sólido e próspero era de brasileiro”. Os caucheiros só começavam a aparecer, dispersamente, da foz do Breu em diante. A partir do Breu, à semelhança de Cataí, esse panorama mudava. A Foz do Breu e o Seringal Cataí serviam de marco de transição de “duas explorações silvestres: o caucho e a seringa” (TOCANTINS, 2001a, p. 508). Em 1909, chegou ao fim a contenda, com a assinatura do Tratado do Rio de Janeiro (entre Brasil e Peru), que selou as fronteiras internacionais do Acre.

Durante décadas, após a borracha brasileira ter sido substituída no mercado internacional pela produção da Malásia, a partir de 1913, a zona fronteira, formada pelos três países, tornou-se uma região isolada e distante dos centros econômicos e políticos de cada nação. Esse isolamento resultou na construção de uma sociedade fronteira. Como ressalta Valcuende Del Río (2009), para os “antigos moradores”, a fronteira foi constitutiva da vida regional, o que significa dizer que as relações econômicas e afetivas se deram entre os habitantes da tríplex fronteira. A fronteira, no caso, “tem um caráter transnacional e suas ações cotidianas negam, em muitas ocasiões, a sua própria existência” (p. 186).

Para os recém-chegados, no contexto das décadas de 1970 e 1980, a “fronteira e os referentes identitários passam a ser a identidade nacional” (p. 189). Entretanto, os moradores da região fronteira vivem fluxos e vínculos que ultrapassam as fronteiras nacionais. A título de exemplo, destacamos a fala de Jaime Sebastião Luhlu Prishico Manchineri, indígena peruano, que nos ajuda a compreender a dimensão entre os povos nativos e/ou seus descendentes do viver do lado de lá e do lado de cá:

Eu vim do rio Ucayali; duma comunidade indígena chamada Pampa Hermosa. Quando eu tinha 6 anos de idade, a minha mãe faleceu de parto e, aos 10 anos, o pai se juntou com uma mulher que foi daqui do Brasil para o Peru. Ela é de família do pessoal do Seringal Guanabara. No ano de 1985, nos meus 22 anos, o pai planejou para vi fazer uma visita à família de sua esposa no Brasil. E eu fui convidado, pelo pai, para ser seu motorista fluvial. No mês de maio de 1985, fomos para Puerto Esperanza, pelo rio Purus, baixamos e chegamos a (cidade de) Sena Madureira em 3 pessoas: eu, pai e o João. No mesmo mês, chegamos na Terra Indígena Mamoadate, Aldeia Extrema. Naquela época, a liderança geral do povo Manchineri, era o José Urias. Como eu tinha concluído o 5º ano do primário, portanto, tinha conhecimento de leitura, escrita e matemática. E, aqui, o povo não tinha professor que ensinasse e pudesse alfabetizar as crianças que existiam na aldeia. Daí o cacique Zé Urias me

convidou para assumir esse cargo e eu concordei. Ao mesmo tempo, me engracei de uma menina e fiquei me ajuntando com ela até hoje. Então, a minha saída de Urubamba foi assim. Se o cacique não tivesse me convidado, era pra eu voltar (entrevistado em 2011 *apud* MORAIS *et al.*, 2012, p. 32).

Por este prisma interpretativo, a fronteira política é, portanto, concebida como o traço definidor de poderes territorialmente instituídos, isto é, das divisões político-administrativas entre Estados, mas também como zona de interação, como parte constitutiva da vida regional transfronteiriça, e, apresenta uma porosidade de múltiplas relações e fluxos econômicos e de mobilidade humana (PAULA; MORAIS, 2010).

A demarcação das fronteiras políticas entre os Estados Nacionais confronta-se com “outras lógicas, através das quais a fronteira transforma-se em fronteiras, que assinalam diferentes formas de vivenciá-las” (CÁRDIA, 2009, p. 23). Para a população fronteiriça, os “outros” são o estrangeiro, que são, ao mesmo tempo, o vizinho, o parente e, em determinados contextos, estes se transformam em um “nós” (CÁRDIA, 2009, p. 23). Do percurso reflexivo empreendido até aqui, fica, assim, entendido que a linha fronteiriça, neste caso, delimita o princípio da identidade territorial e a separação entre os “nacionais” e os “não-nacionais” via impedimentos jurídicos, políticos e ideológicos (RAFFESTIN, 2005).

A INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA: A RODOVIA INTEROCEÂNICA E A ROTA MIGRATÓRIA

A Amazônia, historicamente, tem-se constituído em uma região de múltiplos interesses geoeconômicos internacional e nacional, de modo que as estratégias do capital para a exploração de suas riquezas naturais estão envolvidas em vários projetos governamentais e privados, tanto nas escalas nacionais quanto macrorregional, ao longo do tempo.

De acordo com Alves, os grandes projetos para a Amazônia, na primeira década do século XXI, constituíram-se de um olhar geoeconômico articulado à Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), com ações do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), dos Planos Decenais de Energia (PDEs) e do Plano Nacional de Recursos Hídricos. Nesta perspectiva, a Amazônia é a “nova fronteira hidroenergética nacional” (2014, p. 206). Isso significa dizer que há “acumulação de capital em grande escala, com a mercantilização da natureza via a apropriação de terras, rotas e recursos minerais, florestais e hídricos”. Para tanto, é no jogo das relações internacionais que a região se insere, onde há a expansão de infraestrutura produtiva intensa, que se concretiza dentro da lógica do circuito econômico global.

Desse modo, destaca-se a iniciativa para a integração física Sul-Americana, formada pelos governos dos doze países da América do Sul, no ano de 2000, com a primeira reunião em Brasília. Isso resultou na criação da IIRSA “com o propósito de impulsionar a integração e modernização da infraestrutura física, sob a concepção regional de espaço sulamericano”, conforme o Comunicado de Brasília (CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO-COSIPLAN, 2013).

É nesse contexto que a IIRSA busca desenvolver projetos de integração de infraestrutura de transportes, energia e comunicação. No caso da energia, Alves (2014) analisa as relações da iniciativa com o governo brasileiro, via PAC, para a constituição do Complexo Hidrelétrico Madeira, formado pelas UHE de Jirau, Santo Antônio (no Brasil), Binacional, na linha fronteiriça do estado de Rondônia e departamento de Beni, na Bolívia e de *Cachuela Esperanza* (ainda em projeto), também no departamento de Beni.

Dentro dessa lógica, o eixo Peru-Brasil-Bolívia busca articular o redirecionamento do fluxo das exportações brasileiras para o Oceano Pacífico. Esse eixo corresponde a “10,52% da soma da superfície dos três países que o compõem, equivalendo a 10,2 milhões de habitantes e correspondendo a 4,49% da soma da população dos países constituintes, bem como apresenta um PIB de US\$ 20.448 bilhões” (IBERÊ, 2015, p. 144).

A integração regional nessa região de fronteira atraiu investimentos importantes, para a Construção das UHE do Complexo Madeira: Jirau e Santo Antônio, mas, consequentemente, também gerou conflitos e processos complexos de ordem ambiental e das formas de organização e luta dos trabalhadores envolvidos com a construção das usinas e das redes de conexão de energia elétrica, como o Linhão do Madeira, ligando Porto Velho (RO) a Araraquara (SP).

Além da construção das UHEs de Jirau e Santo Antônio e da interligação energética do sistema isolado Rondônia – Acre e do Corredor Porto Velho - Rio Branco – Assis Brasil – *Puerto Maldonado* – *Cusco/Juliaca* – Portos do Pacífico, envolvendo Brasil e Peru, também conhecido como rodovia Interoceânica ou Estrada do Pacífico, há outros projetos âncoras como, o Corredor Rio Branco – *Cobija* – *Riberalta* – *Yucumo* – *La Paz*, envolvendo Bolívia e Brasil; e, o Corredor fluvial dos rios Madeira – Madre de Dios e Beni, envolvendo Bolívia e Brasil (ALVES, 2014).

A Rodovia Interoceânica ou Estrada do Pacífico – BR 317 inicia em Humaitá, no estado do Amazonas, passa pelo estado do Acre e se liga ao restante do território nacional, a partir da BR 364, em sentido ao estado de Rondônia e ao Oceano Pacífico, via fronteira trinacional do Acre (BR), Bolívia e Peru. Partindo de Rio Branco, a Interoceânica chega a cidade de Assis Brasil na fronteira com o Peru, e Iñapari, cidade peruana na tríplice fronteira. No Peru, segue até o Oceano Pacífico, como *Carretera Interoceânica Sur*, totalizando 2,6 mil quilômetros, ligando essa fronteira brasileira aos portos peruanos de *San Juan de Marcona*, *Matarani* e *Ilo*, via a rota de *Iñapari*, *Ibéria*, *Puerto Maldonado*, *Azángaro*, *Juliaca*, *Matarani*.

Iniciada no governo do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em 2005, e concluída em julho de 2011, apesar das promessas dos governos estadual e federal dos benefícios da conclusão dessa rodovia, o que se observa, na realidade acreana, é que a construção da Interoceânica não trouxe, até o momento, importantes avanços econômicos e sociais para o Estado. Em trabalho de campo realizado em dezembro de 2019, na fronteira entre Brasil, Bolívia e Peru, constatamos o baixo fluxo de veículos e caminhões neste trecho da Interoceânica. Nesse sentido, o que se destacavam eram caminhões bolivianos, com combustíveis que cruzavam a fronteira pelo Peru, via Iñapari, adentrando ao território brasileiro pela cidade de Assis Brasil e se deslocando para a cidade de Cobija, na Bolívia, através da cidade brasileira de Brasília.

Bicalho (2013), em trabalho referente à Estrada do Pacífico na Integração Sul-Americana e o Acre, destaca que um projeto dessa magnitude traz consigo profundas mudanças regionais e impactos de diversas matizes em uma região de fronteira como a acreana, como a reprodução do desmatamento e a marginalização da população. No que tange ao papel da Rodovia para a interligação do Acre com os mercados internacionais, a expectativa de fortalecimento dos negócios esperados por representantes do setor industrial estadual, “não se iniciam com a inauguração da ponte de *Puerto Maldonado* sobre o rio *Madre de Dios*, concluindo a ligação terrestre com o Peru” (BICALHO, 2013, p. 196). Pois,

Difícilmente o Acre, em curto período de tempo, se transformará numa plataforma do comércio internacional do Brasil com outros países. A economia regional/local é restrita, não há demandas pelo pouco contingente populacional e das indústrias e são grandes as distâncias para outras regiões produtoras e consumidoras do país. Se por um lado a posição locacional de contato de fronteira e de proximidade com o Pacífico parecem positivas, por outro lado, esse posicionamento tem sua importância diluída face às distâncias a mercados nacionais, supridas por outras vias de maior competitividade. Em suma, os fluxos de exportação-importação do Acre, para a economia global, são pouco intensos e a maior circulação de mercadorias parece provir do incremento das trocas do comércio regional interfronteiriço. Esse quadro pode, evidentemente, ser alterado, mas a curto prazo, a resposta mais imediata da estrada é o incremento das trocas do comércio regional, uma meta do projeto de integração sul-americana. (BICALHO, 2013, p. 199).

No entanto, o fato de a estrada encontrar-se aberta o ano todo, devido à conclusão da pavimentação asfáltica, tem permitido imediatamente a mobilidade humana com a imigração internacional de haitianos, dominicanos, senegaleses e, mais recentemente, de venezuelanos, como veremos a seguir.

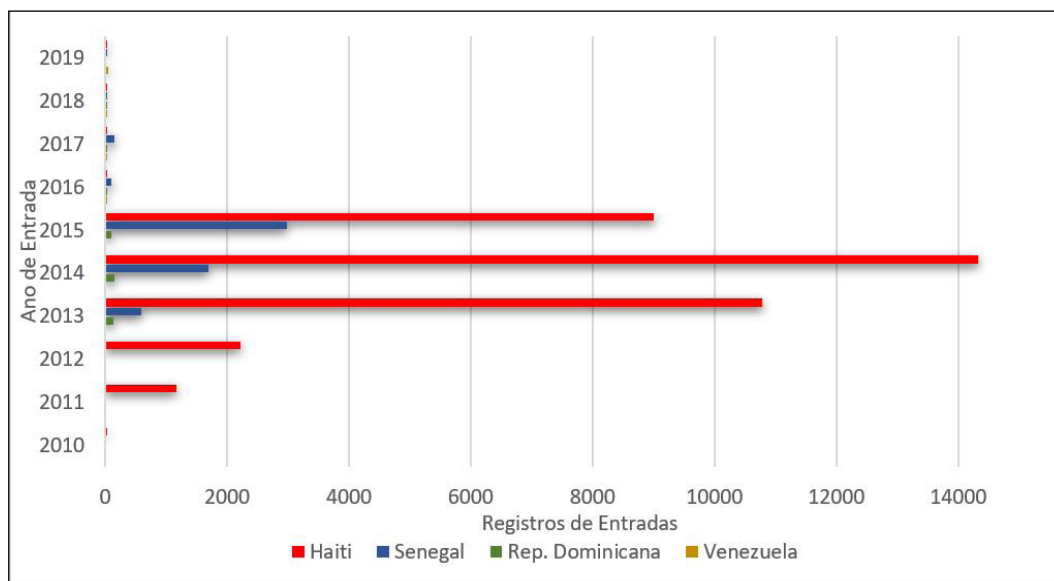
O CORREDOR MIGRATÓRIO: A ENTRADA DE HAITIANOS, SENEGALESES E VENEZUELANOS PELO ESTADO ACRE

O eixo estrutural do corredor migratório internacional foi/é a rodovia Interoceânica, estrada binacional que assegura a ligação terrestre do oceano Pacífico, no litoral sul do Peru, ao oceano Atlântico, no Brasil, iniciando a rota em território nacional a partir do estado do Acre, especificamente pela cidade acreana de Assis Brasil.

O estado do Acre foi/é a principal porta de entrada e, agora de saída de imigrantes haitianos no Brasil, a partir de 2010, quando em dezembro, estes começaram a chegar a cidade de Brasiléia, pela fronteira com a Bolívia. No Acre, o período de maior fluxo de entrada foram os anos de 2013, 2014 e 2015, respectivamente, 10.779, 14.333 e 9.011, já pela fronteira com o Peru (Gráfico 1). Segundo informações verbais de Maria da Luz Franco Maia, interlocutora do governo estadual na política de acolhimento do Acre, até janeiro de 2020, entraram no Estado pouco menos de 50 mil imigrantes de várias nacionalidades. Inclusive, o maior contingente foi de haitianos, seguidos pelos senegaleses, dominicanos e recentemente de venezuelanos (MAIA, 2018).

Os haitianos, os primeiros a migrarem pela rota da rodovia interoceânica, saíram de um Haiti em crise estrutural e abalado pelo terremoto de janeiro de 2010. Estes justificam a sua vinda para o Brasil, pela presença brasileira no comando da Missão das Nações Unidas para a Estabilização do Haiti (MINUSTAH), pelo crescimento da economia brasileira no início do século XXI e, pelas oportunidades de trabalho abertas pela Copa do Mundo de 2014, e, pelas Olimpíadas do Rio de Janeiro, de 2016 e, posteriormente, pela possibilidade de aquisição do visto humanitário, fatores estes que contribuíram para que o Brasil se transformasse em um novo destino desse fluxo.

Gráfico 1. Migrantes haitianos, senegaleses, dominicanos e venezuelanos que deram entrada no Brasil, pelo estado do Acre, entre 2011 a 2019.



Fonte: Dados de ACRE, novembro de 2019, elaborado por Dhuliani Cristina Bonfanti.

Os dados da Secretaria Estadual de Justiça e Direitos Humanos do Acre, através do Relatório da Coordenação da Divisão de Apoio e Atendimento aos Imigrantes e Refugiados-DAAIR, e das informações verbais de Maria da Luz, revelam que imigrantes de 35 nacionalidades cruzaram a fronteira entre Brasil/Peru, por Assis Brasil e, raramente, entre Bolívia/Brasil. Além do Haiti, Senegal e Venezuela, os maiores fluxos, possuem registro de passagem pelo estado do Acre, as seguintes nacionalidades: República Dominicana, África do Sul, Angola, Bolívia, República dos Camarões, Camboja, Chile, Colômbia, Costa do Marfim, Costa Rica, Cuba, Equador, Gambia, Gana, Guiné, Marrocos, México, Nigéria, Peru, República do Congo, Rússia, Serra Leoa, Bahamas, Bangladesh, Mauritânia, Namíbia e Togo (ACRE, 2019; informação verbal - entrevista com Maria da Luz F. Maia em fevereiro de 2020).

A rota dos imigrantes haitianos, acompanhados por Mamed (2016a) é/era a seguinte:

os imigrantes partiam da capital haitiana, Porto Príncipe, e seguiam de ônibus até Santo Domingo, capital da República Dominicana, que fica na mesma ilha. Nesse local compravam passagem de avião até o Panamá. Da Cidade do Panamá, eles prosseguiram de avião para Quito ou *Guayaquil*, as duas maiores cidades equatorianas. Ao desembarcarem no Equador, passavam pelo serviço de fiscalização do aeroporto como turistas, se reorganizavam durante alguns dias e seguiam em viagem para Lima, em ônibus ou veículo fretado, e, inclusive a pé. Nesse percurso, eles evitavam, por exemplo, a zona urbana da cidade peruana de *Tumbes*, na fronteira entre Equador e Peru, onde há o serviço policial de migração dos dois países. Para tanto, os coites conduziam os grupos de imigrantes por rotas alternativas até o ingresso em território peruano.

Já no Peru, passavam pelas cidades de *Mâncora*, *Talara*, *Piura*, *Chiclayo*, *Trujillo*, *Chimbote*, *Huaraz*, até chegarem a Lima, em viagem terrestre com duração, em média, de 25 a 30 horas. Na capital peruana também havia uma reorganização da viagem durante alguns dias, mas logo ela seguia por via terrestre, pela

Interoceânica, responsável pela ligação do Peru com o Brasil. Partindo de Lima, passavam por Cusco e chegavam a *Puerto Maldonado*. Nessa cidade, os coiotes definiam o prosseguimento em táxi ou em carros alugados, que levavam os imigrantes, por cerca de 4 horas, até Iñapari, cidade que faz fronteira com Assis Brasil, a primeira em território brasileiro.

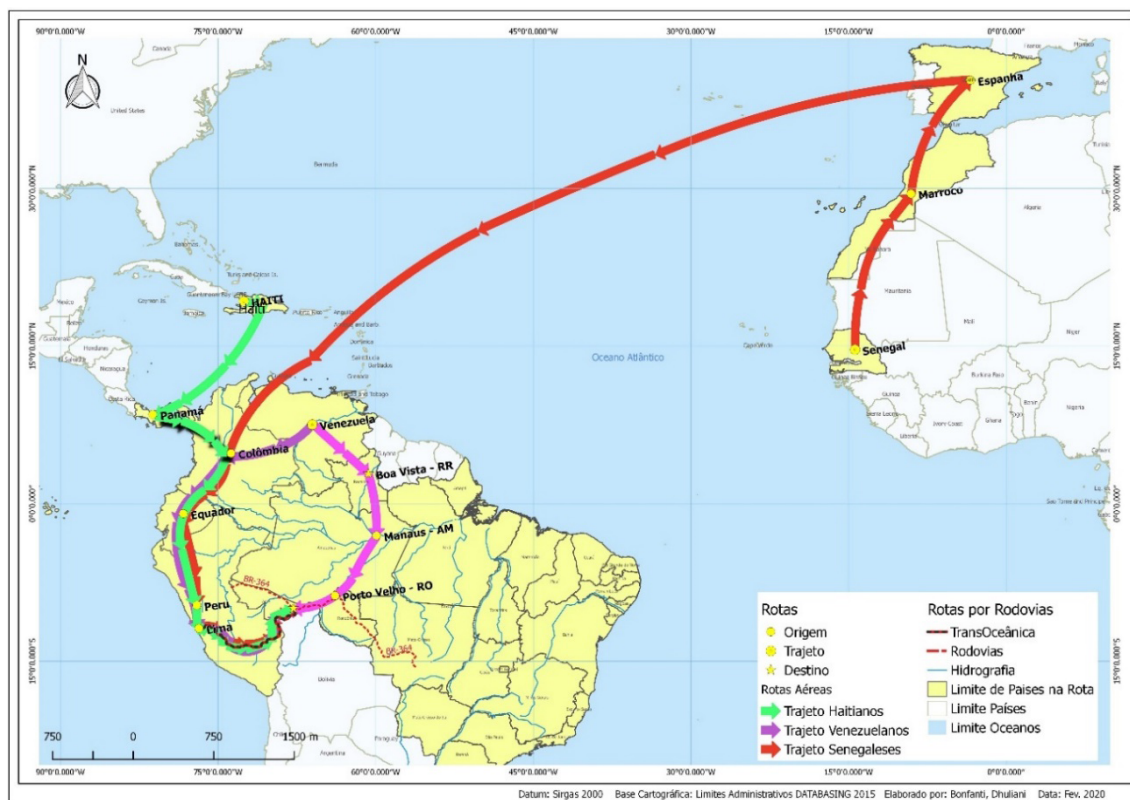
Em Assis Brasil, no Posto Alfandegário, na tríplice fronteira entre Brasil, Peru e Bolívia, os imigrantes se apresentavam ao serviço de controle migratório da Polícia Federal para registrar em seus passaportes a data de ingresso em território brasileiro. Depois continuam pela Interoceânica e chegam nas cidades gêmeas de Eptaciolândia e Brasileia, onde existe a delegacia de Polícia Federal responsável pela região de fronteira, unidade na qual davam entrada à solicitação de refúgio (MAMED, 2016a, p. 83-84).

Os migrantes provenientes do continente africano, em entrevista à Mamed, relataram que realizam a viagem “a partir do contato com as redes de coiotagem”. Dentre estes, os senegaleses que começam a chegar, no Brasil, pelo estado do Acre, em número considerável a partir de 2013. A rota percorrida por esses imigrantes, inicia-se de avião, em *Dakar*, capital senegalesa, com escala em Madri, na Espanha, e prossegue para o Equador, conforme podemos observar na Figura 1. Por sua vez, as cidades de Quito e Guayaquil funcionam/funcionaram como importantes portas de entrada, por estarem conectadas com voos internacionais provenientes do Caribe e da América Central. Ao chegarem a Quito, “eles passam então a seguir a mesma rota dos haitianos até o Acre”, via Interoceânica. Os senegaleses justificam a vinda ao Brasil, pela “demanda de força de trabalho muçulmana na indústria da carne de segmento *halal* e pela facilidade da rota, além das experiências de compatriotas que já se consolidaram em cidades brasileiras” (MAMED, 2016b, p. 87).

Desta forma, podemos destacar também que, a partir de 2017, temos o acréscimo de mais uma nacionalidade na rota migratória da rodovia interoceânica: a venezuelana. A partir desta data, os números mostram um aumento considerável de venezuelanos nas entradas no Brasil pela fronteira do estado do Acre, que hoje é superior aos haitianos, que, até então, se destacavam neste corredor migratório.

No que diz respeito à rota destes migrantes venezuelanos que chegam ao estado do Acre, Araújo Neto (2020) destaca que: os indígenas Warao entram no Brasil por Pacaraima em Roraima, depois seguem a pé ou de ônibus para Boa Vista, depois para Manaus, depois para Porto Velho e, pela BR 354, até chegar à cidade Rio Branco, no estado do Acre. Já os não indígenas saem da Venezuela em direção à Colômbia, depois Equador. A rota colombiana apresenta maior facilidade de ingresso, devido à grande quantidade de cidades gêmeas e da infraestrutura rodoviária. Ao chegarem ao Equador, integram-se à rota já consolidada, por onde partem os haitianos, senegaleses, dominicanos, chegam ao Peru e seguem pela Rodovia Interoceânica para o Brasil, via estado do Acre.

A primeira rota de entrada de haitianos no Brasil foi pela fronteira trinacional da Colômbia, Peru e Brasil, tendo a cidade brasileira de Tabatinga como porta de entrada. Em comparação com o estado do Acre, esta rota tinha fluxo de pessoas em menores dimensões. Esta rota não se consolidou, visto que este trajeto era de difícil acesso, pela “disposição geográfica, distância da cidade em relação à capital do estado e à ausência de serviços de assistência e proteção por parte do poder público e de organizações não governamentais”, como a Pastoral da Mobilidade Humana, da Igreja Católica (MAMED, 2016a, p. 71). Esta rota esteve ativa até o ano de 2013.



Fonte: Mamed (2016b), Maia (2018), Araújo Neto (2020) e entrevistas, nossas, com imigrantes.

Elaborado por Dhuliani Cristina Bonfanti.

Figura 1. Rota dos imigrantes haitianos, senegaleses e venezuelanos, com passagem pelo estado do Acre.

Conforme alerta Mamed (2016c, p. 80), a grande maioria dos migrantes haitianos que chegaram ao Brasil, através da Interoceânica, eram/são indocumentados e “vítimas das redes compostas por informantes, aliciadores e coites”. Esses agentes eram, em geral, “equatorianos, peruanos e brasileiros, incluindo também os próprios haitianos”, que agiam estrategicamente nos “diversos países e localidades por onde se estabelecia a rota”.

No que diz respeito ao valor do trajeto, nossos informantes e os de Mamed (2016a), relataram-nos que, do Haiti ao Brasil, o preço pago girava entre US\$ 2 mil a US\$ 8 mil pela viagem em grupos, até o Acre. Ao chegarem neste estado, foi-nos relatado, por alguns imigrantes, que acreditavam já ter pago pela hospedagem e alimentação no Acre, bem como pelo transporte para o Centro-sul do país. O trecho da viagem considerado mais perigoso era por território peruano. Neste, os migrantes sofriam “diversas práticas de extorsão, como roubo, cárcere, espancamentos, estupros e até mortes, situação que era agravada pelo desconhecimento da rota, do idioma local e, especialmente, pela condição de indocumentados” (MAMED, 2016a, p. 84).

De acordo com os nossos entrevistados e os de Mamed (2016a, p. 86), os migrantes do sexo masculino chegam ao Brasil, “graças ao investimento feito por toda família, que elegem um membro jovem para tentar trabalhar no Brasil e, posteriormente, ser capaz de receber os outros parentes”. Sendo assim, várias são as estratégias utilizadas pelos imigrantes para conseguirem os recursos financeiros para o pagamento da viagem e, do serviço das redes até o Acre: como ajuda financeira dos parentes que moram em outros países, a venda de algum bem da família, outra, empréstimos com redes de agiotagem. E, como nos relatou alguns dos nossos entrevistados, a ajuda de igrejas evangélicas.

Ao chegarem ao estado do Acre, debilitados após dias de trânsito, sem perspectivas de encontrar emprego no Estado, e, sem dinheiro para prosseguir viagem até os grandes centros do país, os imigrantes foram/eram acolhidos em abrigos, até o ano de 2016, pelos serviços do Estado. Os acampamentos/alojamentos eram “mantidos pelos governos federal e estadual, cuja estrutura assegurou a regularização da documentação pessoal e, em muitos casos, a mediação deles como força de trabalho apta para seguir viagem” e ingressar no mercado de trabalho brasileiro.

Os acampamentos eram os “pontos de referência a todos os migrantes que chegavam ao Acre”, o que atraiu, em um primeiro momento, os “empresários em busca desta mão de obra barata e ávida para todo tipo de emprego disponível, em especial na construção civil e agroindústria frigorífica” (MAMED, 2016a, p. 88). Os abrigos eram os locais que serviam de acampamento aos imigrantes e passaram por vários endereços no estado do Acre.

Nesse contexto, os acampamentos eram os “pontos de referência a todos os migrantes que chegavam ao Acre”, o que atraiu, em um primeiro momento, os “empresários em busca desta mão de obra barata e ávida para todo tipo de emprego disponível, em especial na construção civil e agroindústria frigorífica” (MAMED, 2016a, p. 88). Os abrigos eram os locais que serviam de acampamento aos imigrantes e passaram por vários endereços no estado do Acre.

Em rápida retrospectiva, os primeiros alojamentos foram instalados na cidade de Brasiléia, na fronteira com a Bolívia, a 230 km da capital Rio Branco. O primeiro abrigo, em Brasiléia, era uma casa alugada pelo governo estadual e, o segundo foi um galpão próximo à Polícia Militar. Em abril de 2014, o abrigo de Brasiléia foi desativado, pois não suportava mais a demanda da chegada de imigrantes internacionais, sendo transferido para a capital acreana, Rio Branco, onde funcionou temporariamente, por cerca de dois meses, no Parque de Exposições. Depois, foi instalado na Chácara Aliança, onde funcionou por dois anos. Em 2016, o abrigo de Rio Branco é fechado e, a partir daí, não se tem mais uma política de acolhida, no estado do Acre. As casas de apoio, na atualidade, são alugadas, pelos próprios migrantes ou pela Cáritas de Rio Branco, ou são casas de particulares, como a de um senegalês que já acolheu cerca de 300 migrantes, na periferia da cidade de Rio Branco (MAIA, 2018).

Em um segundo momento, o governo estadual, com o intuito de deslocar os imigrantes para o Centro-Sul, organizava “viagens de grupos, em ônibus fretados, que saíam diariamente do abrigo de Rio Branco com destino as cidades de São Paulo, Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre” (MAMED, 2016a, p. 88). Na sequência, o governo do estado do Acre, alegando poucos recursos para os pagamentos do aluguel dos acampamentos e, dos ônibus fretados, suspende os dois serviços: ônibus, em 2015, e acampamento, em 2016.

O que temos acompanhado com as pesquisas recentes é que esses imigrantes tinham e, ainda têm o estado do Acre como corredor migratório de acesso ao Brasil para se deslocarem às outras unidades da federação, em busca de trabalho. No momento de maior fluxo migratório, entre os anos de 2014, 2015 e 2016, o país ainda vivia a fase de construção de grandes projetos de infraestrutura e obras vinculadas aos eventos internacionais, sediados até o governo da Presidenta Dilma Rousseff (2016).

Consequentemente, muitos se deslocaram para as capitais estaduais, que sediaram os jogos da Copa e o Rio de Janeiro com as Olimpíadas. Em atividade de campo, do projeto de pesquisa com imigrantes haitianos e venezuelanos, no ano de 2019, na cidade de Cuiabá (MT), constatamos que muitos tinham entrado pelo Acre e, trabalhado em obras de estádios, aeroportos e de transporte como o VLT. Além disso, em relatos com associações de imigrantes haitianos na capital paulista, de senegaleses em Cuiabá (MT) e interior de

Santa Catarina e Rio do Grande do Sul, e de venezuelanos em Maringá (PR), foi possível identificar que os setores de construção civil e as agroindústrias da carne empregaram a mão de obra imigrante nos momentos de expansão desses setores da economia nacional.

Com a crise da economia brasileira após 2016, muitos imigrantes passaram a fazer o caminho inverso de quando chegaram ao Brasil pela fronteira acreana. A opção seria retornar pelo Acre para acessar outros países do Cone Sul e América do Norte, a partir do Peru e América do Norte.

Em atividade de campo, na cidade de Assis Brasil, em dezembro de 2019, dialogamos com imigrantes venezuelanas que estavam seguindo do Acre a Buenos Aires. Estas seguiriam a rota pelo Peru, depois Chile até o destino, a Argentina. Essas mulheres migrantes relataram as dificuldades em sair da Venezuela sem um destino certo, sem garantia de trabalho e moradia, pois, em cada trecho percorrido, aumentava a insegurança dos difíceis trajetos e das formas de abordagens das polícias migratórias e das redes de transporte, que cobram preços exorbitantes por trajetos muito mais baratos que os praticados com os compatriotas. Não só os relatos das longas viagens eram registrados com sofrimento, mas também a saudade de seus familiares, principalmente por saber que estavam passando por problemas sociais e econômicos, tais como o desemprego, a fome e a falta de saúde em seu país de origem.

Para chegar até o presente deste cenário de migração, também colhemos relatos da insegurança com o atual governo brasileiro do Presidente Jair Messias Bolsonaro, que não tem uma política de acolhimento dos imigrantes, ainda mais após a saída do Pacto Internacional de Migração, e a forma como os imigrantes passam a ser vistos em território nacional: isto é, como um adversário na disputa por trabalho e emprego frente ao desemprego que afeta o mercado brasileiro. Outro exemplo que a pesquisa tem registrado refere-se ao quadro de precariedade dos imigrantes indígenas venezuelanos Waraos, na cidade de Rio Branco. Diariamente, esses indígenas estrangeiros estão nas esquinas das principais ruas e avenidas da cidade, realizando coletas para conseguirem manter a alimentação e moradias dos membros das suas famílias (Figura 2).

Sobre essa situação, o trabalho de Araújo Neto (2020) registrou a trajetória de um grupo de 20 indígenas Waraos na capital acreana. Registrou também as dificuldades que as secretarias estadual e municipal têm tido no atendimento desse grupo de imigrantes. O autor demonstra que, apesar dos esforços de servidores públicos, com vistas a resolver a situação da cobrança dos órgãos federais como o MPF e o MPE, o que sobressai é a falta de um projeto concreto do governo estadual e federal com recursos para atuar junto aos migrantes, permitindo um acolhimento digno na fronteira acreana.

Os venezuelanos indígenas Warao têm a característica nômade, porém, estão sofrendo as mesmas dificuldades de diversos imigrantes, quando chegam no Brasil e, principalmente, no estado do Acre, no momento em que procuram um atendimento na rede de saúde, no CRAS, no terminal rodoviário, secretarias de governo e demais órgãos. Essas instituições não estão preparadas para atender esse público (ARAÚJO NETO, 2020, p. 94).

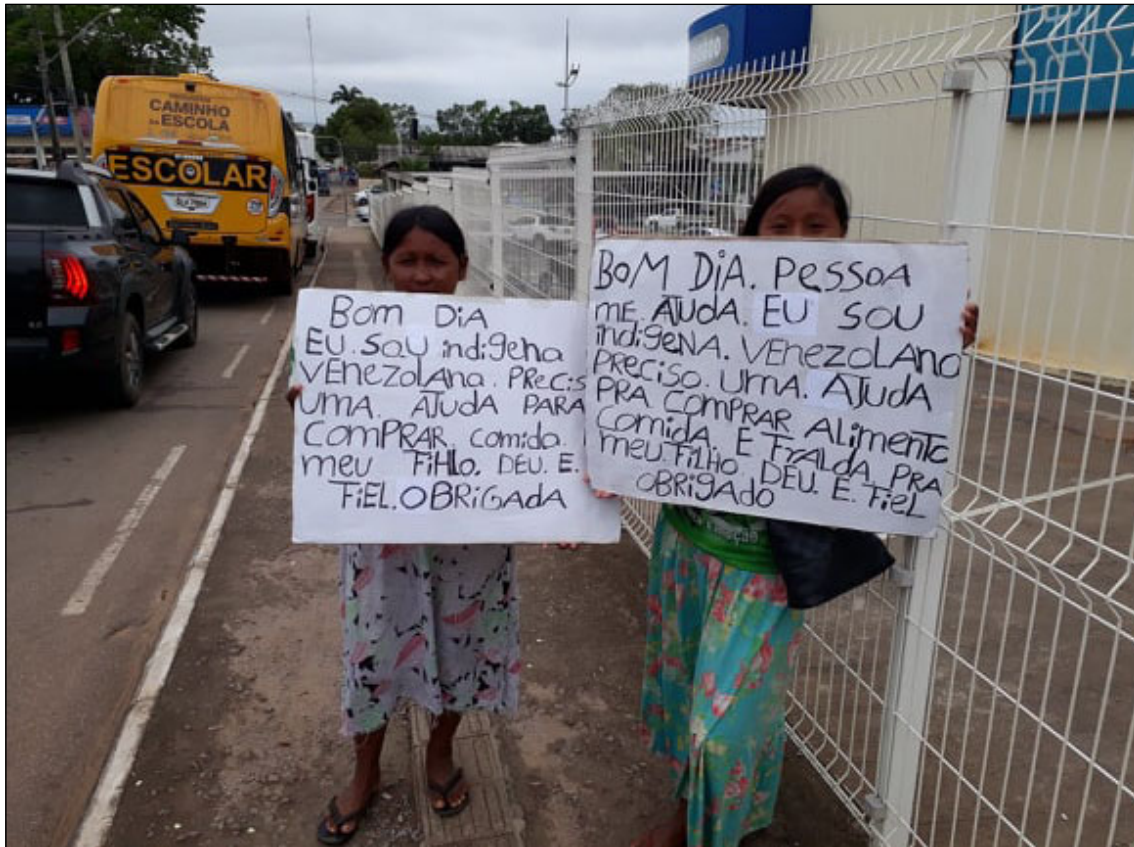


Foto: de novembro de 2019, publicada em Araújo Neto, 2020.

Figura 2. Venezuelanas Indígenas Warao, em Rio Branco, com cartazes pedindo ajuda financeira.

Neste momento, temos mais um agravante, pois, desde março de 2020, a fronteira com o Peru encontra-se fechada, como medida de combate ao Covid 19. Dessa forma, cerca de 300 imigrantes, em sua maioria haitianos, estão retidos na cidade fronteiriça de Assis Brasil, no Acre. Estes imigrantes de retorno são provenientes da região Centro-Sul do Brasil e, muitos têm como meta chegar ao México, para tentar adentrar nos EUA. Este número não tem aumentado, em detrimento da proibição pelo estado do Acre para que as empresas de ônibus não vendam passagens para estrangeiros. Pois, a fronteira Brasil-Peru também está fechada para os próprios peruanos que tentam retornar para o Peru.

Em 07 de maio de 2020, um grupo de 43 peruanos, vindos de São Paulo, foi proibido de entrar no estado do Acre, conforme noticiou o jornal Contilnet, em sua edição do dia 07 de maio. Outros 22 peruanos, em abril, realizaram o mesmo percurso, com destino a Assis Brasil e Iñapari, cidade fronteiriça no Peru. Antes de entrarem em território peruano, 04 testaram positivo para a Covid-19. O quarteto ficou em quarentena, ao lado da ponte binacional, em acampamento improvisado na entrada do território peruano.

Com estes exemplos, gostaríamos de chamar a atenção para o fato que a fronteira passa por períodos de funcionalização e desfuncionalização, de acordo com os interesses em jogo, conforme temos argumentado desde o primeiro momento deste trabalho.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As fronteiras, como vimos, são abertas ou fechadas, dependendo dos interesses em disputa, haja vista os limites atuarem como filtros aos fluxos internacionais. No caso da imigração internacional pela trinacional, em certos momentos, os haitianos e senegaleses foram bem-vindos, depois tiveram suas entradas dificultadas. Neste contexto, as fronteiras podem ser mais ou menos permeáveis, podendo inclusive ser dissolvidas.

Sem dúvida, as fronteiras são, ainda, datadas, o que nos remete à sua construção histórica, tanto social quanto territorial. Por conseguinte, a delimitação da fronteira reflete amplas relações de poder e adquire diferentes significados de acordo com as funções das quais está investida. A fronteira é, finalmente, a marca simbólica das territorialidades.

Transposta para o caso peruano e boliviano, a questão da fronteira impõe-se de modo a evidenciar que há a oposição entre os serranos e os amazônidas, bem como entre os seringueiros e os paulistas, no caso do Acre dos anos de 1970 e 1980. Por tal linha de raciocínio, foi possível verificar que os “amazônidas da fronteira” foram definindo-se historicamente, estando, por exemplo, em conformidade com a atividade extrativista e o sistema socioeconômico e cultural que o engendrou.

No contexto atual, os Outros são também a leva de migrantes negros (caribenhos e africanos), os indígenas e não indígenas da Venezuela. Dito de outra maneira, esses outros não são bem-vindos pela população local, ficando expostos a todo tipo de preconceito.

No contexto da integração sul-americana, constatamos que a fronteira regional da Amazônia Sul Ocidental tem incorporado novas dinâmicas econômicas e de infraestruturas, desencadeadas por projetos governamentais nacionais e macrorregional como a IIRSA, materializados em obras de geração de energia e em rodovias de interligação internacional, como a Interoceânica, que possibilitou a rota migratória para o Brasil, com a entrada pelo estado do Acre.

REFERÊNCIAS

- ACRE (Estado). **Relatório de entrada de Imigrantes**. Rio Branco: Secretaria de Estado de Assistência Social, dos Direitos Humanos e de Políticas para as Mulheres, Divisão de Proteção a Vida. Núcleo de Apoio a Migrantes e Refugiados, novembro de 2019.
- ALVES, J. **As revoltas dos trabalhadores em Jirau (RO):** degradação do trabalho represada na produção de energia elétrica na Amazônia. 2014. 671 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade UNESP, Presidente Prudente, 2014.
- ARAÚJO NETO, D. **O Estado do Acre como corredor internacional de mobilidade humana:** o caso dos indígenas venezuelanos Waraos na cidade de Rio Branco. 2020, 101 f. Monografia (Bacharelado em Geografia) - Universidade Federal do Acre, Rio Branco, 2020.
- ARRUDA, R.S.V. Fronteiras e identidades: os povos indígenas na tríplice fronteira Brasil-Bolívia-Peru. Projeto História. **Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, São Paulo: PUCSP, n. 39, p. 159-178, jul/dez. 2009. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/revph/article/view/5840/0>. Acesso em: 20 dez. 2019.
- BELTRÁN, C. L. La exploración y ocupación del Acre (1850-1900). **Revista das Índias**, La Paz: CSIC, v. 61, n. 223, p. 148-162, 2001. Disponível em: <http://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/article/view/573>. Acesso em: 20 dez. 2019.
- BICALHO, A.M.S.M. Estrada do Pacífico na Integração Sul-Americana e o Acre. **Espaço Aberto**, Rio de Janeiro: PPGG/UFRJ, v. 3, n. 2, p. 185-208, 2013. Disponível em: <https://>

- revistas.ufrj.br/index.php/EspacoAberto/article/view/2122. Acesso em: 15 mar. 2019.
- CÁRDIA, Laís Marreti. Etnografia das fronteiras políticas e sociais na Amazônia ocidental: Brasil, Peru e Bolívia. **Revista Eletrônica de Geografia Y Ciências Sociais, Barcelona**, p. 181-203, 2009.
- CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO-COSIPLAN. **Historia**. 2013. Disponível em: <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=121>. Acesso em: 20 dez. 2013.
- CUNHA, E. **Um paraíso perdido**. Brasília: Senado Federal, 2000.
- FOUCHER, M. **Fronts et frontières: um tour du monde géopolitique**. Paris: Fayard, 1991. 691 p.
- IBERÊ, D. **IIRSA: a serpente do capital: pilhagem, exploração e destruição cultural na América Latina (Santo Antônio e Jirau)**. Rio Branco: Edufac, 2015. 158 p.
- IGLESIAS, M.M.P. **Os Kaxinawá de Felizardo: correrias, trabalho e civilização no Alto Juruá**. 2008, 659 f. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - UFRJ/MN/PPGAS, Rio de Janeiro, 2008.
- MAIA, M.L. **Vivências de imigrantes senegaleses no bairro defesa civil em Rio Branco/AC**. 2018. 16 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Pós-Graduação em Filosofia dos Direitos Humanos) - Faculdade Diocesana São José-FADISI, Rio Branco, 2018.
- MAMED, L.H. Haitianos na Amazônia: a morfologia da imigração haitiana pelo Acre e o horizonte da inserção precária. **Revista RURIS**, v. 10, n.1, mar. 2016a. Disponível em: <https://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/ruris/article/view/2636>. Acesso em: 20 jan. 2020.
- MAMED, L.H. **Imigração caribenha e africana pela fronteira trinacional Peru-Bolívia-Brasil: características, especificidades e repercussão social**. Campinas: UNICAMP, 2016b.
- MAMED, L.H. Haitianos no Brasil: da entrada indocumentada pela Amazônia à inserção precarizada no mercado laboral. **Argum** (Vitória), v. 8, n. 3, p. 78-90, set./dez. 2016c. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/4755/475555258012.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2020.
- MORAIS, M.J. **Acreanidade: invenção e re-invenção da identidade acreana**. Rio Branco: EDUFAC, 2016. 312 p.
- MORAIS, M.J.; SILVA, D.C.; MANCHINERY, A.S.S.; ESPÍNDOLA, M. Fronteiras e mobilidade territorial: trajetórias de famílias seringueiras na região fronteira do Acre, BR, Pando, BOL e Madre de Dios, PE. In. PINTO, M.C.B.S.; MORAIS, M.J.; LIMA, J. (orgs.). **Processos de territorialização e identidades sociais**. São Carlos, 2012. v. 2.
- PAULA, E.A.; MORAIS, M.J. Nos labirintos das fronteiras amazônicas. In. VALENCIO, N.; PAULA, E.A.; WITKOSKI, A.C. (orgs.). **Processos de territorialização e identidades sociais**. São Carlos: Rima, 2010. v. 2.
- RAFFESTIN, C. A ordem e a desordem ou os paradoxos da fronteira. In. OLIVEIRA, T.M. (org.). **Territórios sem limites: estudos sobre fronteira**. Campo Grande: UFMS, 2005.
- RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993. 203 p.
- TOCANTINS, L. **Formação histórica do Acre**. Brasília: Senado Federal. 2001a. v. 1.
- TOCANTINS, L. **Formação histórica do Acre**. Brasília: Senado Federal. 2001b. v. 2.
- VALCUENDE DEL RÍO, J.M. **História e memórias das três fronteiras: Brasil, Peru e Bolívia**. São Paulo: EDUC, 2009.
- VALCUENDE DEL RÍO, J.M.; CÁRDIA, L.M. Etnografia das fronteiras políticas e sociais na Amazônia ocidental: Brasil, Peru e Bolívia. **Scripta Nova: Revista Eletrônica de Geografia Y Ciências Sociais** [em linha], Barcelona: Universitat de Barcelona, v. 13, p. 181-203, 2009. Disponível em: <https://www.raco.cat/index.php/ScriptaNova/article/view/133211>. Acesso em: 20 jan. 2020.