

LOCALIDADES FRONTEIRIÇAS: A QUESTÃO DA INTEGRAÇÃO ATRAVÉS DA RODOVIA TRANSOCEÂNICA NA AMAZÔNIA SUL OCIDENTAL*

José M. Valcuende Del Río**
Laís M. Cardia***

Resumo: Durante a investigação procurou-se a aproximação, como unidade de análise, das distintas formas de territorialização de um mesmo espaço por parte dos sujeitos sócias, que se viram obrigados a conviver com as diferenças marcadas por uma fronteira político-administrativa. Uma realidade que se caracteriza pelas constantes mudanças e que agora vive um fato, que é parte de um processo mais global, e que pode afetar intensamente as relações dessas populações fronteiriças: a construção da Rodovia Transoceânica. Essa rodovia tornou-se um elemento prioritário para o Estado brasileiro. Entre as expectativas existentes em relação à mesma estão os incrementos de determinadas exportações, visando um mercado cada vez mais importante, o asiático.

Palavras-chave: Rodovia Transoceânica. Populações de localidades fronteiriças. Integração. Transformações.

Introdução

Nos meses de maio e junho de 2006, realizou-se uma pesquisa em localidades da tríplice fronteira Brasil (Assis Brasil), Peru (Iñapari) e Bolívia (Bolpebra). A investigação teve como base duas perguntas: 1) em que medida a Rodovia pode representar um elemento de mudança e integração para essas populações considerando os aspectos econômicos, sociais, culturais e políticos? 2) quais são as expectativas dessas populações diante dessas mudanças? Para realizar esse trabalho selecionaram-se diferentes grupos representativos das populações locais: comerciantes, seringueiros, madeireiros, colonos, juntamente com representantes políticos e do tecido associativo.

Durante a investigação procurou-se, como unidade de análise, aproximação das distintas formas de territorialização de um mesmo espaço por parte dos diferentes sujeitos sociais, que se viram obrigados a conviver com as diferenças marcadas por uma fronteira político-administrativa. Uma realidade que se caracteriza pelas constantes mudanças e que agora vive um fato, que é parte de um processo mais global, e que pode afetar intensamente as relações destas populações fronteiriças: a construção da Rodovia Transoceânica, ligando o Brasil ao Oceano Pacífico, através do Peru.

* Resultados obtidos com a conclusão da primeira parte do PROJETO FRONTEIRA: interculturalidade e sócioambientalismo na Amazônia Sul Ocidental (Brasil/Peru/Bolívia). Projeto financiado pelo CNPq em 2006. Algumas reflexões aqui contidas foram apresentadas na VII RAM – Porto Alegre, 2007.

** Doutor em Antropologia. Professor da Universidad Pablo de Olavide – Espanha. jmvalrio@upo.es

*** Doutora em Antropologia Social. Professora da Universidade Federal do Acre. lmcardia@uol.com.br

São vários os informes e artigos escritos em relação ao impacto da Rodovia Transoceânica que, de forma direta ou indireta, analisam seus possíveis efeitos sobre a população (PAREDES, 1992, 2003; DOUROJEANNIM, 2001; BROWN et al., 2001; BALBÍN; PATRÓN, 2006; PICCOLI, 2006). Neste artigo dois aspectos são relevantes:

- os discursos políticos utilizados pelos países implicados em sua construção;
- os discursos das populações locais e a questão da integração.

A análise de ambos os discursos permite a compreensão dos interesses que fazem parte do jogo em um projeto que significará uma profunda transformação para essa região, assim como as expectativas das populações locais.

Os discursos do Estado em relação à Transoceânica

Há muitos anos a estrada transoceânica constitui para o Brasil um projeto de grande importância para o desenvolvimento do Acre e de outros estados brasileiros. A estrada é uma parte fundamental para o que se denominou “desenvolvimento”. A integração tem significados diferentes tanto em nível local como estatal. Para o Brasil a rodovia é estratégica porque permite a comunicação com o Oceano Pacífico, inclusive do ponto de vista político, porque pode potencializar seu peso nessa zona continental. Do ponto de vista econômico, por permitir a aproximação ao mercado asiático, um dos mais importantes neste momento.

O Estado peruano também buscaria abrir novos mercados, mesmo que suas possibilidades de competir, neste momento, com os brasileiros seja menor, ainda que com certas potencialidades (madeira, produtos agrários etc.) e potencializar o setor turístico. Nesse sentido, o mercado brasileiro seria importante, tanto para as zonas mais desbravadas, como para a escassamente explorada região de Madre de Dios. O desenvolvimento das regiões amazônicas seria, também, um elemento importante nos discursos relacionados à estrada: grandes zonas sem explorar, onde poderiam ser encontrados importantes recursos, ao que não estariam alheias as grandes empresas brasileiras.

No caso da Bolívia, a estrada será fundamental à medida que desenvolva sua própria infraestrutura viária. A construção da estrada que unirá Cobija com esse eixo, a alguns quilômetros de Ibéria, em direção a Puerto Maldonado, articularia esse país aos grandes “caminhos do desenvolvimento”. A ativação do setor florestal, a articulação interna de um país com um sistema de comunicação deficitário, a ativação do turismo seriam alguns dos objetivos dessa política.

Hoje ninguém discute a importância da estrada interoceânica, inclusive politicamente, o que não significa que no Peru, por exemplo, tenha havido um grande debate em torno da significação dessa rodovia, o que ficou claro nas eleições presidenciais de 2006:

¿Qué desea **Brasil** en el Oeste, o sea "aquí"?:

- Las reservas de petróleo, gas y minerales que se encuentran en el Amazonas incluyendo los Andes Orientales y el Chaco boliviano, así como el abastecimiento barato del gas de Tarija, para proveer a su creciente industria. (...)

- **Brasil** requiere una "opción **carretera**" hacia los principales puertos del Pacífico, desde Manta (Ecuador) hasta Arica (Chile), es decir que incluye todos los puertos del Perú, particularmente Paita, Huacho, Callao e Ilo. Tómese en cuenta que este s. XXI ya es catalogado como el de la "Era del Pacífico", sustentada en la alta densidad mercantil con la incorporación al comercio mundial de "pesos pesados" como China e India. BRASIL: Carretera Interoceánica y Ambición del Pacífico. Reservista Rolando Raborg. (s.d.).

Nessa mesma página esse autor adverte, citando outros autores inclusive o Barão de Rio Branco, para o que entende como processo de neocolonização:

Brasil no debe quedarse en la obra efectuada, sino que debe llegar hegemónicamente al Pacífico"- Canciller, Barón de Río Branco.

"Cuidado con **Brasil**. A mí me han criticado muchas veces mi reacción cuando me venían con cosas de 'integración con el **Brasil**'. No se percibe que uno integra al que desintegra. Siempre afirmé muy claramente que bastaba con mirar el mapa para darse cuenta donde estaban las tajadas más grandes de nuestros territorios perdidos, así, como lonjas. Yo les decía a mis ministros 'la **carretera** hacia la frontera con **Brasil** NI DE VAINAS'. Será para que se nos vengán encima y nos engullan. Yo he servido en frontera y he visto la penetración brasileña. Todavía existe y no tenemos como controlarla – Presidente del Perú, Gral. Juan Velasco Alvarado (ZIMMERMANN, s.d.).

As informações relativas a essa estrada são impressionantes em meios de divulgação como a internet. Milhares de páginas relativas ao tema, apoios e críticas, mas, sobretudo, expectativas. São centenas os anúncios de peruanos que solicitam trabalhar na construção da estrada (trecho peruano), como milhares são os peruanos que estão chegando à capital de uma zona escassamente povoada. A rodovia tem gerado importantes expectativas de desenvolvimento (sustentável?).

Já há alguns anos o Estado do Acre se transformou, no discurso, em uma das bandeiras do "desenvolvimento sustentável". Na prática, a preocupação ambiental do Estado, com relação às regiões limítrofes da Bolívia e do Peru, é atualmente maior, assim como com seu nível de desenvolvimento. Hoje o Acre constitui umas das referências brasileiras na defesa ambiental, pelo menos teoricamente. O certo é que o discurso do desenvolvimento sustentável é parte dos referentes de identificação de um Estado, em pleno processo de reafirmação identitária. Convém analisar com mais cuidado esse fato. A defesa ambiental foi, durante muito tempo, a defesa de um "nós" frente aos *invasores paulistas* que começaram a ocupar uma posição de poder

realmente importante. A velha elite dissolvia-se e era substituída por um setor da população que começava a ocupar posições de poder. Não é estranho que a “florestania”, “os povos da Amazônia”, “o desenvolvimento sustentável” etc. se ativem como elementos identificadores dos coletivos que começam a ser deslocados pelos “outros”.

O discurso ambientalista continua ativo e pode constituir um referente importante para o futuro. Sem dúvida, as carências dessa zona, em relação às pautas dominantes de desenvolvimento, são muitas: desarticulação interna, escassez de infraestrutura, economia fortemente dependente, escassa industrialização, desenvolvimento mínimo dos setores de turismo, etc. A estrada, nesse contexto, converteu-se, nas palavras de Brown et al. (2001), em um sonho tanto para as zonas fronteiriças em geral como para o Estado acreano em particular:

O melhoramento das estradas é um sonho regional, tanto do lado brasileiro como dos lados peruano e boliviano na Amazônia Sul-Occidental. Este sonho está se tornando realidade no Acre, Brasil via investimentos como o Programa Avança Brasil na estrada BR-317. O Avança Brasil é um programa do Governo Federal que prevê investimentos de bilhões de reais nos próximos anos na construção de estradas, pontes, hidroelétricas e ferrovias na região norte do país, com o objetivo principal de integrar mercados, tanto nacional como internacionalmente (IPAM-ISA 2000; CASTRO, 2001).

O problema fundamental que agora se coloca é como compatibilizar o desenvolvimento com a sustentabilidade. As inversões realizadas nesses projetos são realmente importantes, uma inversão milionária que contrasta com a escassez de recursos das populações locais para afrontar novas necessidades, especialmente das regiões fronteiriças. As previsões com relação à estrada apontam para o aumento da população nessas regiões, para mudanças nos hábitos de consumo, para uma intensificação na utilização dos recursos naturais. Sem um trabalho global em toda a região da fronteira, sem uma intensificação das relações políticas em nível trinacional e, sobretudo, sem limites para o crescimento, o desenvolvimento sustentável pode vir a ser um mero discurso, que serviu precisamente para colocar valor em uma zona que, a partir de agora, busca simplesmente o desenvolvimento. Quais são as expectativas das populações locais nesse sentido?

A construção da estrada: discursos locais e integração

Já foi dito que nem todos os grupos sociais que vivem na fronteira percebem da mesma forma a construção da estrada. As diferenças são substanciais, se se comparar o caso de Bolpebra com Assis Brasil e Iñapari, mas, em todo caso, a estrada significa uma modificação importante no jogo de relações das distintas populações, um fato que não é novo em uma zona que tem experimentado contínuas mudanças nos últimos anos. É necessário, portanto, aproximar-se

dessas diferenças na hora de realizar uma melhor avaliação do impacto da transoceânica nesta área fronteiriça.

1 Assis Brasil

Dois podem ser os qualificativos gerais da população de Assis Brasil⁴⁶, em relação à estrada transoceânica: otimismo, (especialmente político) e preocupação (especialmente do comércio local).

Do ponto de vista político, foi assumido um discurso mais geral em relação à integração que pode contribuir de forma importante para potencializar determinados setores econômicos, como o manejo da madeira, a agropecuária, o comércio e o turismo. Diferentemente do que ocorre nas outras localidades (Iñapari e Bolpebra), alguns projetos apoiados pelo Estado começam a ser uma realidade: uma ampla rede de escolas rurais foi criada, a extensão da UFAC, a construção de uma Pousada Ecológica. São ações que tornam visível uma aposta por uma população que olha o outro lado da fronteira, mas olha principalmente o interior de seu próprio Estado.

O processo de desenvolvimento econômico experimentado nos últimos anos supôs, nas palavras do prefeito, um incremento da auto-estima, em uma população que, historicamente, vem se sentindo esquecida. A construção da transoceânica significa para Assis Brasil uma nova era, com algumas luzes e, também, muitas incertezas, em especial para o setor comercial. Os comerciantes não estão tão otimistas, como quer deixar claro o discurso político-institucional. Devemos levar em conta que o comércio desenvolvido no âmbito local é um comércio de pequena escala, que se viu favorecido pela articulação das três populações fronteiriças. A construção da estrada pode contribuir para potencializar outros centros comerciais que vão se aproximar com o tempo. Os comerciantes colocam-se agora dois problemas fundamentais com relação ao futuro de suas atividades:

- o primeiro é com relação à posição que Assis Brasil vai ocupar nesse novo eixo. Ou seja, a pergunta que fazem os comerciantes entrevistados é até que ponto Assis Brasil conseguirá ser mais que um mero lugar de passagem? Até agora esse município tem sido um lugar de parada quase obrigatória para os transeuntes que passam pela fronteira. A melhora nas vias de comunicação poderá significar que esse município seja relegado a um segundo plano, favorecendo as cidades de maior porte.
- o segundo problema é com a alfândega. No local onde foi construída, na entrada da cidade, não favorece a parada das pessoas que podem seguir direto para o Peru, já que ali formalizaram sua

⁴⁶ Assis Brasil tem hoje cerca de 4.500 habitantes (comunicação pessoal do Secretário Municipal de Planejamento).

entrada nesse país, ao passo que a passagem por Iñapari é obrigatória. Esse fator é realmente importante porque coloca sérias dúvidas para o setor comercial local, em relação ao lugar em que devem investir: na cidade ou ao longo da rodovia, antes da alfândega. Enquanto seus vizinhos peruanos têm mais clara essa situação, porque a rodovia atravessa por ali, os investimentos em Assis Brasil continuam indefinidos.

Está claro que as possibilidades de sobrevivência e desenvolvimento dessa população têm muito a ver com a capacidade de gerar um tecido comercial e de serviços fortes, mas também criar uma oferta atrativa que permita atrair uma parte do público que utilizará a estrada transoceânica. Essa preocupação se evidencia na potencialização de diversas atividades lúdicas em que está atuando o comércio local, em parceria com a Prefeitura Municipal, com a finalidade de dar visibilidade a essa localidade. Assis Brasil melhorou muito nos últimos anos em todos os sentidos, mas são muitas as dificuldades que ainda se apresentam, se se quiser tornar rentável economicamente a nova estrada.

2 Iñapari

A rodovia transoceânica é vista como uma oportunidade, mas que gera certos receios e alguns problemas. Do ponto de vista de uma parte dos entrevistados, o principal deles é que a população não foi preparada e ninguém questiona o que pode significar o crescimento econômico. A questão fundamental é quem serão os beneficiários desse processo.

Existe a convicção generalizada de que a Estrada do Pacífico responde aos interesses econômicos brasileiros, que serão os mais beneficiados. O Estado brasileiro é visto como muito mais potente e com maior capacidade de intervenção. A população que se encontra em Assis Brasil tem muito mais apoio do que a população de Iñapari. A falta de recursos da administração pública é mais que evidente, tanto no Ayuntamiento (Prefeitura), como no Centro de Saúde ou nas diferentes associações que compõem a vida local. Não deixa de ser significativo que para uma boa parte das pessoas entrevistadas que ocupam postos-chave nas diferentes instituições e associações, a busca de apoios econômicos passe mais pelas ONG's do que pelo Estado, que historicamente tem deixado de lado essa zona peruana.

As demandas por moradia em Iñapari têm crescido substancialmente e algumas grandes indústrias planejam instalar-se nessa localidade. Assim, a população local encontra alguns problemas nesse novo cenário. O principal deles tem a ver com a regulamentação dos terrenos nos quais se encontram os negócios, o que dificulta a solicitação de empréstimos bancários. São, especialmente, os comerciantes e pessoas dedicadas à oferta de serviços de diversos tipos os que têm mais expectativa em torno da estrada. Ao mesmo tempo, são os mais críticos com a

passividade do Estado peruano diante desse fenômeno. Uma passividade que os deixa em uma clara posição de desvantagem em relação aos brasileiros. Mesmo assim, essa população soube aproveitar a melhora da comunicação com a construção recente da ponte, o que contribuiu para melhorar alguns negócios (restaurantes, pensões etc).

(¿En Iñapari ha habido cambios?)

Sí, pero se hace en base de allá (se refiere a Assis Brasil). Ellos de allá se están quejando de que el movimiento se está haciendo acá, la pizzeria se llena, la pollería también, entonces el movimiento de allá está bajando.

(¿El puente como ha influido en eso?)

Mucho, el turismo va y viene. (...) El puente nos ha beneficiado. (Entrevistado do setor de serviços. Iñapari).

Efetivamente, a construção da ponte que une Brasil e Peru contribuiu de forma importante para o desenvolvimento de alguns negócios. Os negócios dedicados à venda de roupas e outros produtos, cujos preços são menores no Peru, foram favorecidos. Hoje Iñapari é ponto de partida para a aproximação com o interior peruano: uma significativa frota de táxis que fazem o trajeto até o interior é o sintoma mais claro desse processo. Os transeuntes têm que carimbar aqui seu passaporte, o que os obriga a atravessar a cidade, onde está a maior parte dos negócios. Essas boas perspectivas significam que alguns dos comerciantes planejem a remodelação ou a criação de novos negócios, que permitem tornar rentável essa situação estratégica.

Iñapari va a crecer mucho, porque el control de desaduanaje va a ser aquí, es acá donde van a parar. Acá está programado para esa construcción del desaduanaje. La aduana va a tener una cantidad muy importante de carros, entonces el desaduanaje no lo van a hacer en un día, entonces esa gente va a tener que consumir aquí. Eso sin contar con el turismo. (...). (Entrevistado do setor de serviços de Iñapari).

Por sua vez, setores como o madeireiro, de pequenos pecuaristas e agricultores vêm com certa expectativa esse processo. A melhora das estradas será fundamental para ampliar o mercado e, sobretudo, para reduzir custos. A atual infra-estrutura viária encarece muito seus produtos. A construção da estrada significará uma redução importante de gastos, o que os tornará mais competitivos. Nesse sentido, é interessante o fenômeno que está sendo produzido em algumas madeiras, que há algum tempo estão investindo esforços para conseguir a certificação de seus produtos, o que poderia incrementar muito seu valor frente a um novo mercado. Para isso a contribuição da transoceânica pode ser grande. O mesmo ocorre com os pequenos produtores e pecuaristas.

Os produtos hortifruti peruanos têm uma considerável fama e têm potencialidade para competição no mercado, em relação ao Brasil. Sem dúvida, o caráter minifundista do setor, sua desestruturação e a falta de uma rede viária que lhes permita colocar a produção no mercado dificulta seu desenvolvimento, o que explica seu pequeno peso na economia local, ainda que seja

realmente importante, já que permite ou complementa a subsistência de um amplo número de famílias. As mesmas dificuldades têm o setor pecuário. De qualquer forma, outros setores estão começando a aparecer, como a piscicultura, que poderá se beneficiar da proximidade de mercados internos, como Ibéria e Puerto Maldonado.

As vozes críticas em relação à estrada são poucas, mas também existem e se baseiam na incapacidade do Estado peruano de rentabilizar essa inversão, o que poderia deixar claramente desprotegida a população local, em relação aos novos “invasores”. Outros problemas apontados estão relacionados com algumas das conseqüências que advirão com a sua construção:

- o primeiro dos problemas apontados tem a ver com o traçado da estrada que vai atravessar o município e poderá acabar com a tranqüilidade de uma parte da população e incrementará um aumento de trânsito. As escolas estão muito próximas da estrada e as crianças a utilizam para chegar a elas;
- o segundo problema, que foi apontado em algumas entrevistas, está relacionado com o que poderia ser o aumento da delinqüência e incremento da insegurança;
- o terceiro problema está relacionado com um possível aumento do narcotráfico. Até agora, embora se esteja tratando de uma das regiões mais “quentes” do narcotráfico internacional, não se trata de algo muito problemático no local. Algumas pessoas apontaram já uma incipiente visualização do mesmo. A estrada poderá agudizar um problema que atualmente é secundário em Iñapari.

A administração local está tentando, mesmo com suas escassas possibilidades, preparar-se para esse projeto. A estratégia política do Ayuntamiento passa, primeiro, por potencializar a Alfândega como um espaço que convide os transeuntes a permanecer aí; segundo, por favorecer a uma população que pode se ver prejudicada, sobretudo se for construída a estrada boliviana, que é Ibéria. Próxima a Puerto Maldonado, essa localidade se encontra em uma posição que pode dificultar o desenvolvimento, convertendo-se em um lugar de passagem. Para evitar isso, as autoridades provinciais estão estudando a criação da zona franca.

A partir do âmbito político local, resumem-se da seguinte forma alguns dos problemas que afrontam a Província com relação a esse projeto:

P: (...) pero es curioso que ahora que se habla de la libertad de personas da la impresión de que la presión policial es más fuerte que nunca, especialmente en el tráfico de mercancías, antes que no existía ese proceso de integración parece que la movilidad era mayor.

R: Se ha dado una situación en que los de Assis e Iñapari se movían libremente, pero esto se revierte porque Brasil ha dado más impulso a esta frontera, y ahora esto se revierte y nosotros somos los que consumimos en Brasil. Ahora me extraña bastante que se esté controlando con el tema de la vacuna, y esto es materia de conversar en el Comité, para mi no es impedimento de perder la integración. Ha habido muchos errores de la policía federal que ha empezado a tomar medidas contra los peruanos a los que tildaban como narcotraficantes, eso

se había regulado pero ahora vuelve a suceder con la tarjeta sanitaria. Tu podrías llegar hasta Brasiléia, pero es para conversar, hay que poner orden. Nosotros estamos trabajando en el MAP para ver los problemas comunes que tenemos, el caso de los seringueiros, campesinos que todos los tienen. Nosotros decimos que no existe frontera, debe existir la integración. Por eso es que en el MAP se están viendo muchos de estos temas. Es necesario tener en cuenta lo que va a traer la carretera, las enfermedades que van a llegar, el crecimiento pero también otro mal como la delincuencia y las enfermedades de la vieja Europa. Estamos viviendo ya la integración, pero se necesita más apoyo del gobierno central y regional. (Alcaide de Iñapari).

3 Bolpebra

“¿Cómo viven los emigrantes en España? ¿Se gana mucho dinero...?” são algumas das frases ouvidas e anotadas em caderno de campo e que evidenciam a desesperança de uma população cujas expectativas de futuro são obscuras. Nesse sentido, o que esperam os habitantes de Bolpebra da rodovia transoceânica?

A rodovia transoceânica deixou de lado essa população, embora houvesse a intenção de que, situada em Assis Brasil, conectasse os dois municípios. Não é estranho que as expectativas em torno desse projeto sejam escassas em curto prazo e que a visão de “periferização” em que vive essa população esteja se tornando mais aguda.

À medida que novas infra-estruturas sejam criadas (Aduana), implicará mais controle, o que dificultará o pequeno comércio desenvolvido pelos bolivianos, enquanto não se torne realidade o projeto anunciado pelas autoridades desse país, a construção que une por via terrestre Cobija e Bolpebra. Os habitantes dessa localidade têm que atravessar o Brasil para comprar e vender em Cobija, o que gera sérias dificuldades, já que os produtos são considerados “contrabando” pelas autoridades brasileiras. A criação de uma nova fronteira em Assis Brasil pode ser um problema para eles. Uma outra questão que vai complicar ainda mais a vida dessa população e que irá restringir seus deslocamentos são medidas de controle sanitário, como o controle da malária. Nesse caso, serão solicitadas a carteira internacional de vacinação e a presença maior dos controles policiais.

-P: ¿Hay diferencia de precios entre Assis Brasil y Bolpebra?

-R: Sí, hay mucha diferencia. Por ejemplo no sólo nosotros traemos de Cobija estos productos, tenemos algunas telas, como esos cojines que traemos de Iquique, directamente de Cobija acá. Y luego de La Paz traemos algunas ropas, también de Santa Cruz que es de Bolivia, así lo reunimos y luego lo traemos.

-P: ¿Y cómo lo traen?

-R: Por carretera

-P: ¿Va usted allá a recogerlo?

-R: Mi señora es la que va, hasta la Paz.

-P: ¿Va por carretera desde Cobija?

-R: No, como comerciante se va ella por vuelo de avión. Llega a La Paz, compra lo que se necesita, lo que busca la gente, lo que le gusta. Eso se compra, y luego se acumula en un transporte que traen los camiones, por camiones lo mandan y llega a Cobija, y una vez que llega a Cobija ya se lo paga cuantos

kilos tenía ese producto y se recoge. Luego llegando de Cobija ya se trae aquí, y se trae todo lo que se ha traído de La Paz, pero de poco en poco, y esas partes traemos por Assis Brasil.

-P: Y ese es el problema que nos comentaban el otro día con el control de la policía.

-R: Exactamente.

-P: Que siendo de Bolivia, comprando en Bolivia, tienen que pasar por Brasil obligatoriamente.

-R: Exacto, eso es. Porque muchas veces yo creo que hay importaciones de cigarros, esas veces había cigarro brasileño, pero se traía de Iquique ¿no? y llegaba nuevamente a Bolivia, de Bolivia aquí los que consumían eran los mismos brasileños. Esa vez nosotros habíamos traído esos cigarros, pero desde el momento que hemos tropezado con la receta federal, pues desde esa vez hasta ahorita no hemos vendido cigarros.

-P: ¿Qué van a hacer ahora cuando funciona la aduana en Assis Brasil?

-R: Sí, desde el momento que va a funcionar yo pienso que va a ser más estricto el control ¿no? Yo creo que no va a haber..., no va a haber para traer mercadería ¿no? Ahora va a ser una época difícil por eso precisamente estamos aquí ejecutándole a la autoridad de aquí para que se haga de una vez la carretera, pero lamentablemente..., yo digo lamentablemente como boliviano está totalmente atrasado. Me dijeron que de aquí a un par de años todavía, la carretera se va a hacer una realidad, pero lo que queremos ahora es la carretera de acceso a Cobija pero lo tenemos difícil. (comerciante de Bolpebra).

Os habitantes de Bolpebra têm a sensação de que a área de fronteira está se desarticulando, e que cada vez são maiores os problemas em relação a outras localidades fronteiriças. Uma ponte que una Bolpebra a Assis Brasil⁴⁷ e especialmente uma rodovia que comunique Bolpebra com Cobija são as duas maiores reivindicações de uma população, que requer infra-estrutura e serviços para poder competir em igualdade de condições com as populações vizinhas.

A integração trinacional representada pela transoceânica é, portanto, uma preocupação no médio prazo. Sem uma boa comunicação interna, Bolpebra pode ver reforçada sua situação de “ilhada”.

4 Indígenas⁴⁸

Independientemente das características e peculiaridades dos grupos indígenas (Jaminawá e Manchineri), o certo é que a visão sobre a estrada transoceânica, para a maior parte dos seus representantes, é negativa. A estrada tem sido a via inicial de penetração de novas populações e, em muitos casos, tem implicado um processo progressivo de devastação da floresta. Essa visão é compartilhada não somente por representantes brasileiros, mas também por ONG's que

⁴⁷ Atualmente a comunicação só é possível através do Rio Acre. Durante boa parte do ano é realizada com pequenas embarcações (catraias). Porém, na época em que o rio baixa muito (verão), só é possível atravessar caminhando, o que supõe uma série de limitações para os comerciantes.

⁴⁸ É necessário esclarecer que somente foram contatadas as famílias que estavam na cidade, já que não havia autorização oficial para entrada nas aldeias.

trabalham em localidades como Puerto Maldonado e Cobija. A estrada pode ser uma clara ameaça para essas populações e poucos benefícios. As medidas corretivas desenvolvidas em outras regiões têm sido insuficientes (PICCOLI, 2006).

Só se encontrou uma exceção com relação a essa visão da estrada: a Comunidade de Bélgica, situada no término de Iñapari, uma comunidade de recente criação, para onde convergiram interesses diversos. Por um lado as ONG's e por outro as indústrias madeireiras que buscam a certificação de seus produtos. A comunidade de Bélgica trabalha, nesses momentos, para uma indústria madeireira. Essa empresa administra energia elétrica, administra bens e serviços e os indígenas exercem seu trabalho para ela. Na conversa que se manteve com eles ficou claro que a estrada é vista com bons olhos, como também seria a melhora das comunicações da aldeia com Iñapari. Nesses momentos a passagem é feita por um caminho em más condições, que se torna intransitável na época da chuva, sendo o rio o meio de comunicação fundamental.

Esse último exemplo evidencia as importantes diferenças entre os grupos indígenas. Alguns grupos integrados no sistema socioeconômico têm aspirações similares aos habitantes de qualquer das populações analisadas. Outros grupos lutam para manter suas especificidades, o que também implica uma forma de entender o desenvolvimento.

As transformações do meio na fronteira

Anteriormente assinalou-se a incidência já havida com a construção brasileira da rodovia transoceânica. O lado brasileiro foi, até agora, o mais dinâmico economicamente, fato percebido com o papel de protagonista adquirido por Assis Brasil, a partir do seu crescimento nos últimos anos. Teoricamente a rodovia contribuiu com esse desenvolvimento, mas os problemas ocasionados por ele só foram parcialmente tratados.

A existência de áreas preservadas e das reservas extrativistas tem contribuído para manter um amplo território. Sem dúvida, e olhando para o futuro, não se pode esquecer o que já ocorreu em outras esferas. A demarcação de “espaços naturais” vem acompanhada por uma intensificação na utilização do território em outras zonas. Inclusive, com medidas protecionistas é difícil controlar um uso racional do espaço, à medida que se intensifica o crescimento da população e suas necessidades. A situação fronteiriça, por sua vez, dificulta a realização de uma política compartilhada em matéria ambiental. Três legislações diferentes e um escasso controle se traduzem em uma superexploração de certos recursos, que poderia se intensificar com a chegada da rodovia.

A responsabilidade sobre fatos, como a ausência cada vez maior de caça e pesca, o que

estaria prejudicando as populações indígenas, é grande. O Brasil havia criado uma série de normas para regular esses recursos, porém as ações, a partir de âmbitos que ultrapassam o nacional, seguiram operando de forma prejudicial sobre o meio. Vejam-se algumas opiniões:

Eu levo ao conhecimento da senhora e das autoridades do meu Brasil, muitas vezes as pessoas dizem que a falta de peixe seca o rio. Não é não. O maior problema que nós temos na nascente dos rios é que, saibam os senhores e as senhoras, que aqui nós moramos numa divisa. Divisa do Brasil, Peru e Bolívia e na nascente onde se divide o rio Acre entre o Peru e o Brasil, os igarapés peruanos, Pratinha, Santa Helena, os madeireiros peruanos estão detonando a selva amazônica do Peru. Então no futuro vai secar mais. Então precisamos que as autoridades do Brasil tomem as devidas providências junto às autoridades do Peru, porque existe um plano de manejo. Mas para mim repovoar o rio, em dois anos eu repovoô, agora com referência à madeira é 30/40 anos para que uma árvore venha dar condições de voltar a seu habitat normal. Esse é o manejo sustentável”. (Presidente da Associação de Pescadores de Assis Brasil).

“Está disminuyendo mucho la caza porque están entrando con máquinas. El venado y el sajino son muy escasos, porque los trabajos de los madereros están llegando muy lejos, y los hacen correr. (...) Por todos sitios se está trabajando la madera, se hace bulla y se van. (...)

(¿La pesca está libre?)

Aquí no hay control de nada, allá sí, está la institución del IBAMA (se refiere a Brasil). Ellos tienen oficinas y gente controlando la flora y la fauna para que nadie se meta, ni los nativos, a ellos les demarcan su área pero fuera no. (Habitante de Iñapari).

A partir da Bolívia e das populações indígenas se vê a responsabilidade que vêm tendo os pescadores, especialmente brasileiros, com a cada vez maior ausência de peixes do Acre. A caça ilegal também se apresenta como outro dos problemas sérios dessa região, independentemente de que a caça, com caráter lucrativo, esteja regulamentada. A floresta, até agora, tem suportado a extração de recursos que são importantes para a subsistência de determinados grupos. No futuro o incremento da população vai exigir um controle muito maior desses recursos.

A floresta vai deixar de ser de todos para, progressivamente, converter-se em um espaço resignificado em função de determinados interesses, um processo que talvez seja inevitável a partir desta perspectiva desenvolvimentista, mesmo com suas repercussões sociais.

O manejo de madeira está começando a ser uma realidade incipiente. Sem dúvida, a crítica dos madeireiros é forte. Um aspecto fundamental dá conta de que a extração madeireira será uma das atividades mais claramente beneficiadas pela construção da rodovia. Até poucos anos atrás, no caso peruano a extração era praticamente livre. O sistema de concessões modificou, substancialmente, o acesso aos recursos. Agora são as empresas que têm acesso à exploração que deve ser manejada de forma sustentável e, nesse caso, algumas empresas iniciaram um caminho difícil, entre outras coisas, porque outras continuam com uma política de exploração no curto prazo. Por sua vez, os ilegais continuam agindo, inclusive em áreas indígenas. Como assinalou um antigo madeireiro: “yo antes en toda mi vida podía cortar cinco

caobas, actualmente con los medios que existen eso se corta en un día. Por otro lado en el tiempo establecido no se recupera un árbol”.

A necessidade de madeira está produzindo escassez e a falta cada vez maior das madeiras mais apreciadas está revalorizando outras espécies e, por esse fato, o processo de derrubada parece não ter fim. Por outro lado, a extração desse recurso coloca um sério problema de fundo: a quem pertencem os recursos? No passado os pequenos madeireiros tinham acesso a um recurso que, em certa medida, era utilizado livremente. Seus escassos meios faziam com que só fosse afetada a árvore cortada. Atualmente, esse recurso tende a se concentrar em poucas mãos, cada vez mais tecnificadas.

A intensificação da produção da madeira será, provavelmente, uma das conseqüências da construção da rodovia, não só no Peru, mas no Brasil e na Bolívia também. A implantação de uma política correta de manejo será fundamental para a manutenção da floresta e também para que os setores mais desprotegidos não se vejam expropriados de seus recursos em benefício de outros grupos.

Em relação a outro tipo de recurso, parece claro que a transoceânica deveria vir acompanhada de uma melhora das vias internas de comunicação (os chamados ramais). Se esse processo ocorrer, assistir-se-á a uma intensificação da produção agrária, tão esperada em algumas dessas localidades. São milhares de hectares que estão esperando para serem explorados, tanto no Brasil como no Peru. A população rural até agora só pôde usar uma parte de suas terras. A melhoria nas vias de comunicação supõe que a maior parte das terras seja posta para exploração ou vendida com outros fins. Em todo caso, uma das conseqüências imediatas desse processo é a intensificação do uso de um solo que até agora foi abundante, mas que começa a se tornar escasso. Essa abundância de terra foi o que atraiu a população de Bolpebra e é o que está atraindo para Madre de Dios milhares de pessoas:

Yo soy de una zona seca de selva en le norte, en la ciudad donde vivía es superpoblada, la gente lucha por tres meses de terreno y allí el terreno cuesta bastante, la gente se pelea por el terreno. Allí se trabaja por 7 soles diarios en el campo, y aquí trabajaba por 20, y es por eso que la gente aquí encuentra otras posibilidades, y esa es la diferencia. Por eso la gente dice que aquí tenemos todo, pero eso va a cambiar, va a llegar mucha gente para trabajar (Concejel, Iñapari).

Já se viu como a chegada de novas pessoas significa um aumento da pressão sobre o meio, mas implica também uma mudança nos hábitos de relação com o mesmo. Os amazônicos têm costumes diferentes dos serranos, dos paulistas, e/ou das novas populações chegadas à Bolívia. Os habitantes dessa zona se caracterizam por sua multiatividade, como afirmou um representante municipal de Iñapari: “aquí la gente hace de todo”. Nesse fazer de tudo os recursos proporcionados pelo meio são uma parte de um sistema em que a monetarização tem sido

realmente escassa. As novas populações se aproximam de um meio desconhecido e, às vezes, hostil. Isso se mostra na dificuldade para explorar novos recursos: “Nosotros no pescamos, no tenemos esa mentalidad, nos da la impresión de perder el tiempo” (habitante de Bolpebra) ou “Yo conozco las plantas de mi zona pero las de aquí no” (habitante de Bolpebra).

Todos esses fatores poderiam ser entendidos como elementos positivos, tanto que a população que chegou mais recentemente não pesca, não utiliza determinados recursos por desconhecimento... Sem dúvida, pensa-se que essa falta de apego e desvalorização do meio amazônico que se produz na nova população não é positiva. Por exemplo, o fato de não pescarem não significa que não comam peixe. Assim, os recursos aumentam de valor no intercâmbio comercial. A esse aumento de valor se acrescenta o escasso apreço a um meio considerado hostil, o que pode facilitar o processo de destruição ou a mudança de significação do mesmo.

O certo é que, mesmo na fronteira, está-se em uma fase muito inicial desse anunciado crescimento. O aumento no preço da terra e das habitações já é uma realidade. Um entrevistado de Assis Brasil disse: “me custa quase o mesmo uma casa aqui ou em Rio Branco”. A dificuldade de acesso tanto aos recursos como à terra ou a uma habitação pode ser o início de um processo desconhecido na região até agora e é o incremento da exclusão social, que sempre chega com as políticas desenvolvimentistas. Sobreviver na Amazônia ainda é possível, apesar das carências. A partir de agora, a definição e regulamentação do espaço serão realizadas na prática: não se levar até o fim políticas corretoras que vão delinear o novo significado do espaço e dos recursos. A população amazônica dessa fronteira assumiu a lógica do desenvolvimento. O problema é se as pautas de desenvolvimento serão similares às aquelas de outras regiões desses países. De fato, não deixam de chamar a atenção alguns exemplos que se podem considerar paradoxais. Antes se disse que essas regiões ocupavam uma posição marginal no contexto de seus estados. Sem dúvida e sendo isso certo, há dados reveladores que indicam que a centralidade sócio-política não tem que se traduzir, necessariamente, em melhores condições de vida:

Los departamentos que tenían la mayor cantidad de pobres fueron Lima, Cajamarca, Piura y Puno. Mientras que los departamentos con menor cantidad de pobres fueron Madre de Dios, Moquegua, Tumbes, Tacna y Pazco, que son los departamentos menos poblados del país. (ALMANAQUE Estadístico de Madre de Dios, 2004, p. 212.).

Até agora não existem problemas para encontrar trabalho nessas localidades. No caso de Iñapari, ouviu-se que é difícil encontrar trabalhadores em determinadas áreas. A escassez de população garante a existência de recursos para todos. As informações anteriormente citadas

vinculam o crescimento da população com o aumento da pobreza e esse incremento está vinculado a um sistema econômico que tende a gerar desigualdades e que transforma a escassez de recursos em marginalização. Um processo que está se iniciando nas capitais das três regiões circundantes: Cobija, Puerto Maldonado e Rio Branco. A rodovia vai chegar, em pouco tempo, a uma região que tem as seguintes características:

- uma agricultura de subsistência;
- um comércio minifundiário;
- uma sociedade que apresenta escassos níveis de formação para realizar trabalhos especializados;
- uma grande facilidade para ter acesso a determinados recursos do meio.

Fica claro que esse sistema vai se modificar de forma radical, como também mudará a relação das populações com o meio, que será explorado por uma nova elite, que não levará a cabo políticas corretivas. Além disso, essas políticas não passam só pelo crescimento econômico, nem por incentivo a novos setores como o turismo (algumas empresas “emblemáticas” de Puerto Maldonado submetem seus trabalhadores a autênticas condições de exploração). Não incrementar o turismo de forma racional pode incrementar não só a pressão sobre o meio, mas, também, aumentar as desigualdades econômicas e a marginalização, em benefício dos intermediários do setor.

Referências bibliográficas

ALMANAQUE Estadístico de Madre de Dios, 2004. p. 212.

BALDÍN, D.; PATRÓN, P. *Carretera interoceánica sur: consideraciones para su aprovechamiento sostenible*. Disponível em:

http://www.labor.org.pe/descargas/Informe_interoceanica_IIRSA_Labor_2006.pdf.

BROWN, I.F. et al. Encuentro Internacional de Integración Regional – Bolivia, Brasil y Peru, 2001, Arequipa – Peru, 2-4 set. Lima: CEPEI (Centro Peruano de Estudios Internacionales), 2001.

DOUROJEANNIM, M. [Impactos socioambientales probables de la carretera transoceánica \(Río Branco-Puerto Maldonado-Ilo\) y la capacidad de respuesta del Perú](#), *Boletín CF+S*, n. 19, [\(En\)claves insostenibles: tráfico, género, gestión y toma de decisiones](#), 2001.

PAREDES, O. *Carretera Interoceánica, integración o marginación de la Región Inka*. Cuzco: CBC, 1992.

_____. *Siempre vecinos, pero alejados: Perú-Brasil*. Universidad Nacional de San Antonio Abad. Curso de Post-Grado, 2003.

PICCOLI, J.C. A Estrada do Pacífico contra os Jaminawá e os Manchineri: impactos e mitigações. In: VALCUENDE DEL RÍO, J.M.; CARDIA, L.M. (Orgs.). *Territorialização, meio ambiente e desenvolvimento no Brasil e na Espanha*. Brasil: EDUFA/Espanha: UPO, 2006.

RABORG, R. Disponível em: <<http://ollantaprensa.pe.tripod.com/geopolitica45.htm>>. Acesso em: 15 ago. 2006.

ZIMMERMANN, A. Los últimos días del Gral. Velasco. Disponível em: <<http://ollantaprensa.pe.tripod.com/geopolitica45.htm>>. Acesso em: 15 ago. 2006.

Abstract: During the investigation, the approach as an analysis unit of different forms of territorializing a same space by different social individuals who found themselves obliged to cohabit with the differences determined by a political-administrative boundary was searched. A reality characterized by being constantly changing, and which may have as intensive affect to the relationship of such boundary populations: the construction of the Transoceanic Road connecting Brasil to the Pacific Ocean through Peru. That Road has become a priority element to the Brazilian Government. Among the existing expectations associated to it, there are increments of certain exports, aiming an even more important market as the Asian.

Keywords: Transoceanic Road. Boundary populations locality. Integration. Transformations.