

CONGRESSO INTERNACIONAL DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO AMAZONAS

GRUPO TEMÁTICO - 01 A AMÉRICA LATINA NA ORDEM INTERNACIONAL CONTEMPORÂNEA

REDES E FRONTEIRAS: TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E DE CARGAS NA FRONTEIRA MAP (MADRE DE DIOS, ACRE E PANDO) - PERU, BRASIL E BOLÍVIA¹

CNPQ - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico

Carlos Eduardo Silva Simões Rafael
Universidade Federal do Amazonas – UFAM
eduardo.simo.es.rafael@gmail.com

Thiago Oliveira Neto
Universidade Federal do Amazonas – UFAM
thiagoton91@live.com

Ricardo José Batista Nogueira
Universidade Federal do Amazonas – UFAM
nogueiraricardo@uol.com.br

Resumo:

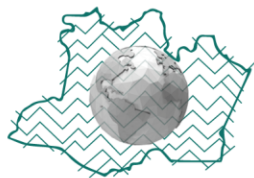
O presente texto aborda as dinâmicas transfronteiriças na região das cidades gêmeas do Madre de Dios, Pando e Acre, com foco no transporte de passageiros e cargas. Identifica-se a existência de quatro importantes redes de fluxos terrestres na fronteira: transporte de passageiros em vans e ônibus, transporte de exportação de mercadorias, circulação internacional de cargas pelas rodovias peruanas, bolivianas e brasileiras para abastecer as cidades fronteiriças na região do MAP. O estudo tem como objetivo central analisar e identificar as principais redes geográficas terrestres existentes nessa fronteira, destacando a importância da infraestrutura rodoviária para a cooperação e trocas comerciais locais e internacionais no continente sul-americano.

Palavras-chave: Tríplice Fronteira, Amazônia, Geopolítica

Abstract:

The present text addresses the cross-border dynamics in the region of the twin cities of Madre de Dios, Pando and Acre, with a focus on passenger and cargo transportation. It identifies the existence of four important networks of land flows on the border: passenger transportation in vans and buses, export transportation of goods, international circulation of cargo through Peruvian, Bolivian, and

¹ Esta pesquisa foi realizada no primeiro semestre de 2022 e contou com o apoio financeiro do CNPq com o projeto: Dinâmica da zona de fronteira Brasil-Bolívia



CONGRESSO INTERNACIONAL DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO AMAZONAS

Brazilian highways to supply the border cities in the MAP region. The study's central objective is to analyze and identify the main terrestrial geographic networks that exist on this border, highlighting the importance of road infrastructure for local and international cooperation and trade on the South American continent.

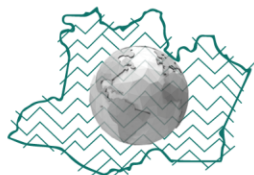
Keywords: Triple Frontier, Amazonia, Geopolitics, IIRSA

INTRODUÇÃO

O presente texto aborda as dinâmicas transfronteiriças na região das cidades gêmeas do Madre de Dios, Pando e Acre. As fronteiras apresentam uma dimensão geopolítica fundamental para o Estado (MARTIN, 1993; NOGUEIRA, 2008), constituindo uma fração territorial de interesse e de ações do próprio Estado para vigiar, controlar e povoar como mencionaram os clássicos da geopolítica brasileira Meira Mattos (1990) e Golbery do Couto e Silva (1982). No período atual, as fronteiras ganharam outros significados com a presença de infraestruturas lineares de articulação territorial como as rodovias, constituindo em uma mudança importante para a cooperação e as trocas comerciais locais que podem ser estabelecidas.

Nesse contexto, as cidades fronteiriças de Brasiléia, Epiaciolândia e Assis Brasil no Brasil, Cobija na Bolívia e Iñapari e Puerto Maldonado no Peru têm como aspecto central a ligação terrestre entre os centros dinâmicos e políticos dos respectivos países.

Analisar e identificar as principais redes geográficas terrestres existentes nessa fronteira é um dos objetivos centrais desse trabalho, tendo em vista que os levantamentos realizados no início do século XXI pelo Grupo RETIS, momento que estava ocorrendo a consolidação da rodovia Interoceânica. Passados mais de uma década de pleno funcionamento da infraestrutura rodoviária, fluxos importantes foram estabelecidos entre as cidades e entre os países, principalmente no transporte de carga e de passageiros.

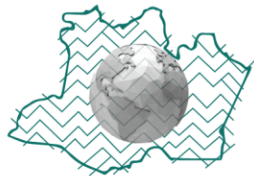


CONGRESSO INTERNACIONAL DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO AMAZONAS

A realização desta pesquisa ocorreu em três fases dentro do projeto de estudo da Fronteira Brasil-Bolívia financiado pelo CNPq: i) levantamento bibliográfico sobre os temas fronteiras, redes e fluxos; realização de trabalho de campo na fronteira Brasil-Bolívia em Guajará Mirim e Guayaramerín (2019), com a realização de um segundo trabalho de campo que resultou nesta pesquisa (2022), percorrendo as cidades de Eptaciolândia, Brasiléia e Assis Brasil (Brasil), Cobija (Bolívia) e Iñapari e Puerto Maldonado (Peru), sendo identificado nesta atividade os principais fluxos existentes por meio de realização de entrevistas com funcionários de repartições públicas (RFB, Sefaz, PF) e dos motoristas de caminhões; iii) por fim, realizou-se um segundo levantamento bibliográfico para subsidiar as análises realizadas dos fluxos fronteiriços contemporâneos nessa área em específico.

A REGIÃO DO MAP E AS CIDADES GEMEAS FRONTEIRIÇAS

As cidades gêmeas da tríplice fronteira, conhecida como MAP, compreendem as unidades federativas e departamentais Madre de dios, Acre e Pando, dos respectivos países Peru - Brasil - Bolívia, apresentam diferenças das demais cidades fronteiriças da Amazônia, como Tabatinga e Letícia (Brasil - Colômbia), Pacaraima e Santa Elena de Uairén (Brasil - Venezuela), Guajará-Mirim e Guayaramerín (Brasil - Bolívia), Oiapoque e Saint George de l'Oyapock (Brasil - Guiana Francesa), pois apresentam um arranjo espacial contíguo, possuindo duas pontes binacionais com intensidade em suas interações espaciais e circulação (figura 01).



CONGRESSO INTERNACIONAL DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO AMAZONAS

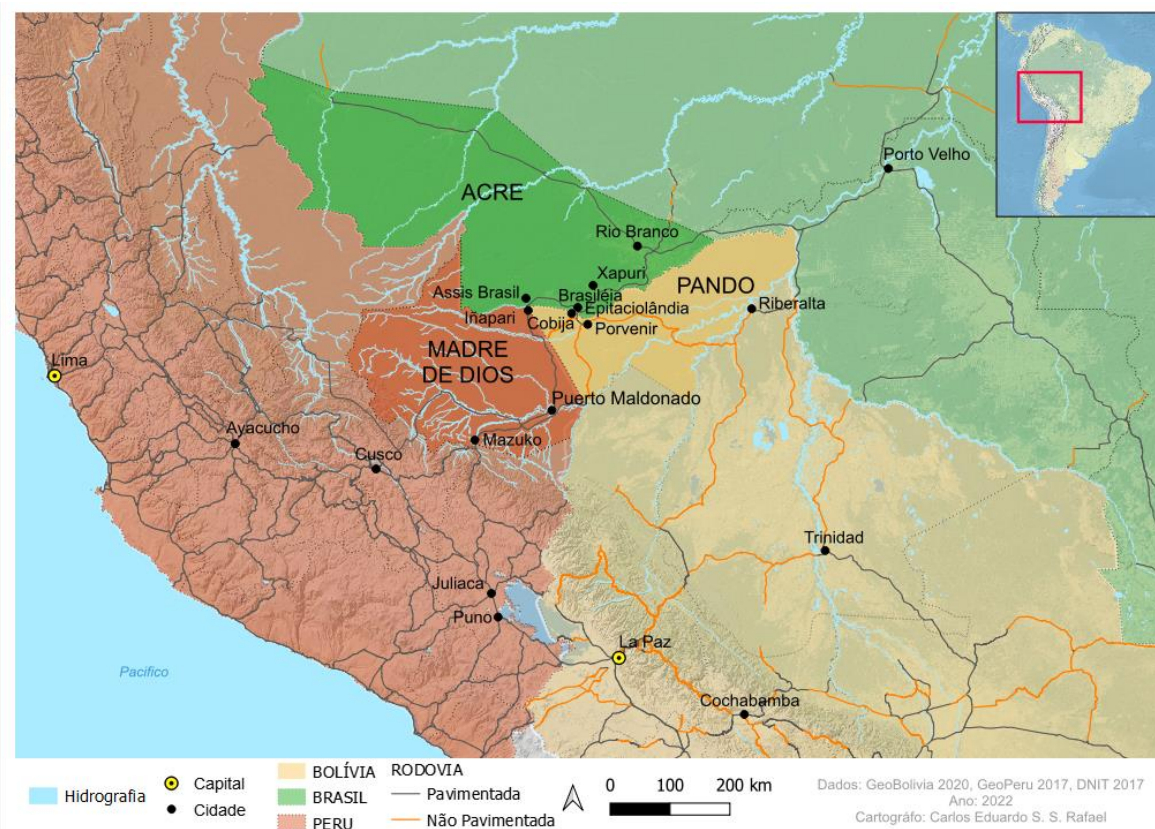
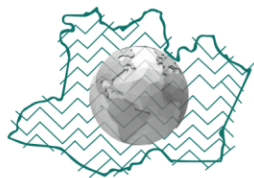


Figura 1. Região do MAP – Madre de Dios, Acre e Pando. Fonte: Carlos E. S. S. Rafael. Ano: 2022

Conforme Rafael (*et al*, 2022), no final do século XIX a fronteira Brasil-Bolívia, no estado do Acre, foi centro de disputa entre Bolívia e Brasil. O Tratado de Petrópolis (1903) estabeleceu que o Brasil ficaria responsável em construir uma ferrovia no território brasileiro. A ferrovia seria uma alternativa para o país andino escoar mercadorias, pois a Bolívia perdeu a saída para o mar na Guerra do Pacífico (1879-1883), para vencer as cachoeiras do rio Madeira, procurou-se este sistema de engenharia para escoar as mercadorias bolivianas, em específico a produção de borracha boliviana no século XIX. As cidades Guajará-Mirim e Porto Velho foram as cidades conectadas pela Ferrovia Madeira Mamoré, sendo inaugurada em 1912 e desativada em 1972. Já na década de 1940 a região passou por transformações territoriais, pois outros sistemas de engenharias foram criados: as rodovias BR-364 e a BR-425, a primeira ligando o estado do Acre, Rondônia, Mato Grosso, Minas Gerais, Goiás e São Paulo e a segunda a BR-364 até



CONGRESSO INTERNACIONAL DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO AMAZONAS

a cidade de Cruzeiro do Sul. Estas rodovias foram vetores de transformação territorial, pois dinamizaram a circulação de mercadorias e pessoas.

As políticas territoriais voltadas para colonização e dinamização do comércio da fronteira resultaram em transformações com a inserção de fluxos e empresas nas cidades fronteiriças do Brasil.

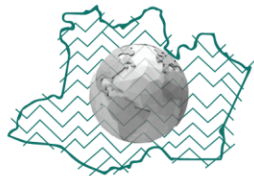
As redes geográficas com fixos e fluxos estão presentes no espaço geográfico, formando complexos arranjos e estes articulam países fronteiriços como o caso particular da fronteira acreana entre Brasil, Peru e Bolívia.

A fronteira Brasil e a Bolívia é constituída em parte pelo limite político instituído no rio Acre (figura 2). As cidades fronteiriças, Brasiléia e Etipaciolândia, possuem respectivamente 27 mil e 18 mil habitantes (IBGE, 2021). As cidades brasileiras são conectadas com Cobija pela Ponte Binacional Wilson Pinheiro, construída em 2003.



Figura 2. Ponte que cruza a fronteira do Brasil com a Bolívia; A) Ponte Binacional Wilson Pinheiro. B) Rio Acre. Fonte: Imagens de Carlos E. S. S. Rafael. Ano: 2022

Um dos aspectos relacionados a infraestrutura dessa fronteira é a existência de duas pontes. A ponte Binacional Wilson Pinheiro, localizada em Brasiléia, é voltada para a circulação de pequenos veículos, motocicletas, carros, camionetas e de pessoas. Do lado boliviano, na cidade de Cobija, as forças armadas são responsáveis por fazer o controle. Porém, há uma segunda ponte presente nesta fronteira. Esta, localizada na cidade de Etipaciolândia, é destinada para a



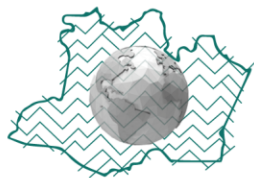
CONGRESSO INTERNACIONAL DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO AMAZONAS

circulação de grandes veículos que fazem o transporte de cargas, sendo carretas e caminhões, que entram e saem do Brasil e da Bolívia. Do lado brasileiro o controle na fronteira é realizado pelo posto fiscal da Receita Federal e do lado boliviano pela Direção Geral de Migração do Pando.

Segundo Santos (*et al*, 2021), para dinamizar as atividades produtivas na fronteira do lado brasileiro, o Estado brasileiro transformou as cidades de Brasília e Etitaciolândia em Área de Livre Comércio (ALC), o que significa a isenção e redução de impostos para as mercadorias que tenham esta fronteira como destino. O objetivo principal desta ALC é proporcionar uma inserção maior dessa fronteira com a dinâmica nacional visando reduzir as desigualdades regionais além de buscar um equilíbrio mercantil com o país vizinho, evitando que os recursos nacionais escoam para o lado boliviano, pois a cidade boliviana de Cobija é zona franca.

O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM COBIJA

Cobija, capital do departamento do Pando, dispõe de maior infraestrutura territorial, dispondo de aeroporto internacional e terminal rodoviário com transporte de passageiro e pequenas cargas da Amazônia boliviana até La Paz (ver figura 03).



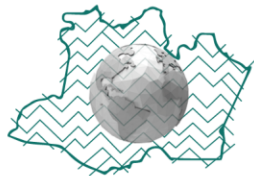
CONGRESSO INTERNACIONAL DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO AMAZONAS



Figura 3. Terminal rodoviário de Cobija. A) Guichê das empresas de onibus; B) Mercadorias e encomendas transportadas pelo onibus; C) Mercadorias alimenticias vindas de LaPaz; D) Onibus de viagem. Fonte: Imagens de Carlos E. S. S. Rafael. Ano: 2022

Em Cobija, a estação rodoviária possui rotas de transporte rodoviário de passageiros com linhas que interligam as seguintes cidades: Santa Cruz de la Sierra; La Paz; Riberalta; San Borja, San Ignacio, Guayaramerin e Trinidad. A operação ocorre com atuação de mais de 6 empresas: TransPando Flota 1º de Mayo, Vaca Diez, e entre outras.

Em um trabalho anterior, realizado em 2019 na fronteira, em Guayaramerin foi identificado que os ônibus além de transportarem passageiros faziam o transporte de encomendas pequenas em seus veículos. Em Cobija, muitas mercadorias de eletroalimentícias – hortaliças, repolhos, alfaces, ovos - chegam dos centros econômicos, como La Paz, abastecendo a cidade de Cobija.



CONGRESSO INTERNACIONAL DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO AMAZONAS

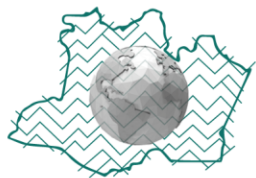
Segundo Oliveira Neto *et al* (2020) as empresas de transporte de passageiros “atuam no deslocamento de veículos em rodovias -carreteras- sem pavimentação e com tempo de viagem que oscila de horas para dias, dependendo das condições de trafegabilidade” (OLIVEIRA NETO *et al*, 2020).

O transporte rodoviário de passageiros possibilita a circulação de pessoas entre as cidades bolivianas e o transporte de carga fracionada em bagageiros; estas mercadorias são muitas vezes destinadas aos mercados, feiras e lojas situadas nas cidades fronteiriças entre a Bolívia e o Brasil. Essa atividade de transporte historicamente sempre apresenta essa particularidade em que se potencializa o uso do veículo com o transporte de passageiros e cargas fracionadas/encomendas (OLIVEIRA NETO *et al*, 2020).

Os ônibus das linhas entre Santa Cruz de la Sierra-Guayaramerín e Cobija-Guayaramerín possibilitam o deslocamento de cargas em bagageiros e estes seguem até os comércios da cidade fronteiriça, sendo algo próximo do que ocorre nas fronteiras entre o Brasil e o Paraguai com os sacoleiros; no caso interno e particular da Bolívia, esse transporte é realizado por empresas de ônibus e por passageiros bolivianos.

Em Cobija, existem duas opções de deslocamento outras cidades: i) transporte de ônibus regular, e a segunda opção ii) transporte de táxi que comportam no máximo 4-6 passageiros.

Em Cobija, o transporte de cargas apresenta dois circuitos: i) derivado de petróleo e ii) cargas gerais. A respeito do primeiro, o deslocamento de derivados de petróleo inicia nos Andes com carregamentos de carretas em Santa Cruz de La Sierra. O combustível é oriundo do Brasil, da base da Petrobras na cidade de Senador Canedo, Goiás. As carretas seguem até Corumbá no Mato Grosso do Sul. Posteriormente seguem para Santa Cruz de La Sierra até Trinidad onde os derivados de petróleo são direcionados para balsas fluviais, rumo a Guayaramerín.



CONGRESSO INTERNACIONAL DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO AMAZONAS

Por fim, algumas carretas seguem para Riberalta, outras seguem para Cobija, mas passando por Rondônia e Acre no Brasil, pois o território boliviano não dispõe de uma rede rodoviária em boas condições para o tráfego.

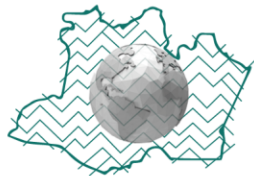
De acordo com Oliveira Neto (*et al*, 2020) as rodovias bolivianas não pavimentadas, desfavorecem a redução de tempo, isso demonstra a dependência boliviana das rodovias do Brasil. Já o transporte de cargas gerais desloca-se da cidade de Trinidad por via fluvial até Guayaramerín ou por estradas não pavimentadas.

Diferente do lado boliviano, Brasília e Epitaciolândia dispõe da rodovia BR-364, conectando ambas as cidades com o centro econômico e político brasileiro. As cargas que se deslocam para a fronteira possuem três destinos diferentes: a) abastecimento da cidade e b) exportação para a Bolívia e Peru.

IIRSA NO MADRE DE DIOS

A fronteira Brasil-Peru, a cidade de Inãpari é interligada com a cidade Assis Brasil pela Ponte da Integração Brasil. Diferente de Inãpari, Puerto Maldonado, capital do Madre de Dios possui cerca de 85 mil habitantes (INEI, 2015). O transporte de passageiros se dá por meio de vans e saindo da cidade de Inãpari.

Os sistemas de engenharias, os fixos, tiveram como base fundamental de construção a integração da região da tríplice fronteira do Madre de Dios, Acre e Pando (Peru, Brasil e Bolívia) sendo inseridas no projeto de integração regional da América do Sul Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IRSA) (ver figura 4).



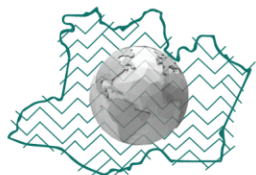
CONGRESSO INTERNACIONAL DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO AMAZONAS



Figura 4. Estrada bioceânica no Peru, na região do eixo de integração Peru-Brasil-Bolívia Fonte: Imagens de Carlos E. S. S. Rafael. Ano: 2022

Segundo Prado Filho (2020) a primeira conexão terrestre entre Brasil e Peru teve início da década de 1980, quando foi assinado o primeiro Acuerdo de Interconexión Vial Peru – Brasil, na qual ambos os Estados priorizaram investir em uma conexão terrestre na área de fronteira entre a cidade peruana de Inãpari, no departamento de Madre de Dios, e a cidade brasileira de Assis Brasil, no estado do Acre. Destarte, foram abertas as primeiras estradas no Madre de Dios até a fronteira com o Brasil

Já a Ponte da Integração Brasil-Peru, que liga Assis Brasil à Inãpari foi construída em 2006, tendo como objetivo integrar a malha rodoviária do sul do Peru, visando a construção do corredor interoceânico voltado para o pacífico para o escoamento de mercadorias brasileira para os portos peruanos.



CONGRESSO INTERNACIONAL DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO AMAZONAS

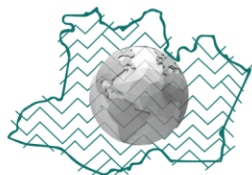
A Rodovia Interoceânica Sul, conhecida como a "rodovia interoceânica", surgiu como um projeto de integração regional na América do Sul, com a iniciativa de Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) em 2005. De acordo com Prado Filho (2021), desde a sua priorização em 2005 até a conclusão das obras em 2011, o projeto de integração tem em seus principais objetivos o de conectar regiões centrais peruanas à macrorregião sul do Peru e estabelecer um corredor logístico para o escoamento de produtos brasileiros nos portos do sul peruano.

A Rodovia Interoceânica Sul foi concebida como um projeto de integração regional na América do Sul, com o objetivo de melhorar a conectividade entre países e estimular o desenvolvimento econômico. No entanto, foi somente em 2005, com a agenda prioritária da IIRSA, que o projeto ganhou destaque e começou a ser transformado em uma rota modernizada.

A IIRSA estabeleceu a construção de "pontes eficientes", representadas por corredores logísticos, a fim de superar as barreiras geográficas e facilitar a conectividade entre os países sul-americanos. Essas "pontes" têm o propósito de promover uma maior interação e integração do espaço sul-americano. A partir de 2006, começaram as obras de pavimentação das estradas de Madre de Dios e a construção de dezenas de pontes sobre seus rios em substituição ao uso de balsas (PRADO FILHO, p. 97, 2020).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, conclui-se que a região da tríplice fronteira apresenta peculiaridades quanto à circulação de mercadorias e transporte de passageiros. A existência de fluxos locais entre as cidades gêmeas do Madre de Dios, Pando e Acre é uma região central de integração sul-americana. As fronteiras apresentam uma dimensão geopolítica fundamental para o Estado, constituindo uma fração territorial de interesse e ações do próprio Estado para vigiar, controlar e povoar.



CONGRESSO INTERNACIONAL DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO AMAZONAS

O estudo destaca a importância da infraestrutura rodoviária para a cooperação e trocas comerciais locais. A presença de infraestruturas lineares de articulação territorial como as rodovias constitui uma mudança importante para a cooperação e as trocas comerciais locais que podem ser estabelecidas. Diferente do lado boliviano, o Brasil dispõe da rodovia BR-364, conectando ambas as cidades com o centro econômico e político brasileiro.

Por fim, é importante ressaltar que o transporte de passageiros se dá por meio de vans saindo da cidade de Iñapari. As cargas que se deslocam para a fronteira possuem três destinos diferentes: abastecimento da cidade, exportação para a Bolívia e Peru. O estudo identificou a existência de quatro importantes redes de fluxos terrestres na fronteira: transporte de passageiros em vans e ônibus, transporte de exportação de mercadorias, circulação internacional de cargas da Bolívia pelas rodovias peruanas e brasileiras para abastecer as cidades fronteiriças bolivianas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

JESUS, S. “Os primeiros impactos da Rodovia Interoceânica Sul na Amazônia Peruana: entre a expectativa de Desenvolvimento e Integração Regional e a realidade da Mineração Ilegal de Ouro em Madre de Dios” *in* A integração sul-americana: o caso de Brasil e Peru. Dimensões históricas, políticas, culturais e ambientais. Campo Grande, MS : Editora UFMS, 2020.

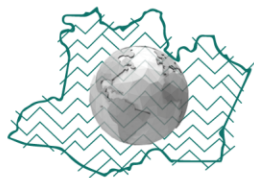
MARTIN, A. **Fronteiras e nações**. São Paulo: Contexto, 1998.

MATTOS, C. M. **Geopolítica e Teoria de Fronteiras. Geopolítica**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1990. v. 3. p.124.

NOGUEIRA, R. J. B. As redes geográficas na fronteira da Amazônia. **Acta Geográfica**, 2 (3), 41-57. 2008.

OLIVEIRA NETO, T.; NOGUEIRA, R. J. B; RAFAEL, C. E. S. S; YANO, Y. S. As dinâmicas de transportes na fronteira Brasil-Bolívia: Guajará Mirim-Guayaramerín. **Revista Transporte y Territorio**, p. 345-366, 2020.

OLIVEIRA NETO, T; NOGUEIRA, R. J. B; RAFAEL, C. E. S. S; YANO, Y. S. Comércio em fronteira: os circuitos da economia urbana em Guajará-Mirim (Estado de



CONGRESSO INTERNACIONAL DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO AMAZONAS

Rondônia, Brasil) e Guayaramerín (Departamento de Beni, Bolívia). **Revista Geográfica de América Central**, v. 1, p. 293-316, 2021.

RAFAEL, C. E. S. S; OLIVEIRA NETO, T; NOGUEIRA, R. J. B; YANO, Y. S. Fronteira Brasil-Bolívia: formação, demarcações, conflitos e linha férrea. **Cuadernos de Geografia**, v. 31, p. 21-37, 2022.

YANO, Y. S.; NOGUEIRA, R. J. B; OLIVEIRA NETO, T; RAFAEL, C. E. S. S; Conflito fiscal: o passeio da mercadoria em Rondônia e as disputas por benefícios tributários na fronteira. **Revista Ra'eGa ¿Espaço Geográfico em Análise**, v. 52, p. 129-150, 2021.