UNIVERSIDADE FEDERAL DE RONDÔNIA

NÚCLEO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO MESTRADO E DOUTORADO EM GEOGRAFIA

EDNILSON GOMES DA SILVA

DO RIO À ESTRADA: AS TRANSFORMAÇÕES NA CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DA MICRORREGIÃO DO JURUÁ ACREANO

(Fonte: Sérgio Vale/Secretaria de Comunicação do Estado do Acre, 2011).

PORTO VELHO-RO

2020

EDNILSON GOMES DA SILVA

DO RIO À ESTRADA: AS TRANSFORMAÇÕES NA CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DA MICRORREGIÃO DO JURUÁ ACREANO

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação, Mestrado e Doutorado em Geografia da Universidade Federal de Rondônia (UNIR), como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de Concentração: Ambiente e Território na Pan-Amazônia

Linhas de Pesquisa: Território e Sociedade na Pan-Amazônia - TSP

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Gilson da Costa Silva

PORTO VELHO-RO

2020

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

Fundação Universidade Federal de Rondônia

Gerada automaticamente mediante informações fornecidas pelo(a) autor(a)

S586r Silva, Ednilson Gomes da.

Do rio à estrada : as transformações na configuração espacial da Microrregião do Juruá acreano / Ednilson Gomes da Silva. -- Porto Velho, RO, 2020.

172 f. : il.

Orientador(a): Prof. Dr. Ricardo Gilson da Costa Silva

Dissertação (Mestrado em Geografia) - Fundação Universidade Federal de Rondônia

1.Produção do espaço. 2.Estrada/rio. 3.Transformações na centralidade. 4.Integração regional. 5.Acre/Amazônia. I. Silva, Ricardo Gilson da Costa. II. Título.

CDU 908(811.2)

Bibliotecário(a) Luã Silva Mendonça CRB 11/905

PÓS-GRADUAÇÃO MESTRADO
E DOUTORADO EM GEOGRAFIA
Ambiente e Território na Pan-Amazônia

UNIR

Ministério da Educação - MEC
Universidade Federal de Rondônia - UNIR
Núcleo de Ciências Exatas e da Terra - NCET
Departamento de Geografia – DGEO/UNIR
Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG/UNIR

ATA DE DEFESA PÚBLICA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

Ednilson Gomes da Silva

A Banca de Defesa de Mestrado presidida pela Orientador e Presidente **Prof. Dr. Ricardo Gilson da Costa Silva** e constituída pelos examinadores: **Prof. Dr. Silvio Simione da Silva -** Membro Externo/Universidade Federal do Acre, **Prof. Dra. Josélia Fontenele Batista** – Membro Externa IFRO e **Prof. Dra. Maria das Graças Silva Nascimento Silva** – Membro Interna PPGG/UNIR, reuniram-se em 22 de abril de 2020, às 14h, através de **Videoconferência - aplicativo Google Hangouts Meet**, para avaliar a dissertação de mestrado intitulada: **"Do Rio à Estrada: as transformações na configuração espacial da microrregião do Juruá Acreano"** do mestrando **Ednilson Gomes da Silva**, matrícula **20181000896**. Após a explanação do pós-graduando e arguição pela Banca Examinadora, a referida **DISSERTAÇÃO** foi avaliada e de acordo com as normas estabelecidas pelo Regimento do Programa de Pós-Graduação em Geografia foi considerada **APROVADO**. O Candidato terá o prazo de até 90 dias para fazer as correções sugeridas pela banca e entregar as cópias definitivas de sua dissertação, sob pena de invalidação, pelo Colegiado, do processo de Defesa, conforme preceitua o § 3º do artigo 83 do Regimento Interno do PPGG, uma vez que o curso só finaliza com a entrega da Dissertação revisada e a comprovação do cumprimento dos demais créditos, conforme Regimento Interno. ***Este documento tem validade de 90 dias a contar desta data.***

Porto Velho-RO, 22 de abril de 2020.

Prof. Dr. Ricardo Gilson da Costa Silva
Presidente/Orientador/PPGG/Unir

Prof. Dra. Maria das Graças Silva Nascimento Silva
Examinadora Interna PPGG/UNIR

Prof. Dr. Silvio Simione da Silva
Examinador Externo/Universidade Federal do Acre

Prof. Dra. Josélia Fontenele Batista
Examinadora Externa/ IFRO

Dedicatória

Dedico, em primeiro a lugar, a Deus, criador e ser soberano que ilumina minha caminhada nesta vida, e sobretudo à minha família pelos incentivos e por acreditarem que eu seria capaz de concluir este trabalho, em especial à minha mãe, a senhora Lucia Maria de Fátima Ferreira Gomes.

Dedico também à minha sobrinha (*in memorian*) Maria Isabelle Sousa Gomes da Silva, que nos deixou precocemente, mas era uma amante dos livros e da leitura. Que seu sonho de ser uma escritora possa ser representado simbolicamente nesta pesquisa. E, por fim, uma justa homenagem à senhora Luzia Ferreira Gomes, minha avó (*in memorian*), que em vida foi uma mulher guerreira, batalhadora e muito amorosa com todos os seus filhos, netos e bisnetos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, que é o responsável por toda a minha trajetória de conquistas, incluindo a minha aprovação no processo de seletivo de ingresso para o mestrado e todas as batalhas vencidas diariamente. É ele quem nos ajuda a superar todas as dificuldades nos caminhos, seja pessoal ou profissional, nos dando sabedoria e discernimento, sobretudo na convicção de que podemos contribuir para um mundo social, econômico e ambientalmente mais justo.

À minha mãe (Lucia Maria de Fátima Ferreira Gomes), ao meu pai (Edilson Sales da Silva), aos meus irmãos Enilson Gomes da Silva, Maria Evanilce Gomes da Silva e Eleilson Gomes da Silva e à minha sobrinha Andrielly Gomes da Silva, por sempre me incentivaram a seguir em frente nos estudos, mesmo com todas as dificuldades, principalmente no que diz respeito à distância.

Agradeço também ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Acre - IFAC, pela concessão do afastamento integral para qualificação, incentivando seus servidores à busca de aprimoramento profissional, para fortalecimento da instituição.

Sou grato ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Rondônia – PPGG, aos professores, pela confiança que me foi dada, em especial aos professores doutores Josué da Costa Silva e Maria das Graças Silva Nascimento Silva, que me receberam com tanta alegria em sua casa.

Quero agradecer ainda ao professor doutor Ricardo Gilson da Costa Silva, que me acolheu desde os primeiros dias com muita paciência e afabilidade, por toda as orientações, aulas, conversas, debates e por ter me concedido a participação no Laboratório de Pesquisa em Gestão do Território (LAGET) e no Grupo de Pesquisa em Gestão do Território e Geografia Agrária da Amazônia (GTGA), fato este muito importante no desenvolvimento da minha pesquisa, sobretudo no meu crescimento e amadurecimento profissional e acadêmico como pesquisador.

Agradeço aos colegas de Laboratório de Pesquisa em Gestão do Território (LAGET) Laís Campos de Carvalho, Luciano Ítalo Tavares de Souza, Elisane Pereira da Silva e Viviane Vidal da Silva, por todos os trabalhos que desenvolvemos em equipe para fortalecimento do nosso grupo. Em especial, agradeço à colega Amanda Michalski da Silva, por sempre ter se colocado à disposição em ajudar e principalmente por repassar parte de seu conhecimento cartográfico com muita presteza e dedicação.

Agradeço ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ) pelo auxílio financeiro da bolsa de estudos que foi essencial durante todo o processo do mestrado, auxiliando na estadia, alimentação, transporte, aquisição de livros e materiais necessários aos estudos e pesquisa.

Agradeço também a todos os professores da UFAC – Universidade Federal do Acre, pelo tempo de aprendizado na graduação, em especial ao professor doutor Silvio Simione da Silva, por sempre ter contribuído com minha pesquisa, sobretudo pelas orientações e direcionamentos, que me foram basilares na concretização deste trabalho. Manifesto gratidão também à professora doutora Karina Furini da Ponte, por ter sido a primeira pessoa a acreditar nesta pesquisa, ajudando-me, inclusive, na elaboração da proposta de pesquisa.

À prefeitura da cidade Mâncio Lima, que se colocou à disposição para elaboração da pesquisa, permitindo acesso a órgãos públicos e documentos oficiais do município, além de ter concedido um barco para que pudesse ser feita uma análise no rio Japiim.

A toda a população do Juruá acreano, pela hospitalidade e colaboração em fornecer informações durante o trabalho de campo.

Agradeço a Antonio Jardenilson Vieira Silva, morador da cidade de Marechal Thaumaturgo, pela colaboração em fazer imagens da cidade e pelas informações sociais, econômicas e cotidianas do município.

Agradeço à colega Suzanna Dourado por ter acreditado no meu potencial, sendo uma grande incentivadora para concorrer à pós-graduação na Unir. Desde a elaboração da proposta se mostrou uma pessoa muito solícita e humilde.

Aos colegas de mestrado e moradores da república de estudantes “Cafofo Acre” Dhulliani Cristina, Emanoel Mustafa, Janete Farias e Jefferson Henrique Cidreira.

Agradeço, finalmente, a toda a população da cidade de Porto Velho pela hospitalidade e generosidade ao longo dos dois anos de mestrado, em especial a todos os amigos que surgiram e com os quais compartilhamos bons momentos nesta trajetória.

RESUMO

O estado do Acre, localizado na Amazônia ocidental, possui suas particularidades e diferenças socioespaciais internas. Nessa conjuntura, essa pesquisa busca analisar o papel das vias de circulação no processo de formação histórica e econômica do oeste acreano, sobretudo por meio fluvial e terrestre, identificando quais alterações geográficas ocorreram após a integração rodoviária na década 2010 entre as duas principais cidades acreanas. Nesse contexto, a área de estudo consiste na microrregião do Juruá que se localiza no extremo oeste acreano, em fronteira com o Peru, e é formada pelos municípios de Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Rodrigues Alves, Porto Walter e Marechal Thaumaturgo. Durante muitos anos, essa região permaneceu isolada, por via terrestre, em relação ao principal centro econômico e político do estado: a regional do Baixo Acre, que tem a capital Rio Branco como sede principal. A falta de inter-relações terrestres com Rio Branco causou, na microrregião do Juruá, uma forte relação com as vias fluviais, relação que se originou com a chegada dos primeiros exploradores na região em busca de borracha. Assim, estendeu-se até a primeira década do século XXI, tendo o rio Juruá como principal via de fluxos sociais e econômicos, principalmente com a cidade de Manaus, que se configurou o principal centro urbano influenciador da região, por meio das vias de circulação de dinâmica fluvial. A população ficava isolada via terrestre por cerca de 9 meses por ano, ficando desassistida pelo poder público, dispondo nesse momento apenas da via aérea, que era a única forma de chegar à capital do estado, uma alternativa inacessível para a maioria da população. Este fato passou a ser transformado com a pavimentação da BR-364, no sentido Rio Branco, tornando-se um corredor rodoviário para os principais centros econômicos brasileiros e sul-americanos. Desse modo, ocorreu o início do processo de enfraquecimento da utilização das redes fluviais que eram hegemônicas e responsáveis pela dinâmica regional. Além da mudança de centralidade antes em Manaus, e agora em decorrência do surgimento de uma nova rede de transporte rodoviária, com novos fixos e fluxos, redireciona-se para Rio Branco com abertura ao mercado nacional e global das grandes empresas nacionais e internacionais. Ademais, a livre circulação de pessoas e mercadorias neste momento passa a se intensificar devido à construção da estrada, ocasionando alterações sociais, econômicas e ambientais em todas as cidades da região, isto é, o Juruá passa por um intenso processo de transformação em sua geografia.

Palavras-Chaves: produção do espaço, estrada/rio, transformações na centralidade, integração regional, Acre/Amazônia.

RESUMÉN

El estado de Acre, ubicado en la Amazonía occidental, tiene sus particularidades y diferencias socioespaciales internas. En esta coyuntura, esta investigación busca analizar el papel de las rutas de circulación en el proceso de formación histórica y económica del oeste de Acre, principalmente por río y tierra. Identificar qué cambios geográficos ocurrieron después de la integración vial en la década de 2010 entre las dos principales ciudades de Acre. En este contexto, el área de estudio consiste en la microrregión de Juruá, que se encuentra en el extremo oeste de Acre, en la frontera con Perú, y está formada por los municipios de Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Rodrigues Alves, Porto Walter y Marechal Thaumaturgo. Durante muchos años, esta región permaneció aislada por tierra con el principal centro económico y político del estado: la región regional de Baixo Acre, que tiene la capital, Rio Branco, como su sede principal. La falta de interrelaciones terrestres con Rio Branco, provocó en la micro región de Juruá una fuerte relación con las vías fluviales que se originaron con la llegada de los primeros exploradores de la región en busca de caucho. Sin embargo, se extendió hasta la primera década del siglo XXI, con el río Juruá como la ruta principal de los flujos sociales y económicos, especialmente con la ciudad de Manaus, que se configuró en el principal centro urbano influyente de la región a través de las rutas de circulación de la dinámica del río. . La población estuvo aislada por tierra durante aproximadamente 9 meses al año, sin asistencia del gobierno, teniendo en ese momento solo la vía aérea que era la única forma de llegar a la capital del estado, sin embargo, una alternativa inaccesible para la mayoría de la población. Este hecho se ha transformado con la pavimentación de la BR-364, hacia Río Branco, convirtiéndose en un corredor vial para los principales centros económicos brasileños y sudamericanos. De esta manera, comenzó el proceso de debilitar el uso de redes fluviales que eran hegemónicas y responsables de la dinámica regional. Además del cambio de centralidad antes en Manaus, y ahora como resultado de la aparición de una nueva red de transporte por carretera con nuevos flujos fijos y fijos, se redirige a Rio Branco con la apertura al mercado nacional y global de grandes empresas nacionales e internacionales. Además, la libre circulación de personas y bienes en este momento se intensifica debido a la construcción de la carretera, provocando cambios sociales, económicos y ambientales en todas las ciudades de la región, es decir, Juruá está pasando por un intenso proceso de transformación en su geografía..

PALABRAS CLAVE: producción espacial, carretera / río, transformaciones en la centralidad, integración regional, Acre / Amazon.

ABSTRACT

The state of Acre, located in the western Amazon has its particularities and internal socio-spatial differences. At this juncture, this research seeks to analyze the role of circulation routes in the historical and economic formation process of the western Acre, mainly by river and land. Identifying what geographical changes occurred after the road integration in the decade of 2010 between the two main cities in Acre. In this context, the study area consists of the Juruá microregion, which is located in the extreme west of Acre, bordering Peru and is formed by the municipalities of Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Rodrigues Alves, Porto Walter and Marechal Thaumaturgo. For many years this region remained isolated by land with the main economic and political center of the state: the regional region of Baixo Acre, which has the capital Rio Branco, as its main headquarters. The lack of terrestrial interrelationships with Rio Branco, caused in the micro region of Juruá a strong relationship with the waterways that originated with the arrival of the first explorers in the region in search of rubber. However, it extended until the first decade of the 21st century, with the Juruá River as the main route of social and economic flows, especially with the city of Manaus, which became the main influential urban center in the region through the circulation routes of river dynamics. . The population was isolated by land for about 9 months a year, being unassisted by the government, having at that time only the airway that was the only way to reach the state capital, however an inaccessible alternative for the majority of the population. This fact has been transformed with the paving of the BR-364, towards Rio Branco, becoming a road corridor for the main Brazilian and South American economic centers. In this way, the process of weakening the use of river networks that were hegemonic and responsible for regional dynamics began. In addition to the change of centrality before in Manaus, and now as a result of the emergence of a new road transport network with new fixed and flows, it is redirected to Rio Branco with opening to the national and global market of large national and international companies. In addition, the free movement of people and goods at this time is intensified due to the construction of the road, causing social, economic and environmental changes in all cities in the region, that is, the Juruá undergoes an intense process of transformation in its geography.

KEYWORDS: space production, road / river, transformations in centrality, regional integration, Acre / Amazon.

LISTA DE SIGLAS

ACISA - Associação Comercial, Industrial, de Serviço e Agrícola do Acre.

CEPAL- Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe.

CNAE - Classificação Nacional de Atividades Econômicas.

CNMPM - Confederação Nacional de Municípios Prefeitura Municipal**.**

COMFLOTAM - Comando da Flotilha do Amazonas/Marinha do Brasil.

DERACRE - Departamento de Estradas e Rodagens do Estado do Acre.

DNIT- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

EMBRAPA- Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária.

EXPOACRE - Exposição Agropecuária do Acre**.**

e-SIC- Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão.

FIEAC- Federação das Indústrias do Estado do Acre.

FUNTAC - Fundação de Tecnologia do Estado do Acre.

GTGA - Gestão do Território e Geografia Agrária na Amazônia**.**

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

IDH - Índice de Desenvolvimento Humano.

Ibevar - Instituto Brasileiro de Executivos de Varejo.

IFAC - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Acre.

INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária.

IMAC - Instituto de Meio Ambiente do Acre.

IIRSA - Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana

Laget - Laboratório de Gestão do Território e Geografia Agrária na Amazônia.

PAX - "passenger" (passageiro), terminologia amplamente empregada em turismo e hotelaria.

RESEX - Reserva extrativista.

SAC/PR - Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

SAC/MTPA - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil do Brasil.

SEAPROF - Secretaria de Extensão Agro Florestal e Produção Familiar do Acre.

SUDAM - Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia.

UNIR - Fundação Universidade Federal de Rondônia.

5º BEC - Quinto Batalhão de Engenharia de Construção.

7º BEC - Sétimo Batalhão de Engenharia de Construção.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa do estado do Acre dividido em três departamentos.....38
Figura 2: Acre: divisão em regiões geográficas.....44
Figura 3: Extensão da rodovia federal BR-364 São Paulo/Acre.....61
Figura 4: Aglomerações urbanas em Cruzeiro do Sul na década de 1970, às margens do rio Juruá.....67
Figura 5: Porto Fluvial de Cruzeiro do Sul-Acre, 1970.....68
Figura 6: Construção da BR-029: Acre-Brasília.....71
Figura 7: Rede hidroviária/dendrítica da Amazônia.....74
Figura 8: Fluxograma da Centralidade econômica de Manaus (AM) que se consolidou por meio fluvial até o início da década 2010.....75
Figura 9: Fluxograma da Centralidade econômica de Rio Branco que emerge após a pavimentação da BR-364 no início da década 2010.....76
Figura 10: Porto Fluvial de Cruzeiro do Sul, 1906.....78
Figura 11: Rio Juruá: travessia para a cidade de Rodrigues Alves.....79
Figura 12: Balsa-hospital da Marinha do Brasil em atendimento à população do Juruá, 2019.....80
Figura 13: Rio Japiim como meio de transporte para parte da população em Mâncio Lima-AC.....81
Figura 14: Mapa do Acre em Unidades de Conservação e Terras Indígenas...82
Figura 15: Registro do 7º BEC em 1970, iniciando as obras da rodovia BR-364 no sentido Cruzeiro do Sul.....85
Figura 16: BR-364, trecho Rio Branco – Cruzeiro Sul em 2016.....88
Figura 17: Vista panorâmica noturna da Ponte da União em Cruzeiro do Sul (AC) em 2011.....91
Figura 18: Microrregiões acreanas e o eixo da BR-364 que possibilita fluxos nacionais e internacionais no sentido Peru.....94
Figura 19: Embarcações no Porto Fluvial de Cruzeiro do Sul.....96
Figura 20: Principais rotas aéreas no Juruá com destino a Rio Branco.....99
Figura 21: Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul.....100
Figura 22: Fluxo do Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul, o décimo mais movimentado da Região Norte.....101
Figura 23: Terminal Rodoviário e Urbano da Cidade de Cruzeiro do Sul.....104
Figura 24: Supermercado varejista em Cruzeiro do Sul.....107

Figura 25: Centro regional de comércio de Cruzeiro do Sul.....110
Figura 26: Venda de produtos derivados da mandioca no mercado regional..111
Figura 27: Produtores de Marechal Thaumaturgo divulgando o feijão orgânico na Expoacre 2019.....112
Figura 28: Pescadores artesanais no rio Juruá.....113
Figura 29: Centro tecnológico para a produção de pescado em Cruzeiro do Sul.....114
Figura 30: BR-364: Início do trajeto em direção ao oeste do estado.....117
Figura 31: AC-407: Ligação terrestre entre Rodrigues Alves e Mâncio Lima..118
Figura 32: Placa de reinauguração do Porto Fluvial de Cruzeiro do Sul em 2004.....120
Figura 33: Vista parcial do centro econômico de Cruzeiro do Sul.....127
Figura 34: Cruzeiro do Sul vista da margem direita do rio Juruá.....128
Figura 35: Entrada da cidade de Rodrigues Alves via rodovia AC-407.....130
Figura 36: Travessia de balsas na margem esquerda do Rio Juruá, no sentido BR-364.....131
Figura 37: Avenida principal de Mâncio Lima.....132
Figura 38: Rio Japiim com embarcações no porto fluvial em Mâncio Lima.....133
Figura 39: Vista panorâmica da Cidade Marechal Thaumaturgo.....136
Figura 40: Embarcações no Porto Fluvial de Marechal Thaumaturgo..... 137
Figura 41: Balsa fixa conhecida como “Pontão”.....138
Figura 42: Inauguração do primeiro posto de gasolina em solo do município de Marechal Thaumaturgo.....139
Figura 43: Margem esquerda do Rio Juruá com embarcações comerciais na cidade Porto Walter.....140
Figura 44: Rede varejista na cidade de Mâncio Lima.....142
Figura 45: Quinta maior empresa varejista do país, segundo ranking do Ibevar de 2018, se instala em Cruzeiro do Sul em 2018.....143
Figura 46: Densidade de vias interurbanas em m/km^2.....150
Figura 47: Probabilidade de desmatamento na Regional Juruá.....151
Figura 48: Comparação da distribuição dos remanescentes florestais na área de estudo para o ano de 2016 (estimado) e 2026 (projetado).....152
Figura 49: Índios fecharam a BR-364 em Cruzeiro do Sul.....154
Figura 50: Catraieiro em antagonismo com Ponte da União no Rio Juruá.....156

Figura 51: Catraieiros na margem esquerda do rio Juruá.....156
Figura 52: Carregamento de drogas apreendido no rio Juruá, em Cruzeiro do Sul.....159

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Etapas do trabalho desenvolvidas durante a pesquisa.....29
Quadro 2: Principais rotas rodoviárias na microrregião do Juruá.....105
Quadro 3: Cidades tradicionais: tipos e particularidades..... 125
Quadro 4: Comércio e serviços por número de colaboradores.....147

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Comparativo socioeconômico entre os munícipios da Mesorregião do Vale do Juruá.....47
Tabela 2: Comparativo socioeconômico entre os munícipios da Mesorregião do Vale do Acre.....52
Tabela 3: Embarcações despachadas pela Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul.....97
Tabela 4: Produção agrícola somada dos munícipios da microrregião do Juruá acreano.....108
Tabela 5: Produção da piscicultura na microrregião Juruá.....115
Tabela 6: População do Juruá.....122
Tabela 7: PIB a preços correntes (unidade: R$x1000) 123
Tabela 8: Empresas criadas e instaladas na região do Juruá no segmento CNAE/comércio entre 2010 E 2019, exceto MEI.....145
Tabela 9: Empresas criadas e instaladas na região do Juruá no segmento CNAE/serviço entre 2010 a 2019, exceto MEI.....146
Tabela 10: Homicídios dolosos na região do Juruá.....158

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Projeção de passageiros do Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul.....102
Gráfico 2: Principais destinos da farinha de mandioca de Cruzeiro do Sul em percentagem do volume comercializado.....109
Gráfico 3: Comparativo do número de colaboradores possíveis de acordo com o porte da empresa/comércio no Juruá entre os anos de 2010 e 2019.....147
Gráfico 4: Comparativo do número de colaboradores possíveis de acordo com o porte da empresa/serviços no Juruá entre os anos de 2010 e 2019.....148
Gráfico 5: Histórico de vítimas de homicídios dolosos ocorridos na regional do Juruá.....158

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....18

INTRODUÇÃO.....20

I. Método de análise da pesquisa.....26

II. Procedimentos metodológicos.....28

CAPÍTULO I - REGIÃO DO JURUÁ: CONCEITO E FORMAÇÃO NUM APORTE CRÍTICO.....32

1.1 Aporte crítico do conceito regional.....33

1.2 As regionalizações do Acre no processo de formação histórica.....37

1.3 Especificidades da Mesorregião do Vale do Juruá.....45

1.4 Especificidades da Mesorregião do Vale do Acre.....50

1.5 Os grandes projetos de integração para a Amazônia e as transformações na configuração regional acreana.....54

1.5.1 A consolidação da BR-364 no Acre e o caso da microrregião do Juruá.....59

1.6 Contexto de formação região acreana.....63

1.7 O papel do rio na formação regional acreana e os efeitos na microrregião do Juruá.....65

1.8 O papel da estrada e da dinâmica econômica por via rodoviária na formação da nova configuração da microrregião do Juruá.....'.....68

CAPÍTULO II - A FORMAÇÃO DA MICRORREGIÃO DO JURUÁ: DAS REDES DO RIO À DA ESTRADA.....73

2.1 O rio e seu papel histórico na circulação de pessoas e mercadoria no Juruá acreano.....77

2.2.A rodovia BR-364 e os efeitos no espaço geográfico: processo histórico e contexto atual.....83

2.2.1 A abertura e a fase antes da pavimentação.....83

2.2.2: BR-364: a espinha dorsal do Acre e os efeitos após a pavimentação.....87

2.2.3 A ponte: significado econômico e social.....90

2.3 As vias de transporte na integração regional: um desenho da dinâmica fluvial, rodoviária e aérea.....92

2.3.1 Transporte de passageiros: fluxo fluvial.....95

2.3.2 Transporte de passageiros: fluxo aéreo.....98

2.3.3 Transporte de passageiros: fluxo rodoviário.....102

2.4 Comércio e abastecimento.....106

2.5 Produção e vendas de produtos regionais.....107

2.6 A pesca artesanal e o incremento da aquicultura no Juruá.....112

CAPÍTULO III - MICRORREGIÃO DO JURUÁ E AS PERPECTIVAS ATUAIS.....116

3.1 Consolidação da rede rodoviária que conecta a microrregião do Juruá ao restante do estado acreano.....116

3.2 A estrada como “motor” de transformação.....119

3.2.1 Cidades híbridas: Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima e Rodrigues Alves.....123

3.2.2 Cidades ribeirinhas: Marechal Thaumaturgo e Porto Walter.....133

3.3 Dinamização e impulsos econômicos favorecidos da estrada.....141

3.3.1 Crescimento das atividades econômicas na região nos setores de comércio e de serviços.....144

3.4 Externalidades socioambientais negativas em decorrência da rodovia.....149

3.4.1 Rede viária: Influência no desmatamento.....150

3.4.2 BR-364: povos indígenas Katukinas.....153

3.4.3 Catraieiro: um personagem regional ameaçado.....155

3.4.4 BR-364: crescimento dos índices de violência na região.....157

CONSIDERAÇÕES FINAIS...... 162

REFERÊNCIAS.....165

APRESENTAÇÃO

No ano de 2005, ingressei na graduação de licenciatura em Geografia, na Universidade Federal do Acre. Acredito que tenha sido um momento crucial de toda essa trajetória. Foram 4 anos de muito aprendizado e muito proveitosos na minha formação profissional.

Aluno de escola pública durante todo o período de educação básica, agradeço aos meus professores das escolas João Paulo I e Heloísa Mourão Marques por terem contribuído com minha formação. Sempre gostei de estudar Geografia e a elegi como disciplina predileta, sempre fazendo a leitura de todos os livros didáticos e buscando sempre informações para conhecer um pouco do Brasil e do mundo por meio dos mapas.

A entrada no Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia, da Universidade Federal de Rondônia – UNIR foi uma conquista bastante almejada e comemorada, e se deu pela vontade de escrever sobre uma região acreana, distante dos grandes centros brasileiros, é verdade, mas que tem grande importância no cenário amazônico e está localizada numa vasta região de fronteira internacional.

No ano de 2013, então servidor do Instituto Nacional do Seguro Social, residi na cidade de Cruzeiro do Sul, fato este muito importante nas primeiras inquietações para esta pesquisa. Durante a convivência na região, era comum ouvir os relatos dos moradores sobre como era a vida no passado antes da pavimentação da BR-364 em direção a Rio Branco. Na verdade, as pessoas sentiam a necessidade de relatar sobre as transformações que estavam ocorrendo, inclusive mostrando fotos, prédios antigos e a chegada de novos empreendimentos.

Durante as viagens mensais que eu fazia para Rio Branco, era impossível não notar como o fluxo rodoviário havia se intensificado e como as pessoas sentiam a necessidade de dizer que estavam indo para a capital resolver alguma pendência cotidiana, além das mudanças geográficas que estavam em processo de consolidação nos segmentos sociais, econômicos e ambientais, ocasionando uma nova configuração regional e inserção na dinâmica interna e externa acreana.

Tudo isso contribuiu para que eu escrevesse um artigo científico sobre todas essas transformações no Juruá acreano, iniciadas após a integração rodoviária com

a capital Rio Branco. A culminância desse trabalho se deu numa apresentação oral com banner no X Congresso Norte/Nordeste de Pesquisa e Inovação – CONNEPI, realizado em 2015, no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Acre. Esse trabalho serviu de base para futuras pesquisas.

Naquele evento, a vontade de escrever sobre a região do Juruá foi alicerçada e só aumentou, principalmente porque muitas pessoas demonstraram interesse em conhecer um pouco mais sobre a geografia das cidades dessa região. Durante o CONNEPI, inclusive, alguns contribuíram com relatos sobre a importância da BR-364 para o desenvolvimento social e econômico, compartilhando histórias das dificuldades enfrentadas pela população, fazendo por diversas vezes o uso das palavras “abandono e esquecimento”.

Diante disso, repensei a necessidade de fazer um trabalho mais amplo que pudesse contemplar de modo mais profundo os anseios da população do Juruá. No ano de 2017, decidi me candidatar a uma vaga de mestrado na Universidade Federal de Rondônia, apresentando uma proposta de pesquisa que buscasse desenvolver a geografia das cincos cidades pertencentes a esse recorte espacial acreano.

Acredito que este é apenas o primeiro de muitos trabalhos que farei sobre a região do Juruá, que possui grande potencial para futuras pesquisas. Espero, ao final deste trabalho, ter contribuído para que essa região acreana tenha sua geografia apresentada em um trabalho científico; espero, principalmente, que as pessoas conheçam um pouco mais sobre o extremo oeste brasileiro e que, futuramente, a região passe a ser alvo de pesquisa de mais estudantes e pesquisadores.

Ademais, me sinto muito grato pelo período como discente no PPGG/UNIR, bastante marcante e determinante, sobretudo pelos conhecimentos adquiridos nas disciplinas cursadas de Epistemologia da Geografia, Métodos e Técnicas em Geografia, Organização do espaço agrário e Planejamento e Gestão do Território. O período em sala de aula me possibilitou o amadurecimento como um pesquisador em Geografia e ampliou o meu entendimento sobre a pesquisa, sendo basilar na condução de todos os procedimentos executados e que contribuíram para o desenvolvimento desta dissertação.

INTRODUÇÃO

De acordo com a Divisão Regional do Brasil, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE no ano de 1989, em mesorregiões e microrregiões geográficas, o extremo oeste brasileiro, localizado no estado do Acre, atualmente é composto pelos municípios de Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Rodrigues Alves, Marechal Thaumaturgo e Porto Walter. Esses munícipios foram incorporados à Mesorregião do Vale do Juruá e à Microrregião de Cruzeiro do Sul.

Essa regionalização de 1989, ainda vigente, criou no estado do Acre duas mesorregiões e cinco microrregiões geográficas. Assim, a Mesorregião do Vale do Juruá englobaria as microrregiões de Cruzeiro do Sul e Tarauacá. Por sua vez, a Mesorregião do Vale do Acre seria formada por três microrregiões, a saber: Rio Branco, Sena Madureira e Brasiléia.

Essa divisão regional denotou, especialmente, a maior diversificação na produção estadual: não são mais as microrregiões homogêneas, baseadas na hidrografia, que se dividem internamente no Estado, pois a complexidade do espaço produzido já dá outra configuração regional. Isto justificou na divisão interna do Acre nas cinco microrregiões geográficas referidas. (SILVA, 2019).

No ano de 2000, o Governo Estado do Acre, a partir do Zoneamento Ecológico-Econômico do Acre - fase II, estabeleceu uma nova divisão regional em cinco microrregiões intituladas de “Regionais de desenvolvimento”. Entretanto, adotava os mesmos limites político-administrativos da divisão realizada pelo IBGE em 1989, destacando apenas que a divisão do ZEE-AC se baseava em fatores geográficos naturais ultrapassados como a hidrografia. De certa forma, geograficamente, tratava-se de um retorno à Geografia Tradicional. Assim, foram criadas: a Microrregião do Baixo Acre (Rio Branco), a Microrregião do Juruá (Cruzeiro do Sul), a Microrregião do Tarauacá/Envira (Tarauacá), a Microrregião do Alto Acre (Brasiléia) e a Microrregião do Purus. (SILVA, 2019).

Nesse contexto, essa pesquisa tem como base a divisão regional vigente realizada pelo IBGE em 1989, que criou a Microrregião de Cruzeiro do Sul. No entanto, opta-se pela utilização da nomenclatura proposta pela divisão regional promovida pelo ZEE-AC em 2000. De certa forma, o termo “microrregião do Juruá” é o mais utilizado e aceito pela população desses municípios, além de ser amplamente difundido pelos meios de comunicação.

A microrregião do Juruá, que se configura o segundo principal centro econômico e político acreano, historicamente se apresentava como uma região isolada, até o início da segunda década do século XXI, pelo fato de não haver vias de integração terrestres consolidadas, como rodovias que pudessem promover inter-relações sociais e econômicas com o principal centro econômico acreano.

A microrregião do Juruá, historicamente tinha sua dinâmica de fluxos em que os rios eram as “estradas” principais, desde o período da exploração da borracha, situação que bastante significante, principalmente pelo fato de que o rio Juruá se apresenta como a grande via protagonista de toda a dinâmica social e econômica desses municípios. O processo histórico de povoamento se deu às margens dos rios, e até hoje se apresenta como um grande elemento geográfico de importância nas relações sociais e econômicas.

A dinâmica fluvial e os fluxos ocorriam em direção à cidade de Manaus (AM), por meio do rio Juruá, já que este sempre foi a principal via de abastecimento da cidade de Cruzeiro do Sul e de toda a região. Praticamente todos os insumos alimentícios, medicamentos, combustível e gás de cozinha, entre outros, vinham por meio das “balsas”, numa viagem longa, de aproximadamente 20 dias, saindo da capital amazonense até chegar no porto de Cruzeiro do Sul. Esses dois portos se posicionavam como o principal centro de partida de fluxos de recebimento de mercadorias.

O oeste acreano, durante todo o século XX, sobretudo nas décadas de 1960, 1970, 1980, 1990 e 2000 tinha seu fluxo econômico direcionado para Manaus, visto que a região não tinha meios terrestres que possibilitassem fluxos de mercadorias com Rio Branco e com todo o território acreano. Portanto, a hidrografia foi basilar no desenvolvimento de todas as cidades e era, praticamente, o meio predominante de abastecimento. Isso possibilitava uma forte relação com o rio Juruá, que era o mais importante eixo de fluxos econômicos. O fluxo de pessoas internamente ocorria por meio dos rios da bacia do rio Juruá, sobretudo dos municípios de Marechal Thaumaturgo[1] e Porto Walter[2]. Estes, até hoje, possuem uma forte relação de dependência das vias fluviais, desde o abastecimento de mercadorias até a circulação

[1]O município de Marechal Thaumaturgo foi criado em 28 de abril de 1992, a partir de um desmembramento do município de Cruzeiro do Sul.
[2]O município de Porto Walter foi criado em 28 de abril de 1992, a partir de um desmembramento do município de Cruzeiro do Sul.

de pessoas em direção a Cruzeiro do Sul. Durante as décadas de 1980 e 1990, a região praticamente sofreu com o isolamento, devido às fortes chuvas que tornavam o trecho rodoviário até Rio Branco intrafegável. Praticamente de novembro a abril de todos os anos, que corresponde ao período de fortes chuvas ou popularmente conhecido como período de “Inverno Amazônico”, predominava o isolamento terrestre e o fortalecimento das relações com Manaus.

Essa dependência fluvial causava problemas como a falta de acesso a produtos de qualidades e a preços acessíveis; as mercadorias eram demasiadamente caras e muitas chegavam à região em péssimas condições de consumo. A população ficava desassistida de serviços básicos pelo poder público, tais como saúde e educação. Com a rodovia fechada durante a época de chuvas, o isolamento era total, sendo a via aérea a única forma de chegar a Rio Branco, mas devido ao elevado preço das passagens, era inacessível para a maioria da população. Nesse período, o fluxo de pessoas em direção à capital acreana diminuía fortemente. Com a estrada fechada, só restava aguardar o período de estiagem, que vai de julho a setembro.

Durante o período em que cessavam as chuvas, que corresponde ao período de forte estiagem, conhecido como “verão amazônico”, ocorria um aumento de fluxos econômicos e sociais em direção a Rio Branco. A população do Juruá aproveitava o momento para visitar familiares, buscar atendimento médico e até mesmo trazer da capital a maior quantidade possível de mercadorias. Nesse período, por meio terrestre, poderiam conseguir produtos de qualidade e um preço mais baixo.

Nesse sentido, pretende-se analisar as transformações da região do Juruá em dois períodos distintos. O primeiro ocorre durante todo o século XX até o início da segunda década do século XXI, especialmente de uma região voltada para os fluxos fluviais e sob a centralidade de Manaus, o que demonstrava uma fragmentação econômica dentro do território acreano, principalmente pelas poucas relações socioeconômicas que o Juruá tinha com a capital acreana Rio Branco.

Já o segundo e atual momento tem início com a pavimentação da BR-364, no início da década de 2010, demonstrando uma região que se transforma por meio das rodovias e tem sua dinâmica fluvial enfraquecida, sobretudo pela consolidação de novos fluxos comerciais em direção às principais cidades acreanas (principalmente, para o Centro-Sul brasileiro), e agora sob a centralidade de Rio Branco que passa a ser o principal centro de relações sociais e econômicas da região. Assim, aqui se

busca compreender como a rodovia BR-364 tem sido fator de grande importância no processo de consolidação das novas dinâmicas internas e externas.

Diante dos fatos apresentados, esta pesquisa teve como objeto geral analisar as transformações da microrregião acreana do Juruá, sobretudo após a pavimentação da rodovia BR-364 entre Cruzeiro do Sul e Rio Branco, que tem possibilitado novos fluxos e, consequentemente, alterações na dinâmica regional.

A rodovia tem sido o maior fator de importância nas alterações do espaço. Ao se colocar como uma via de fluxos sociais e econômicos, tem permitido a abertura ao capital global com a chegada de grandes empresas a região, e também por possibilitar escoamento da produção, o que fortalece a agricultura e a pecuária. Outro ponto relevante é a livre circulação de pessoas e mercadorias, que neste momento passa a se intensificar com fluxos diários de carros, caminhões e ônibus em direção a Rio Branco e também às demais cidades do territorial nacional. Por tudo aquilo que a rodovia tem possibilitado, o Juruá vem se apresentando, geograficamente, como uma região de transformação das relações, dos fluxos, da centralidade e, consequente, de alteração espacial.

A pavimentação da BR-364 entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul, no início da década de 2010, representa um elemento de alteração espacial de toda uma região, que passa a transformar as relações sociais e econômicas. Além disso, foi capaz de causar uma mudança nos fluxos, nas redes geográficas e no enfraquecimento de dinâmicas predominantes, trazendo uma nova conjuntura regional de inserção no mercado nacional. A relação não se fortalece apenas com a capital acreana, mas com todo o país, principalmente o Centro-Sul brasileiro, que hoje se apresenta como principal centro de abastecimento do Juruá, sobretudo de gêneros alimentícios, combustível e gás de cozinha.

Atualmente, os principais estabelecimentos varejistas da região fazem o abastecimento de seus estabelecimentos com produtos oriundos de cidades como São Paulo, o que tem ocasionado uma mudança de centralidade regional. Antes Manaus era o principal centro de abastecimento. Portanto, atualmente temos uma mudança de conjuntura dos fluxos, em que as vias rodoviárias possibilitam novas dinâmicas internas e externas ao colocar a região envolvida numa redefinição de novas centralidades regionais e nacionais, acarretando numa integração em escala local e global.

Os objetivos específicos são divididos em três e buscam trabalhar a temática de forma clara e suscinta. O primeiro consiste em identificar a influência fluvial no processo histórico de formação social e política da microrregião do Juruá e o enfraquecimento da centralidade com Manaus, em decorrência da ligação terrestre com o Centro-Sul, no sentido Rio Branco/Porto Velho. O segundo baseia-se em identificar as principais dinâmicas e fluxos fluviais/rodoviários/aéreos e as transformações geográficas que aconteceram após a pavimentação da BR-364, no início da década de 2010. Por fim, o terceiro e último objetivo versa sobre a discussão da nova configuração espacial, ocasionada pela integração entre Rio Branco e a microrregião do Juruá, por meio da Rodovia BR-364, analisando os principais efeitos socioeconômicos ocasionados pela integração terrestre.

Com base nestes objetivos específicos, temos a construção dos três capítulos da pesquisa. No primeiro capítulo, intitulado “Região do Juruá: conceito e formação num aporte crítico”, pretende-se fazer uma abordagem conceitual sobre região e como se deu o processo de evolução e apropriação deste conhecimento na Geografia em diferentes paradigmas, buscando um entendimento histórico e sistemático das interfaces da região dos paradigmas tradicionais às novas concepções contemporâneas.

Em seguida, será feita uma apresentação das regionalizações do Acre no processo de formação histórica, desde a primeira divisão regional, que ocorreu após a anexação ao território brasileiro, até a atual divisão vigente promovida pelo IBGE em 1989. Ademais, serão discutidas especificidades das Mesorregiões do Vale do Juruá e do Vale do Acre e as transformações geográficas que têm se intensificado após a segunda metade do século com XX, quando os grandes projetos de integração trouxeram novas realidades ao espaço regional.

Desde 1950, a Amazônia é o principal cenário de fenômenos e disputas. Com a expansão de atividades capitalistas, foram montadas estratégias geopolíticas de ocupação, o que tornou necessária a realização de muitas obras, tais como rodovias, hidrelétricas, aeroportos etc., que trouxeram consigo drásticas alterações no espaço e também nas relações que predominavam. Com isso, surge a necessidade de repensar uma região que passa por sucessivas transformações por meio do avanço da globalização.

No caso específico do extremo oeste acreano, o processo de integração rodoviária ocorre tardiamente, sendo que as transformações ainda estão em curso,

emergindo uma nova dinâmica e incorporação ao cenário político-econômico do estado do Acre. Com base nesse entendimento, faz-se necessário compreender como se deu o processo de formação política da microrregião do Juruá e da apresentação de suas características, além dos principais efeitos causados pelos grandes projetos de integração terrestre que atingiram a região após a década de 1950. Além disso, faz-se uma discussão em torno da importância e do papel dos rios na formação histórica e socioeconômica da região do Juruá.

A parte final deste capítulo discute o papel das rodovias na formação da microrregião do Juruá, sobretudo da BR-364, que foi planejada no Governo de Juscelino Kubitschek, sendo que a conclusão da pavimentação do trecho entre em Rio Branco e Cruzeiro do Sul ocorreu apenas na segunda década do século XXI. Isso se tornou fator de transformação de todas as cidades pertencentes a essa regional, sobretudo pelas mudanças nas dinâmicas sociais e, principalmente, na relação com o rio Juruá, que passa a ser enfraquecida por conta das novas relações e fluxos que começam a ocorrer pela rodovia federal em direção à capital acreana.

No segundo capítulo, busca-se fazer uma análise da região através da formação das redes de fluxos, com ênfase na bacia hidrográfica, mais precisamente do rio Juruá, que é um elemento de grande importância no processo de formação histórica e política de todas as cidades da região. O objetivo concentra-se em apresentar a dinâmica social que se dava predominantemente pelos rios, formando uma verdadeira rede regional com fluxos e fixos definidos. Ao mesmo tempo, analisa-se a configuração do passado com a centralidade hegemônica de Manaus e como a BR-364 tem sido fator de mudança nessa configuração, direcionando os fluxos da região para Rio Branco e, consequentemente, para o Centro-Sul brasileiro.

O principal conceito geográfico a ser discutido neste capítulo consiste em fazer uma abordagem geral de “Centralidade”, que é um conceito bastante utilizado e discutido (CORRÊA, 2009), SPÓSITO (2004), LEFEBVRE (1999), (SILVA,2011) e CASTELLS (2009). Além da apresentação e discussão da “Teoria do Lugar Central de CHRISTALLER (1966), esses conceitos são primordiais para o desenvolvimento de análises das transformações que ocorrem após a conclusão da pavimentação da BR-364, que tem sido um fator de transformação na dinâmica interna regional. A estrada tem promovido efeitos desde a sua abertura e, após a pavimentação, tem contribuído no enfraquecimento das relações por meios das redes fluviais, que passam a ser menos utilizadas em decorrência da formação das redes urbanas

rodoviárias, ocasionando assim um redirecionamento na centralidade. Isto é, Manaus passa a perder seu poder de influência na região e Rio Branco emerge como um novo centro político e econômico, com capacidade de influenciar diretamente todos os munícipios do Juruá.

Nesse sentido, discute-se a formação dos principais circuitos de transportes, com destaque para o papel deles na integração regional e como ocorrem as principais relações socioeconômicas, fazendo uma apresentação da dinâmica do circuito de transporte de passageiros por meio fluvial, terrestre e aéreo. Finalmente, debate-se sobre como tem ocorrido a consolidação do circuito que liga o Juruá ao restante do estado acreano.

No terceiro capítulo, o objetivo é apresentar os resultados sobre as principais transformações espaciais que ocorreram na microrregião do Juruá, ocasionadas pela integração com Rio Branco por meio da BR-364. Apresenta-se a estrada como motor de transformação, com seus efeitos positivos, e quais as novas dinâmicas espaciais na região, fazendo uma análise também da rodovia como fator impactante no espaço, acima de tudo por facilitar a livre circulação de pessoas e mercadorias, propiciando o crescimento de atividades econômicas. Além disso, todas essas transformações trouxeram impactos ao meio ambiente e conflitos com os povos tradicionais, mais especificamente com os povos indígenas Katukinas, que tem suas terras nas proximidades do eixo rodoviário.

Nessa discussão final, pretende-se identificar quais os principais efeitos na atual configuração regional e quais os impactos diretos na economia e na população, além de observar como se dá a caracterização de cidades que antes tinham características predominante fluviais e passaram por transformações espaciais por meio das novas dinâmicas socioeconômicas. Busca-se ainda analisar especificamente cada cidade e suas peculiaridades, para compreender de que forma a rodovia tem impactado direta ou indiretamente nas suas características regionais.

I. Método de análise

Diante do exposto, faz-se necessário escolher um caminho que vai direcionar toda a pesquisa e o andamento das investigações. A escolha do método se torna um momento especial, pois é nele que se baseiam os principais conceitos e procedimentos metodológicos a serem empregados. Marradi (2002) menciona que o método científico ou um problema comporta alguns passos para sua aplicação:

definição do problema; formulação de um quadro teórico; construção da hipótese; procedimentos para a coleta de dados; a coleta dos dados; e, por último, a análise dos dados para averiguar se as hipóteses são constatadas ou rejeitadas.

Para Sposito (2004), o método deve ser compreendido como um instrumento intelectual e racional que possibilita a apreensão da realidade objetiva pelo investigador, quando este pretende fazer uma leitura dessa realidade e estabelecer verdades científicas para sua interpretação.

Partindo desses pressupostos, no intuito de compreender as transformações na microrregião do Juruá, por meio da integração rodoviária com Rio Branco-AC, opta-se pela Pesquisa Qualitativa em Geografia, para desenvolvimento da problemática e como eixo fundamental norteador da pesquisa. A formulação do problema é a base empírica e fomenta a busca de um corpo teórico que deve orientar e contextualizar o objeto de estudo no tempo e no espaço (MATOS; PESSÔA, 2009). No desenvolvimento de um estudo de pesquisa qualitativa também são importantes a delimitação temporal e espacial. O recorte espacial refere-se “aos limites do espaço a ser estudado e onde se localiza o tema selecionado [...]. O recorte temporal refere-se ao momento do tempo no qual situa-se nosso tema espacialmente recortado” (CORRÊA, 2003, p.11-12).

Nesse contexto, as análises se pautam em analisar a região do Juruá acreano formada pelas cidades de Cruzeiro do Sul, Marechal Thaumaturgo, Mâncio Lima, Porto Walter e Rodrigues Alves, localizadas no oeste acreano em fronteira internacional com o Peru e nacional com o estado do Amazonas em dois períodos distintos. O primeiro período é o do contexto de formação histórica de predomínio da dinâmica fluvial, que se perpétua por mais de um século e consolida os principais fluxos socioeconômicos direcionados para Manaus por meio do rio Juruá, enfraquecendo as relações internas no território acreano.

De certa forma, nesse período, o Juruá era uma extensão do estado do Amazonas, especialmente pela forte relação econômica e de abastecimento por meio da bacia hidrográfica. Isso ocasionava uma fragmentação regional do estado do Acre, acima de tudo pelo fato de o Juruá não está inserido nas principais dinâmicas sociais, políticas e econômicas internas.

A ausência de uma rodovia pavimentada entre Cruzeiro do Sul e Rio Branco durante anos foi um fator de isolamento para toda a região do Juruá, que tinha apenas o transporte aéreo como forma de conexão com a capital acreana. Durante décadas,

as relações entre o Juruá acreano e a capital acreana eram tímidas, e ocorriam apenas no período de estiagem, nos meses de julho, agosto e setembro.

O segundo período corresponde ao momento atual, em que a região vem passando por transformações geográficas em decorrência da pavimentação da BR-364 entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul, ocorrida no início da década de 2010. Através da pesquisa qualitativa, busca-se interpretar os principais fenômenos, sujeitos e as suas perspectivas no cenário geográfico. No caso específico, busca-se interpretar a nova realidade de conjuntura regional que tem sido ocasionada por uma via terrestre, causando novas dinâmicas sociais e econômicas, bem como a mudança na centralidade de relações e a formação de uma nova rede de circulação de fluxos e fixos. A pesquisa qualitativa privilegia a análise desses processos por meio do estudo das ações sociais dos indivíduos e dos grupos e parte do princípio de que o homem é produto e produtor de um constructo mental intersubjetivo, o qual orienta a sua percepção sobre a realidade. Diante disso, temos como objetivo interpretar a atual realidade de transformação das cidades do Juruá acreano. Para isso, pautamos as atividades através das seguintes orientações: trabalho de campo e de gabinete

II. Procedimentos metodológicos

A partir do método foi possível realizar uma divisão metodológica nas atividades desenvolvidas, relacionando os dados levantados empiricamente e às bases teóricas que pautam a pesquisa, permitindo compreender o contexto histórico fluvial da Regional Juruá e as transformações socioeconômicas após a pavimentação da BR-364, além da formação de uma rede rodoviária em direção ao Centro-Sul brasileiro, mudando as relações sociais existentes. Nesse sentido, resumimos a seguir como isso foi desenvolvido em cada atividade:

Trabalho de gabinete

- Levantamento bibliográfico: o desenvolvimento dessa etapa permitiu realizar a revisão teórico-metodológica da pesquisa, baseada nos conceitos de região, centralidade, fixos/fluxos, cidades ribeirinhas que têm como base central as principais discussões dessa pesquisa. O referido levantamento pautou-se em livros, artigos, teses e dissertações.
- Levantamento documental e de dados estatísticos: essa etapa contou com visitas a Instituições como IBGE, EMBRAPA, ACISA, FIEAC, Agência Fluvial de

Cruzeiro do Sul, entre outras. Outros documentos foram disponibilizados pelo Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão – e-SIC, via internet. Esse sistema permite que qualquer pessoa física ou jurídica encaminhe pedidos de acesso à informação, acompanhe o prazo e receba a resposta da solicitação realizada para órgãos e entidades do Poder Executivo Federal.

- Análise dos dados de campo: as informações e dados coletados serviram de sustentação ao material teórico, que foram analisados de acordo com cada capitulo e dos dados quantitativos foram trabalhados em planilhas do Excel e tabelas no Word, para assim servir de base de sustentação da investigação da pesquisa. Por meio do quadro 1, pode ser observado detalhadamente como ocorreram todas as etapas desenvolvidas (trabalho de gabinete e trabalho de campo).

Quadro 1 – Etapas do trabalho desenvolvidas durante a pesquisa.

ETAPAS	ATIVIDADES
Trabalho de Gabinete	Levantamento bibliográfico
	Levantamento documental
	Levantamento de dados estatísticos
	Leitura do material
	Análise de conteúdo
	Análise dos dados de campo
Trabalho de Campo	Diálogo intersubjetivo com a comunidade
	Diálogo intersubjetivo com empresários (rede varejista)
	Visitas aos portos fluviais, rodoviária e aeroporto
	Visita a órgãos comerciais (ACISA, FIEAC, Junta Comercial do A
	Visita a órgãos públicos (DERACRE, DNIT, IBGE, SEAPROF, entre outros)
	Visita às prefeituras de Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima e de Rodri Alves)
	Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul
	Visita ao Sindicato dos Trabalhadores Rurais, Propriedades Rurais e Frigoríficos
	Leitura da paisagem

Fonte: elaborado pelo autor (2019).

Trabalho de Campo

Realizado no período de 26 de janeiro a 8 de fevereiro de 2019 nas cidades de Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima e Rodrigues Alves. A data foi escolhida pelo fato de corresponder à época de fortes chuvas ou propriamente do “Inverno Amazônico”, em que a bacia hidrográfica do rio Juruá se encontra num nível elevado. Essa escolha foi

de suma importância, visto que é um período na região em que dinâmicas fluviais ocorrem com maior intensidade.

Nas cidades de Marechal Thaumaturgo e Porto Walter, não foi possível fazer visitas *in loco* devido à falta de ligação terrestre e pelo fato de ser demasiadamente oneroso ao pesquisador ir por meio aéreo. No entanto, a coleta de informações nessas cidades foi possível graças à colaboração de moradores que estavam participando de um seminário na cidade de Xapuri/AC, no mês de dezembro de 2018. Após uma conversa breve e uma apresentação da pesquisa, prontamente eles se colocaram à disposição para colaborar com informações e imagens.

- Diálogo Intersubjetivo com a comunidade e empresários: permitiu uma maior aproximação com a comunidade e com alguns empresários, momento em que a pesquisa foi apresentada procurando demonstrar os objetivos e principais resultados esperados. Essa aproximação é necessária, pois contribui para que o pesquisador e a comunidade possam estabelecer uma relação de confiança e acordos. Não houve aplicação de formulários de campo, optando-se pela conversa direta entre entrevistado e entrevistador: as perguntas eram feitas, e logo depois anotadas.
- Visitas: ocorreram, praticamente, durante todos os dias do trabalho de campo com visitas aos portos fluviais, rodoviárias e aeroportos; a órgãos comerciais (ACISA, FIEAC, Junta comercial do Acre); a órgãos públicos (DERACRE, DNIT, IBGE, SEAPROF), entre outros. Foram feitas visitas ainda às prefeituras de Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima e Rodrigues Alves), à Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul e ao Sindicato dos Trabalhadores Rurais, Propriedades Rurais e Frigoríficos. Essa talvez tenha sido umas das maiores adversidades da parte prática da pesquisa, devido às dificuldades de locomoção em todas as cidades do Juruá. A ausência de transporte coletivo regular dificultou o comparecimento a muitos locais. No entanto, devido à colaboração de amigos e, sobretudo, de algumas prefeituras como a da cidade de Mâncio Lima, que inclusive chegou a ceder um barco para que fosse analisado o rio Japiim e rio Moa, houve a possibilidade de observar a dinâmica fluvial do atual momento nesta cidade.

● Leitura da paisagem: Uns dos momentos mais importantes do trabalho de campo que consistiu em observar *in loco* as transformações que estão em curso na consolidação de uma dinâmica interna e externa com fluxos e fixos bem definidos. Esse procedimento possibilitou visualizar os antigos fixos e toda a estrutura física que era utilizada para predominância dos fluxos socioeconômicos por via fluvial. A partir da pavimentação da rodovia BR-364, ocorre uma desfuncionalização dos fixos e fluxos em torno dos rios e surge um novo sistema de transporte, com uma nova dinâmica e estrutura que contrapõe todo o sistema fluvial. Ademais, também foi possível observar o crescimento do setor de serviços e comércios por meio da ampliação de espaços físicos mais robustos e de maior porte para atender às demandas internas e externas. A leitura de paisagem veio a confirmar, na prática, diversas análises, leituras e questionamentos que surgiram no decorrer da pesquisa.

O trabalho de campo foi uma etapa muito importante na pesquisa e contribuiu para a confirmação de muitas análises, além de ter levantado novos questionamentos a partir da convivência com a comunidade local durante alguns dias. De certa forma, é no trabalho de campo que, de fato, conhece-se verdadeiramente a área de estudo e é possível a reflexão sobre a problemática da pesquisa. A cada dia surge uma nova possibilidade de análise, que se dá por meio do diálogo intersubjetivo e da própria leitura de paisagem. A cada fotografia registrada, surge um novo questionamento e uma nova observação a ser anotada no caderno.

Apesar de muitas dificuldades encontradas, principalmente relacionadas ao deslocamento interno, foi possível consolidar muitas informações e observar *in loco* as transformações que estão acontecendo com novos direcionamentos de centralidade do Juruá e dos fluxos sociais e econômicos.

CAPÍTULO I. REGIÃO DO JURUÁ: CONCEITO E FORMAÇÃO NUM APORTE CRÍTICO

No primeiro capítulo, pretende-se fazer uma apresentação e discussão do processo de formação histórica acreana, com ênfase nas divisões regionais que foram realizadas desde a incorporação ao território brasileiro até a última e vigente divisão de 1989, promovida pelo IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Dessa forma, faz-se necessária uma breve abordagem sobre o conceito de região, por ser um conceito de categoria-chave da Geografia, sendo muito utilizado ao longo da história dessa ciência e referindo-se a um determinado tipo de unidade espacial ou de parte dela.

Assim, compreender o conceito de região é de fundamental importância, para que se entenda a dinâmica dos estudos geográficos e regionais que vão nortear as principais análises. Ou seja, entender o conceito de região se faz necessário para utilizar a melhor abordagem que contemple a discussão, sobretudo ao analisar o extremo oeste acreano, que possui uma série de contradições ocasionadas diretamente pelas ações humanas, que tem sido fatores de alterações no espaço geográfico e nas dinâmicas internas e externas, com efeitos nas relações socioeconômicas e no meio natural.

Nesse contexto, neste capítulo introdutório serão discutidos os processos históricos das regionalizações do Acre e como se deu a integração estadual por via fluvial e rodoviária. Desse modo, e com base na divisão regional do IBGE de 1989, será apresentada a especificidade das duas mesorregiões acreanas: a Mesorregião do Vale do Acre e, por último, a Mesorregião do Vale do Juruá, que consiste no recorte espacial dessa pesquisa, especialmente a microrregião do Juruá. A parte do capítulo final envolve as principais discussões e análises nas dinâmicas fluviais e rodoviárias e o papel de cada uma delas no processo de formação regional acreano.

Dessa forma, com base na discussão geográfica conceitual e histórica acreana, busca-se fazer uma abordagem das principais transformações que vêm ocorrendo na dinâmica geográfica da regional do Juruá, a partir da mudança de centralidade e dos fluxos socioeconômicos ocasionados com a consolidação da integração terrestre com Rio Branco. Portanto, busca-se apresentar uma região acreana que se transforma geograficamente por meio das ações humanas, ocasionando uma nova configuração regional.

1.1 Aporte crítico do conceito regional.

A abordagem geográfica do conceito de região possui diferentes formas de apreciação, de acordo com a escala temporal, e tem contribuído para intensos debates entre os geógrafos. Na história do pensamento geográfico, a discussão é feita com base em diferentes paradigmas que direcionavam as formas de entender o espaço e também a sociedade. Falar de região e suas interfaces é se voltar para cada momento histórico, levando em consideração que cada paradigma era suficiente para interpretar a sociedade em sua época. Todavia, estando a sociedade em constante transformação, naturalmente seria necessário repensar os fatos que se sucediam a cada momento.

As interfaces do conceito de Região na ciência geográfica dos paradigmas tradicionais, somadas às novas concepções contemporâneas, envolvem complexidades e fenômenos geográficos que estão em constante mutação e que abrangem diferentes atores sociais envolvidos, sobretudo numa sociedade que se transforma praticamente de forma incontrolável, modificando seu palco de atuação, isto é, o espaço.

Na Geografia Tradicional, o conceito de região possui duas abordagens em diferentes contextos e escolas geográficas, no entanto ambas influenciaram diversos pesquisadores em suas épocas. Na Alemanha, surgem as concepções baseadas no Determinismo Ambiental, paradigma predominante, tendo como nome principal Friedrichc Ratzel, que analisava a região a partir da natureza como determinante da vida humana. O conceito de região nasce da ideia de que o ambiente tem certo domínio sobre a orientação do desenvolvimento da sociedade, ou seja, o homem é um ser passivo ao meio natural, não tem poder de transformar a realidade, mas adapta-se às condições impostas**.**

Em contrapartida às ideologias de Ratzel e à escola Alemã, surge um novo paradigma geográfico que refuta as teorias deterministas. Na França, por meio do seu principal pensador, Paul Vidal de La Blache, surge o Possibilismo, voltado às relações homem e natureza, que por sua vez não vê o homem como um ser passivo e determinado pelas condições naturais, mas como sujeito ativo e capaz de causar alterações na natureza.

Geograficamente, é uma tarefa por demais complexa construir um conceito único de Região que consiga contemplar todos os fenômenos geográficos. Construir, aqui, significa muito mais que definir um conceito consolidado; ao contrário, consiste em discutir um conceito que se transforma e que continuará a se transformar pelo avanço das técnicas e das relações sociais que se complexizam por meio da apropriação da natureza. Definir um recorte espacial como região é muito mais que delimitar uma fronteira com divisões e limites políticos-administrativos bem definidos, pois inúmeras são as variantes a serem consideradas nessa classificação, tais como fatores naturais, econômicos, sociais, culturais e, atualmente, fatores promovidos por meio do processo de globalização em que uma região sofre pressões e influências externas dos grandes centros econômicos mundiais.

Na Geografia Crítica, a Região é compreendida a partir da dialética do mundo em que o espaço é produzido pela sociedade. Portanto, processualmente construído como produto das contradições em que todos os aspectos são interligados e conectados e constituem uma realidade concreta que se materializa no espaço, dando-lhe dinâmica de seu funcionamento. Segundo Santos (1985, p.66): a região é o resultado das possibilidades ligadas a certa presença de capitais fixos, exercendo determinado papel ou determinadas funções técnicas.

O espaço se transforma de acordo com as interferências externas pertencentes ao sistema mundial de inter-relações sociais e econômicas. Nesse sentido, a sociedade passa a ter transformações por ações de escala global, que ocorrem pelo processo de globalização. O espaço local passa a se articular com fatores externos que passam a exercer poder de interferência em diferentes locais do mundo na mesma escala temporal. Nessa conjuntura, Santos (1994, p. 36-37) destaca que:

> (...) o local e o global não são contradições, ambos se complementam e se explicam mutuamente. O lugar é um ponto do mundo onde se realizam algumas das possibilidades deste último. O lugar, a região, não mais o fruto da solidariedade orgânica, mas de uma solidariedade regulada ou organizacional.

Essa análise de Santos (1994) nos remete à complexidade atual de uma sociedade em constante transformação por meios dos processos de globalização, em que o espaço local passa a fazer parte de um todo, por meio das interações sociais cada vez mais aceleradas, pelo avanços das técnicas e dos fluxos econômicos que passam a ocorrer através das trocas comerciais entre diferentes cidades ou países.

Além da agilidade da comunicação entre pessoas em diferentes locais, o mundo passa a ser um sistema conectado entre si. A região, portanto, é um espaço que sofre transformações globais (espaço e redes), sejam por meio de uma obra urbana como rodovias, ferrovias ou até mesmo pelas conexões promovidas pelo avanço tecnológico, refletindo na cotidianidade da rede local. Ou seja, a região é um produto social do homem, com múltiplos fatores e condições em escala local e global que, constantemente, estão em transformação do espaço por meio das relações socioeconômicas. Nesse sentido, Santos (1997) diz que:

> (...) a região é caracterizada pela sua "coerência funcional" (p.197) entre um ou os múltiplos fatores espaciais, independente do tempo de duração dessa coerência. Isso porque as condições atuais fazem com que as regiões se transformem continuamente, legando, portanto, uma menor duração ao edifício regional. Mas isso não suprime a região, apenas ela muda de conteúdo. A espessura do acontecer é aumentada, diante do maior volume de eventos por unidades de espaço e por unidade de tempo. A região continua a existir, mas com um nível de complexidade jamais visto pelo o homem. (idem, ibidem, 1997, p.197)

A cada momento histórico, a região se transforma através de ações locais e internacionais, modificando suas formas e estruturas. Dessa forma, a "coerência funcional" regional citada por Santos se refere às características sociais, econômicas e políticas, de acordo com a escala temporal e, acima de tudo, pelo poder de interesse de atuação dos agentes externos. A funcionalidade de cada região é assim delineada pelo volume de complexidades externas que são exercidas no espaço local.

Portanto, a região é uma coerência funcional dotada de fixos e fluxos definidos que consistem em agentes de caracterização e alteração das dinâmicas regionais em diferentes escalas temporais. Os fixos são responsáveis pela centralidade das principais relações e permitem uma configuração espacial particular, são dotados de uma autonomia de existência, mas isso não elimina o fato de que eles não têm uma autonomia de funcionamento. Por isso, a região e o lugar são lugares funcionais do todo (SANTOS, 1985:68).

Nesse sentido, Santos (1997) não concebe a região como uma unidade autônoma que se explica por si mesma. Pelo contrário, a região faz parte de um sistema inter-relacionado, sendo definida pelas práticas sociais em que os impactos da modernização nos espaços é de fundamental importância para a sua compreensão.

A velocidade dos fluxos e a instantaneidade dos eventos fazem com que os espaços se tornem normatizados a partir das necessidades globais de produção, da circulação de mercadorias e do consumo. Desse modo, a região é um produto social do homem enquanto ser ativo de transformação do meio. As relações sociais e econômicas passam a ser preponderantes na análise conceitual e todas as ações antrópicas passam a ser consideradas como mecanismos que influenciam nas características regionais. À luz dessa concepção, a região é considerada como espaço vívido e mutável, e não unicamente como espaço material inerte, com limites fixos e pré-definidos. A região é, portanto, produto das contradições sociais que ocorrem pelo avanço capitalista, que contribui com a estrutura social desigual.

A região na Geografia Crítica passou a ser um conceito bastante discutido, por ser considerada como um espaço produzido na história e na cultura da sociedade. Isso possibilitou que vários geógrafos fizessem análises em diferentes direcionamentos, todavia as principais abordagens levam em consideração as influências externas. Por outro lado, e baseado na epistemologia da Geografia Crítica de que a região é o resultado das ações humanas, da acumulação capitalista e dos modos produção, Roberto Lobato Corrêa (1986) apresenta a seguinte concepção:

> A Região pode ser vista como resultado da lei do desenvolvimento desigual e combinado, caracterizada pela sua inserção na divisão nacional e internacional do trabalho e pela associação de relações de produção distintas (...), como uma entidade concreta, resultado de múltiplas determinações, ou seja, da efetivação dos mecanismos de regionalização sobre um quadro territorial já previamente ocupado, caracterizado por uma natureza já transformada, heranças culturais e materiais e determinada estrutura social e seus conflitos. (2003, p. 45-46).

Para o autor, o conceito de região é considerado como um instrumento de ação e controle dentro de uma sociedade de classes, inserido no processo desigual e combinado do capitalismo. Portanto, a região é fruto da desigualdade social, que tem origem em tempos passados e se perpetua pela permanência de grupos sociais hegemônicos que tendem a consolidar seus interesses e, com isso, agravar os contrastes sociais, ou seja, é um processo combinado de dominação.

Assim sendo, utilizaremos a abordagem conceitual de Santos (1997) ao definir a região como o resultado de possibilidades nela presentes, geradas pelo capital fixo e pelas relações políticas, sociais e culturais. Os fixos, de fato resultados de uma razão técnica, jamais deixam de ter um conteúdo político. Refletir sobre a região, portanto, envolve a compreensão das relações entre as formas e seus conteúdos estabelecidos num determinado espaço, interagindo entre si (SANTOS 1985).

Esse é o referencial que contempla a pesquisa de análise da regional do Juruá acreano, que consiste numa região em transição de suas peculiaridades fluviais para uma nova dinâmica rodoviária, promovida pela ação humana e que tem ocasionado a abertura ao capital global por meio das grandes empresas e do avanço de setores econômicos como a agricultura e a pecuária.

1.2 As regionalizações do Acre no processo de formação histórica

A primeira divisão regional interna do Estado do Acre ocorreu logo após o término do conflito armado com a Bolívia, com a assinatura do Tratado de Petrópolis pelo então presidente da República Francisco de Paula Rodrigues Alves, que posteriormente sancionou a Lei n.º 1.181 de 25 de fevereiro de 1904, dividindo o Acre em três departamentos administrativos: Departamento do Alto Acre, Departamento do Alto Purus e Departamento do Alto Juruá.

Essa divisão se deu levando em consideração a importância econômica que rios principais desempenhavam no processo de escoamento da produção da borracha, ou seja, nesse período eram as vias de circulação protagonistas e exclusivas dos fluxos de pessoas e mercadorias. A dinâmica econômica fluvial era predominante e foi responsável pela formação dos primeiros povoados às margens dos rios Acre, Purus e Juruá, que correspondiam aos locais onde a atividade de exploração da borracha ocorria com mais intensidade no final do século XIX e início do século XX.

Dessa forma, o estado do Acre era formado por três departamentos que internamente entre si possuíam dinâmicas econômicas e fluxos definidos por meio de sua bacia hidrográfica, constituída por inúmeros afluentes que formavam as vias de transporte socioeconômicas.

A seguir, por meio da figura 1, pode ser observada a primeira divisão regional acreana, com destaque ao papel atribuído aos rios principais(em sua maioria com nascentes no Peru e Bolívia e com fluxo no sentido Sul/Norte), que além de intitularem os departamentos, também figuravam como elemento essencial e responsável pelos fluxos internos e externos.

Figura 1: Mapa do estado do Acre dividido em três departamentos.

Fonte: Base de dados geográficos do ZEE –AC, Fase II, 2006.

O Departamento do Alto Juruá correspondia à região de Cruzeiro do Sul e à região de Tarauacá, estando totalmente em fronteira com o Peru, sendo uma área de disputa diplomática entre brasileiros e peruanos, encerrada apenas com o Tratado do Rio de Janeiro, assinado em 8 de setembro de 1909, que estabeleceu as fronteiras atuais do estado do Acre. Com o Tratado, foi reduzido em 40.000 km² o território do Acre estabelecido no Tratado de Petrópolis, que se estendia até as cabeceiras do rio Purus. O Coronel Gregório Thaumaturgo de Azevedo foi o primeiro prefeito do Departamento do Alto Juruá, nomeado pelo Presidente da República. Ele instalou a sede provisória do Departamento do Alto Juruá em Cruzeiro do Sul, na foz do rio Môa, através do Decreto de 12 de setembro de 1904. Em cumprimento ao Decreto n.º 08 de 28 de setembro de 1904, ele transferiu a sede do Departamento do Alto Juruá para o Seringal Centro Brasileiro, à margem esquerda do Rio Juruá, do Sr. Antônio Marques de Menezes (Pernambuco), adquirido através de compra pelo Governo da União. (IBGE, 2019).

O Departamento do Alto Purus correspondia à região de Sena Madureira em fronteira com a Bolívia e em maior parte com o Peru, tendo como seu primeiro prefeito departamental o General Siqueira de Menezes, responsável por estabelecer a sede administrativa. Os rios Purus e Iaco eram as principais vias de circulação e em suas margens havia inúmeros seringais. A sede administrativa foi instalada na margem esquerda do rio Iaco, dando-lhe este nome em homenagem ao afeto e admiração que

consagrava ao Coronel Antônio Sena Madureira, militar que havia participado da Guerra do Paraguai.

Assim, o atual município de Sena Madureira foi elevado à categoria de vila com esta denominação por meio de ato do prefeito, em 25/09/1904, sendo, posteriormente, elevado à condição de cidade pela resolução do prefeito, Decreto n.º 3, de 01/07/1912. Sob o mesmo decreto, a sede do município teve sua denominação alterada de Alto Purus para Sena Madureira. Constituído de 5 distritos: Sena Madureira, São Bento, Iracoma, Granja e Mercês (IBGE, 2019).

O Departamento do Alto Acre era formado por sua sede principal na cidade da Empresa (hoje Rio Branco) e correspondia também à região de fronteira com a Bolívia, sobretudo na região de Xapuri e Porto Acre, que consistiam nos locais banhados pelo rio Acre e que foram cenários dos frequentes conflitos armados pela disputa do Acre. Na primeira divisão regional do Acre, esse Departamento configurava-se o principal centro econômico e responsável pela maior parte da produção de borracha, concentrando, também a maior parte de migrantes nordestinos. No decorrer do tempo e de acordo com o avanço das atividades do látex em torno do rio Acre e seus afluentes, a região cresceu em população, por meio da formação de inúmeros seringais, que cada vez mais necessitavam de trabalhadores. (SILVA, 2008).

Em 1904, o atual município de Rio Branco torna-se sede do Departamento do Alto Acre. "Excepcionalmente, a sede da Prefeitura do Alto Acre funcionou em Nova Empresa, que desde então foi denominada Vila Rio Branco, compreendendo, desde então, os dois bairros do mesmo lado, ligados por um projeto da avenida. Desde o estabelecimento da sede administrativa do território em 1903, quando então foi denominada Vila Rio Branco, até 1912, quando se estabelece definitivamente a denominação do futuro município, sua denominação oscilou entre uma homenagem ao Barão de Rio Branco e Penápolis, em homenagem ao presidente Afonso Pena. Em 1912, por força do Decreto Federal n.º 9.831, de 23 de outubro, passa à categoria de cidade com o nome de Rio Branco. (CNMPM, 2020).

Nesse contexto, a primeira divisão na região acreana perdurou entre 1904 e 1912, tendo sido marcada pelo fato de ter sido feita pelo Governo Federal com base nos principais rios acreanos de escoação da borracha. A administração departamental era exercida por prefeitos designados pelo presidente da república, que deixava os departamentos sem poder de decisão. Essa situação de subjugação causou intensas

revoltas da população, principalmente do Juruá, que se encontrava mais distante e com maiores dificuldades de comunicação e deslocamento.

Em 1913, através do Decreto n.º 9.831 de 23 de outubro de 1912, estabeleceu-se uma nova divisão ao Território, sendo criado o Departamento de Tarauacá, que foi desmembrado do Departamento do Alto Juruá. De forma geral, esse novo decreto emanado diretamente do presidente da república criava uma nova divisão regional acreana, agora em quatro departamentos. Entretanto, sem maiores critérios, baseados novamente em elementos naturais, especialmente a bacia hidrográfica e o papel econômico atribuído aos rios.

Em seu Art. 2º Decreto n. º 9.831, o documento estabelecia os limites político-administrativos de cada departamento. O Departamento do Alto Acre ficaria limitado: ao Norte, pela linha geodésica oblíqua, fronteira com o estado do Amazonas, desde a sua intersecção com o divisor de águas entre o Alto Antimari e o Iaco, até a sua intersecção com o rio Abunã; ao Sul, pela fronteira com as Repúblicas da Bolívia e do Peru, desde essa última intersecção até a nascente do Alto Acre ou Aquiri, ou até o ponto em que o meridiano da nascente do Chambuyaco atravesse o mesmo rio Acre ou Aquiri, se a nascente deste último rio estiver ao ocidente daquele meridiano; a Oeste, pela linha que, partindo da nascente do Acre ou do outro ponto do seu curso acima assinalado, segue pelo divisor de águas entre os afluentes da margem direita do Iaco e os da margem esquerda do Acre, até encontrar a linha geodésica oblíqua, no ponto já indicado, sendo assim separado do Departamento do Alto Purus. (Câmara dos deputados, 2020).

O Departamento do Alto Purus estaria limitado: ao Norte, pela linha, geodésica oblíqua, fronteira com o Estado do Amazonas; a Leste, pelo divisor de águas, já descrito no final do § 1º, que o separa do Departamento do Alto Acre; depois, pela fronteira com a República do Peru, desde a nascente do Acre ou Aquiri, ou desde o ponto em que o meridiano da nascente do Chambuyaco atravesse e mesmo rio Acre ou Aquiri, se a nascente deste último rio estiver ao ocidente daquele meridiano, até a nascente do Santa Rosa; depois, a Oeste, pela linha que divide as águas da bacia do Purus, para Leste, das que vão ter ao Envira e ao Jurupari, da bacia do Alto Juruá, para Oeste, desde a nascente do Santa Rosa, em direção de Nordeste, até encontrar a linha geodésica oblíqua, sendo assim separado do Departamento do Tarauacá. O limite setentrional corre pela linha oblíqua, na parte compreendida entre as

intersecções com os dois divisores de águas acima mencionados. (Câmara dos deputados, 2020).

O Departamento de Tarauacá estaria limitado: ao Norte, pela linha geodésica oblíqua, fronteira com o Estado do Amazonas, desde a sua intersecção com o riozinho da Liberdade até encontrar o divisor de aguas entre o Jurupari e o Purus; a Leste, desde a linha oblíqua, por esse mesmo divisor continuando pelo divisor de águas entre o Envira e o Purus, até chegar à nascente do Santa Rosa, linha essa já descrita no final do § 2º, como separando este Departamento do Alto Purus; depois, pela fronteira com a República do Peru, desde a nascente do Santa Rosa até a nascente do Breu; e, a Oeste, por uma linha tirada da nascente do Breu, para o Norte em direção à cabeceira principal do riozinho da Liberdade, e descendo pelo curso deste até encontrar a linha geodésica, oblíqua, sendo assim separado do Departamento do Alto Juruá. (Câmara dos deputados, 2020).

O Departamento do Alto Juruá compreende todas as terras regadas pelo Juruá e seus tributários de uma e outra margem, a partir da linha geodésica para o Sul, até a margem direita do Breu, afluente da margem direita do mesmo Juruá, sendo limitado: ao Norte, pela linha geodésica oblíqua, fronteira com o estado do Amazonas, desde a nascente do Javari até a intersecção daquela linha com o riozinho da Liberdade; a Leste, pelo curso do riozinho da Liberdade até a sua cabeceira principal, seguindo daí por uma linha até a nascente do Breu, divisa essa já descrita no final do § 3º, como separando este Departamento do de Tarauacá; depois, ao Sul e a Oeste, com a República do Peru, desde a nascente do Breu até a nascente do Javari, no início da linha geodésica oblíqua. (Câmara dos deputados, 2020).

Com base nas informações da Lei n.º 1.181 de 25 de fevereiro de 1904 e do Decreto n.º 9.831 de 1912, é possível compreender que as duas primeiras divisões regionais acreanas foram realizadas bom base em elementos naturais hidrográficos que eram determinantes para estabelecer limites político-administrativos entre cada departamento criado. De certa forma, essas duas regionalizações são marcadas por uma compulsoriedade do governo federal, que estabelece a criação e a divisão dos departamentos sem levar em consideração outros elementos que serviram de base para determinar esses recortes espaciais, como a população, a cultura, a economia, entre outros. Entretanto, no começo do século XX, e com base na Geografia Tradicional, não se tinha outras formas de conhecimento ou paradigmas que

ampliassem o entendimento de quais critérios mais específicos deveriam ser considerados numa divisão regional.

Nesse entendimento, ocorreu a nova alteração e divisão interna político-administrativa do Acre, Por meio do Decreto n.º 14.383, de 04 de outubro de 1920, foram extintos todos os Departamentos, sendo criado a partir desse dispositivo cinco municípios: Rio Branco, Xapuri, Purus (atual Sena Madureira), Tarauacá e Juruá, que tinham suas sedes, respectivamente, nas cidades de Rio Branco, Xapuri, Sena Madureira, Seabra (atual Tarauacá) e Cruzeiro do Sul. Esse decreto também trouxe uma nova mudança na centralidade econômica e política, ao transferir a capital do Acre de Sena Madureira para o munícipio de Rio Branco, que passa a ser sede principal e o local central das decisões, concentrando as principais atividades socioeconômicas.

A criação desses munícipios não trouxe mudanças no entendimento dos critérios para estabelecer recortes espaciais regionais. Ainda predominava a utilização dos elementos naturais, principalmente o papel econômico atribuído às vias de circulação fluvial, que formavam verdadeiras redes de transporte. No entanto, as bacias hidrográficas em território acreano não possuíam interações socioeconômicas entre si, especialmente pelo fato de os rios Acre, Juruá, Purus e Tarauacá terem sua foz no estado do Amazonas.

As regionalizações seguintes foram elaboradas pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), que se baseou em vários conceitos empregados nas definições regionais, como as principais características consideradas homogêneas e que as diferenciava dos demais locais. No final da década de 1960, o IBGE definiu uma regionalização do Brasil em 5 grandes regiões: Sul, Sudeste, Centro-Oeste, Nordeste e Norte. Nesse período, no Acre, o território estava dividido apenas na Mesorregião Homogênea do Acre que correspondia ao território estadual, e internamente dividia-se em duas microrregiões homogêneas: Alto Purus (correspondendo às áreas orientais do território acreano, drenadas pelos rios das bacias do Purus e no leste por rios da bacia do Madeira, como o Abunã) e Alto Juruá (correspondendo às áreas ocidentais do território acreano, drenadas pelos rios da bacia do Juruá). Aí se teve definida a base das regionalizações para ações administrativas nas duas décadas seguintes. (SILVA,2003).

Com isso, na década de 1980, o IBGE fez uma nova reformulação da divisão espacial do Brasil, já que a feita em 1960 já não retratava a realidade, embora o

elemento homogeneizador permanecesse. Diante de uma nova conjuntura social, política e econômica em todo o território brasileiro, o IBGE se baseou em promover uma regionalização sob uma visão mais crítica da realidade brasileira, em diferentes escalas territoriais, tentando identificar os múltiplos processos na definição regional. As duas mesorregiões criadas correspondiam aos territórios das antigas microrregiões homogêneas do Alto Purus e Alto Juruá, conforme Silva, 2003 p. 6:

> ...as mudanças de denominações denotam especialmente a maior diversificação na produção do estadual: não são mais as microrregiões homogêneas, baseadas na hidrografia, que se dividem internamente no Estado, pois a complexidade do espaço produzido já dá outra configuração regional. Isto justificou a divisão interna do Acre nas cinco microrregiões geográficas referidas.

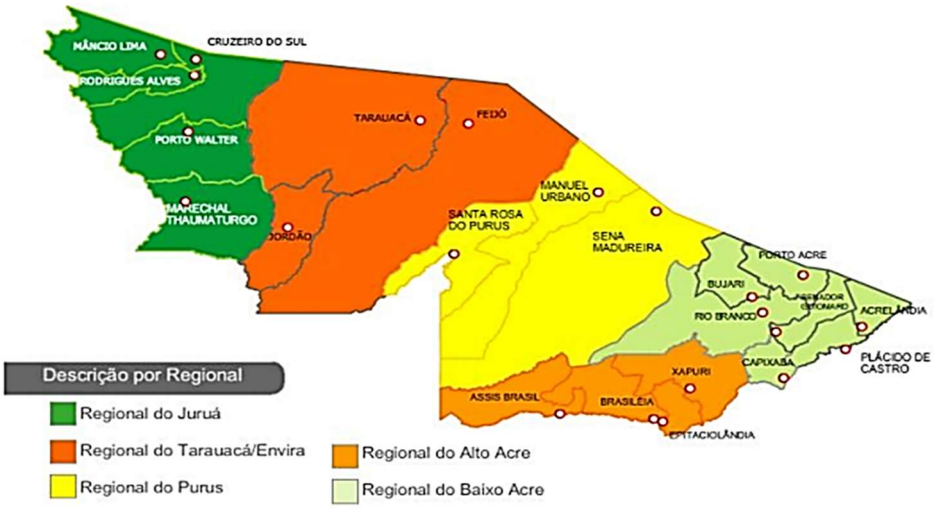
Na verdade, o caráter de áreas homogêneas do IBGE não conseguia mais contemplar a complexidade da sociedade brasileira, ou seja, as características naturais não eram suficientes para definir uma região específica. No caso do Acre, os rios eram os grandes protagonistas dessa divisão, não apenas por serem importantes no fluxo de mercadorias e pessoas, mas também pela dimensão econômica que representavam, ao drenarem as principais áreas produtivas do estado. Os rios passaram a configurar um papel secundário na divisão regional. Já não é o rio de maior expressão a dominar a região, mas o território em que estrategicamente projetam os centros hegemônicos no processo produtivo no Estado (SILVA, 2008).

Com relação ao Brasil, foram criadas a três regiões geoeconômicas: Amazônia, Centro-Sul e Nordeste, buscando ultrapassar o caráter homogeneizante. Nesse processo, no Acre foram criadas duas mesorregiões geográficas: a do Vale do Juruá (parte leste) e a do Vale do Acre (parte oeste). Além de mais cinco microrregiões geográficas: “Brasiléia”, “Rio Branco” e “Sena Madureira”, no Vale do Acre; “Tarauacá” e “Cruzeiro do Sul”, no Vale do Juruá. (SILVA,2008)

A Mesorregião do Vale do Juruá se localiza na parte mais ocidental do Acre, estando totalmente em fronteira com o Peru e compreende as microrregiões de Cruzeiro do Sul e de Tarauacá. Por sua vez, a Mesorregião do Vale do Acre se localiza na parte oriental acreana em fronteira com o Peru, e em sua maioria com a Bolívia, sendo formada pelas microrregiões de Rio Branco, Sena Madureira e Brasiléia. Atualmente, essa divisão é a mais recente e oficial, estando ainda em vigência e sendo utilizada pelo poder público e demais interessados conforme pode ser observado a

seguir, por meio da figura 2, que retrata a divisão regional nas duas mesorregiões e nas cinco microrregiões.

Figura 2: Acre: divisão em regiões geográficas.



Fonte: Acre, 2017.

Além disso, no ano de 1999, o governo do estado do Acre executou o Zoneamento Ecológico-Econômico do Acre – o ZEE/AC, com objetivos de promover o desenvolvimento econômico em todos os munícipios. Este documento explicita uma concepção de "regionalização sob bases conceituais em "regiões naturais", como estratégia para a delimitação territorial de ações com vista ao desenvolvimento do estado – são as "regionais de desenvolvimento". Em 1999, o governo do Acre organizou o estado em cinco regiões de desenvolvimento: Regional Baixo Acre, Alto Acre, Juruá, Purus e Tarauacá/Envira, que respectivamente consistem nas microrregiões de Rio Branco, Brasiléia, Cruzeiro do Sul, Sena Madureira e Tarauacá. De forma geral, a divisão promovida pelo governo do estado em nada alterou a divisão realizada pelo IBGE, simplesmente por manter a mesma organização política-administrativa de todas as regionais, mudando excepcionalmente a nomenclatura e retrocedendo, ao se basear unicamente em elementos naturais como a hidrografia. (SILVA, 2003).

Sob o ponto de vista do "Governo do Estado", esta divisão regional não partia dos pressupostos em que foram definidas as "microrregiões geográficas". Suas bases conceituais retrocedem à compreensão positivista clássica, excluindo "o social" da construção e definição dos espaços regionais. Há claramente aí uma confusão na

concepção de região. O mesmo documento explicita que as regionais de desenvolvimento “correspondem às microrregiões estabelecidas pelo IBGE”, mas seguem a distribuição das “bacias hidrográficas dos principais rios acreanos” (ACRE, 2000, p.11). Além dessa “confusão”, sob o ponto de vista teórico e científico, essa concepção de regionalização expressa no ZEE/AC (ID. IBID) é um retrocesso com relação às bases já lançadas pelo IBGE. É insuficiente para captar as especificidades regionais, pois não rompeu com o traçado territorial das regiões feita pelo IBGE e retrocedeu a métodos de estudos regionais já superados. Por outro lado, a ideia de “região de desenvolvimento” é avançada, denotando uma apreensão dos processos sociais produtivos que produz o “desenvolvimento” do território. Isto não é captado por um elemento físico, mas pela compreensão dos processos sociais e econômicos em face às forças hegemônicas globais, que se reproduzem localizadas espacialmente, inclusive sobre bases físicas e naturais. (SILVA, 2003).

1.3 Especificidades da Mesorregião do Vale do Juruá

A Mesorregião do Vale do Juruá localiza-se no extremo oeste do Acre e do Brasil, em fronteira internacional com o Peru e com o estado do Amazonas, englobando as microrregiões do Juruá e de Tarauacá/Envira, constituídas pelos municípios de Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Marechal Thaumaturgo, Porto Walter, Rodrigues Alves, Tarauacá, Feijó e Jordão. Atualmente, sua população é de 234.079 habitantes, sendo que 157.132 e 76.947 são habitantes das microrregionais do Juruá e Tarauacá/Envira, respectivamente.

A principal cidade da região é Cruzeiro do Sul, ocupando o segundo lugar de importância política e econômica do estado Acre, exercendo sobre toda a mesorregião o *status* de cidade-polo, pois concentra as principais atividades econômicas e o desenvolvimento urbano e social em relação às demais cidades, sendo o centro das decisões daquela localidade. Entretanto, as cidades de Tarauacá e Feijó também são centros urbanos de importância na mesorregião e ocupam o segundo e terceiro lugar, respectivamente, em importância econômica e política. Juntas com Cruzeiro do Sul, formam o tripé polarizador regional e exercem sobre as demais cidades seu poder de influência, comandando as principais dinâmicas socioeconômicas regionais.

A mesorregião do Juruá mantém relações socioeconômicas com duas capitais brasileiras que exercem sobre ela influência. Atualmente, com mais ênfase com a

capital do estado do Acre, Rio Branco, que se integra a Cruzeiro do Sul e à região, por meio da rodovia federal BR-364. Após a conclusão das obras de pavimentação no início da década de 2010, a região tem mantido fortes relações de fluxos econômicos por via terrestre em direção a Rio Branco e demais centro urbanos, como as cidades de Porto Velho e São Paulo. A rodovia tem causado em toda a mesorregião processos de transformações geográficas e redirecionado a região para uma nova centralidade de Rio Branco, ocasionando novas dinâmicas e fluxos socioeconômicos, além de promover a integração dos municípios que se localizam no eixo rodoviário como Feijó, Tarauacá e Cruzeiro do Sul, que passam a interagir entre si.

Durante todo o século XX e até o início da década de 2010, a capital amazonense, Manaus, exerceu sobre toda a Mesorregião do Vale do Juruá o papel de principal centro econômico influenciador por meio da via fluvial, que foi o principal meio de abastecimento de insumos alimentícios e combustível de toda a região. Atualmente, Manaus ainda exerce seu poder de influência regional e ainda é o centro de origem de muitas mercadorias comercializadas na mesorregião. Entretanto seu papel de importância como único e exclusivo centro econômico vem perdendo força desde a conclusão da BR-364, que promoveu uma integração interna entre os municípios acreanos e um direcionamento econômico para Rio Branco.

De forma geral, trata-se de uma mesorregião com fluxos socioeconômicos voltados para dois centros urbanos na Amazônia brasileira. Com base nas informações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE, Cruzeiro do Sul é a cidade mais populosa, com 88.376 hab., tendo o melhor Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (0,664), que é considerado médio, sendo o segundo melhor do estado do Acre, perdendo somente para a capital Rio Branco. Entretanto, a mesorregião do Juruá possui os três piores IDHs: Porto Walter (0,532), Marechal Thaumaturgo (0,501) e Jordão (0,469), o mais baixo do Acre. Esses munícipios são totalmente dependentes do meio de transporte aéreo e fluvial, não possuindo, por vias terrestres, qualquer ligação interna com as demais cidades acreanas.

A seguir, na tabela 1, pode ser observado o comparativo social e econômico da mesorregião, com destaque para a Cruzeiro do Sul, que apresenta a maior concentração populacional, Índice de desenvolvimento Humano e Produto Interno Bruto global e *per capita*.

Tabela 1: Comparativo socioeconômico entre os munícipios da Mesorregião do Vale do Vale do Juruá.

Mesorregião do Vale do Juruá					
Microrregião do Juruá					
Município	População*	Área (Km²)	IDH**	PIB***	PIB *per capita*(R$)****
Cruzeiro do Sul	88.376 hab.	8.779,403	0,664	1.088.626,18	13.263,80
Mâncio Lima	18.977 hab.	5.452,853	0,625	189.423,88	10.796,46
Rodrigues Alves	18.930 hab.	3.076,951	0,567	183.516,44	10.508,27
Porto Walter	11.982 hab.	6.443,830	0,532	108.966,36	9.853,18
Marechal Thaumaturgo	18.867 hab.	8.191,692	0,501	175.479,98	10.084,48
Microrregião do Tarauacá/Envira					
Município	População	Área (Km²)	IDH*	PIB**	PIB *per capita* (R$)
Tarauacá	35.590 hab.	20.171,075	0,539	470.838,12	11.763,89
Feijó	34.780 hab.	27.975,426	0,539	350.870,27	10.842,72
Jordão	6.577 hab.	5.357,282	0,469	78.628,17	10.006,13

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia-IBGE/2019. Elaborado pelo autor. *População com dados até agosto de 2019. **Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) [2010]*** PIB a preços correntes / Série revisada (Unidade: R$ x1000). ****PIB per capita com dados até o ano de 2017.

Os munícipios de Porto Walter, Marechal Thaumaturgo e Jordão recebem o adjetivo de “isoladas”, pelo fato de não possuírem rodovias estaduais e nem federais que possibilitem relações com as demais cidades do Acre. Localizam-se às margens do rio Juruá e Jordão (afluente do rio Tarauacá). Nestas cidades, ainda predomina a forte relação com os rios, que são os responsáveis pelas principais dinâmicas de fluxos de pessoas e mercadorias.

O munícipio de Jordão possui dependência econômica de Tarauacá e, com isso, uma intensa relação de fluxos que ocorrem por meio fluvial através da bacia hidrográfica do rio Tarauacá, tendo uma viagem entre as duas cidades duração de, aproximadamente, 5 horas. O meio aéreo também é utilizado na região através de aeródromos com capacidade de receber pequenas aeronaves que, esporadicamente, realizam voos entres as duas cidades e para a capital Rio Branco.

Ademais, os munícipios de Porto Walter e Marechal Thaumaturgo também compartilham da mesma realidade e possuem uma forte dependência econômica de Cruzeiro do Sul, através do rio Juruá, que é o principal meio de abastecimento de mercadorias. Uma viagem fluvial entre Marechal Thaumaturgo e Cruzeiro do Sul dura aproximadamente 3 dias subindo (fluxo contrário) o rio Juruá. A cidade também conta

com um voo de pequeno porte diário, com duração de apenas 50 minutos. A sede do município situa-se à margem esquerda do rio Juruá, na foz do rio Amônia.

O município de Porto Walter também possui dinâmica predominantemente fluvial, pois inexistem eixos rodoviários com as demais cidades, sendo o fluxo de pessoas e mercadorias feito pela bacia do rio Juruá. É uma cidade que apresenta praticamente as mesmas características de sua vizinha Marechal Thaumaturgo. No entanto, localiza-se com maior proximidade de Cruzeiro do Sul, sendo que uma viagem em embarcações conhecidas como “lanchas” dura em média 4 horas.

As cidades de Rodrigues Alves e Mâncio Lima, localizadas na microrregião do Juruá, são interligadas a Cruzeiro do Sul por meio de rodovias estaduais já consolidadas e que servem de elemento geográfico de fortalecimento regional entre elas. A cidade de Rodrigues Alves é banhada pelo rio Juruá, e ainda hoje se faz necessária a utilização de “balsa” fluvial para deslocamento. Sendo a cidade mais próxima de Cruzeiro do Sul, sofre diretamente os efeitos da pavimentação da BR-364, sobretudo com relação ao abastecimento varejista e avanço de setores agropecuários.

O município de Mâncio Lima, que é a porção territorial mais ocidental do Brasil, onde se localiza a Serra de Contamana/Divisor, é também o município brasileiro mais distante em linha reta da capital federal Brasília, com uma distância em linha reta de aproximadamente 2.870 km. É interligado a Cruzeiro do Sul via terrestre, por meio da rodovia estadual AC-405. Possui o segundo melhor IDH de toda a mesorregião do Juruá e o quarto melhor PIB.

Na mesorregião do Juruá, o carro-chefe da economia é voltado para a agricultura, especialmente o cultivo de mandioca para a produção de farinha, atualmente é a atividade mais produtiva e rentável, principalmente na microrregião do Juruá, com destaque para Cruzeiro do Sul e Mâncio Lima, os maiores produtores. Outros produtos como feijão, café, guaraná, arroz e milho também são produzidos em larga escala na região. O extrativismo de produtos florestais madeireiros e não madeireiros é amplamente praticado e constitui-se em importante fonte de renda para milhares de famílias.

No munícipio de Tarauacá, o abacaxi é produzido em larga escala, variando de peso entre 4kg e 16kg. Atualmente é o produto mais conhecido do munícipio, ganhando repercussão regional por seu tamanho, o que tem contribuído para que Tarauacá seja intitulada de “Terra do abacaxi gigante”. Outro produto que recebe

destaque regional é a produção do açaí, no munícipio de Feijó, chegando a receber o título de melhor do estado do Acre, sendo comercializado diretamente pela rede varejista em todo o território estadual.

Mais uma atividade bastante explorada na mesorregião do Juruá é a exploração de madeira de espécies nobres, como a cerejeira e o cumaru ferro, bem como madeiras “brancas”, como a sumaúma, que são exploradas em alta intensidade, muitas vezes de forma clandestina e ilegal. Existe, no município de Cruzeiro do Sul, a oficina de marchetaria, que utiliza sobras de madeiras oriundas das serrarias locais e de comunidades que fazem uso de manejo florestal comunitário.

A produção pesqueira artesanal vem sendo realizada pelas colônias de pescadores em todos os municípios da mesorregião com duas finalidades: a comercialização do pescado e o consumo pelas comunidades para obtenção de proteína animal. As espécies são: Piranambú, Jundiá, Surubim, Pirapitinga, Curimatã, Piau, Mandin, dentre outras. A partir do segundo mandato do governador Tião Viana, entre 2015 e 2018, foi introduzida na região a piscicultura, tendo sido criado um Núcleo Industrial de Piscicultura do Juruá, no munícipio de Cruzeiro do Sul, com 12 hectares de lâmina d’água divididos nos 42 tanques e do Laboratório de Alevinos.

Nos últimos anos, sobretudo após a pavimentação da BR-364, as atividades econômicas da mesorregião do Juruá têm se direcionado para atividades extrativistas (exploração madeireira) e avanço de outros setores como agricultura, pecuária e um acelerado crescimento no setor de serviços. De forma geral, a região se apresenta em pleno processo de transformação regional, influenciado diretamente pela pavimentação da rodovia em direção a Rio Branco. Nesse sentido, trata-se de uma região que emerge novas relações e centralidades econômicas que passam a exercer diretamente alterações no espaço geográfico.

A mesorregião do Juruá, atualmente, está inserida nas dinâmicas econômicas internas e externas do estado do Acre, registrando assim avanço em diversos setores, o que tem contribuído para o crescimento do desenvolvimento local. Entretanto, com base no IBGE, dentre as 10 cidades acreanas mais ricas, somente três se localizam em toda a mesorregião: Cruzeiro do Sul (2), Tarauacá (4) e Feijó (8).

Nesse contexto, a região passa a ser um elemento de geopolítica mais importante e que se coloca como uma nova forma de transformação da sociedade. Os novos fluxos socioeconômicos têm permitido a inserção de todos os munícipios

nas políticas públicas econômicas e possibilitado o acesso à participação direta nas atividades do comércio e da indústria.

A microrregião do Juruá vem sendo inserida em discussões internacionais por estar localizada em fronteira com o Peru e apresentar potencialidades de integração terrestre e de novas relações sociais, políticas e econômicas com a cidade de Pucallpa3, capital do Departamento peruano de Ucayalli, localizado a aproximadamente 240km da cidade Cruzeiro do Sul. Atualmente, tem sido discutido entre as autoridades do estado do Acre e do Departamento de Ucayalli acordos comerciais e de integração terrestre e aéreo entre as duas cidades. Trata-se de uma nova rota rodoviária para o oceano Pacífico. Caso seja consolidada a integração terrestre entre Cruzeiro do Sul e Pucallpa, o percurso será reduzido em torno de 1000 km. Dessa forma, a mesorregião do Juruá também se apresenta como uma possibilidade de acesso ao comércio externo asiático por meio dos portos da capital peruana Lima.

1.4 Especificidades da Mesorregião do Vale do Acre.

A Mesorregião do Vale do Acre localiza-se no extremo leste do Acre, em fronteira internacional com o Peru e Bolívia e com os estados do Amazonas e de Rondônia, englobando as microrregiões do Baixo Acre, do Purus e do Alto Acre, constituídas pelos municípios de Rio Branco, Bujari, Porto Acre, Senador Guiomard, Capixaba, Plácido de Castro, Acrelândia, Sena Madureira, Manoel Urbano, Santa Rosa do Purus, Brasiléia, Epitaciolândia, Assis Brasil e Xapuri. Atualmente, a população é de 639.139 habitantes, sendo que 505.863, 71.429 e 61.847 são habitantes das microrregionais do Baixo Acre, Alto Acre e Purus, respectivamente. Corresponde à mesorregião em que residem aproximadamente 70% da população acreana e concentra as principais atividades do comércio, da indústria e de serviços, além das principais atividades de agricultura e da pecuária, que são formadas por diversas áreas de lavouras, com diferentes produções e enormes propriedades de pastagem, sobretudo às margens das rodovias federais e estaduais.

[3] A discussão sobre a construção de uma rodovia entre Cruzeiro do Sul (AC) e a cidade de Pucallpa é pretérita e com projetos elaborados que nunca foram concluídos. Entretanto, atualmente existem projetos e estudos técnicos que fortalecem a viabilidade dessa nova rota rodoviária do Brasil em direção a Lima. No ano de 2018, os governos e empresários do Acre e Ucayalli reaqueceram essa discussão de integração terrestre, inclusive concretizando assinatura de acordos comerciais.

A principal cidade de toda a mesorregião corresponde à capital do estado do Acre, Rio Branco, que se localiza na microrregião do Baixo Acre e ocupa o primeiro lugar de importância política e econômica em todo o território estadual e no sudoeste do Amazonas, especialmente as cidades de Boca do Acre, Pauini, Envira, Eirunepé, Ipixuna e Guajará. Nesse contexto, Rio Branco exerce sobre todo o Acre e parte do território amazonense o *status* de cidade-polo, sendo o principal centro de relações socioeconômicas. A Mesorregião do Vale do Acre corresponde à mais industrializada do território acreano e possui o maior grau de mecanização e modernização no campo, apresentando maior potencial nas atividades agrícolas e na pecuária.

Atualmente, Rio Branco dispõe do maior e mais movimentado Parque industrial acreano, com diversos empreendimentos no setor de serviços, destinando sua produção ao mercado interno e externo para os estados vizinhos. A capital acreana é responsável por concentrar as principais atividades econômicas e corresponde à maior aglomeração populacional, com aproximadamente 44% dos habitantes acreanos.

Na Mesorregião do Vale do Acre, as cidades de Brasiléia e Sena Madureira também são centros urbanos de importância e ocupam o primeiro lugar de importância em suas microrregiões. Juntas com Rio Branco, formam o tripé polarizador regional e exercem sobre as demais cidades seu poder de influência, comandando as principais dinâmicas socioeconômicas regionais. A Mesorregião do Vale do Acre mantém relações socioeconômicas diretamente com o Centro-Sul brasileiro, especialmente o estado de São Paulo, um dos principais centros urbanos de importação e exportação de mercadorias da produção acreana. Ademais, a região possui uma forte dinâmica de fluxos de pessoas e mercadorias com o vizinho estado de Rondônia, especialmente a capital Porto Velho, que ocorre por meio da rodovia federal BR-364, que é o único eixo terrestre pavimentado de ligação do estado do Acre com o restante do território brasileiro

A seguir, por meio da tabela 2, pode ser observado o comparativo social e econômico da Mesorregião do Vale do Acre, com destaque a Rio Branco, Brasiléia e Sena Madureira, que correspondem ao centro urbano de cada microrregião, sobretudo a capital acreana, que concentra a maior população e os melhores índices socioeconômicos.

Tabela 2: Comparativo socioeconômico entre os munícipios da Mesorregião do Vale do Acre.

MESORRREGIÃO DO VALE DO ACRE					
Microrregião do Baixo Acre					
Município	População*	Área (Km²)	IDH**	PIB***	PIB *per capita*(R$)****
Rio Branco	407.319 hab.	8.834,942	0,727	8.151.493,58	21.258,68
Bujari	10.266 hab.	3.034,869	0,589	158.298,31	16.380,21
Senador Guiomard	23.024 hab.	2.322,030	0,640	359.758,46	16.692,58
Plácido de Castro	19.761 hab.	1.943,850	0,622	241.198,30	13.030,70
Capixaba	11.733 hab.	1.701,974	0,575	170.986,27	15.354,37
Acrelândia	15.256 hab.	1.807,948	0,604	229.627,43	15.984,09
Porto Acre	18.504 hab.	2.604,885	0,576	229.922,86	13.169,30
Microrregião do Purus					
Município	População	Área (Km²)	IDH*	PIB**	PIB *per capita*(R$)****
Sena Madureira	45.848 hab.	23.753,066	0,603	500.512,17	11.602,31
Manoel Urbano	9.459 hab.	10.633,137	0,551	135.598,67	15.259,81
Santa Rosa do Purus	6.540 hab.	6.145,612	0,517	71.271,16	11.439,99
Microrregião do Alto Acre					
Município	População	Área (Km²)	IDH*	PIB**	PIB per capita(R$)****
Brasiléia	26.278 hab.	3.916,502	0,614	387.910,78	15.663,67
Epitaciolândia	18.411 hab.	1.654,768	0,653	435.910,88	25.139,04
Xapuri	19.323 hab.	5.347,468	0,599	231.297,07	12.726,81
Assis Brasil	7.417 hab.	4.974,175	0,588	91.740,59	13.132,06

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia-IBGE/2019. Elaborado pelo autor. *População com dados até agosto de 2019. **Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) [2010]*** PIB a preços correntes / Série revisada (Unidade: R$ x1000) / 2017. ****PIB per capita com dados até o ano de 2017.

A rodovia BR-364 possibilita que todo o Acre seja abastecido com mercadorias oriundas de todas as regiões brasileiras, funcionando como um elemento geográfico determinante no processo de crescimento urbano e de transformação antrópica. A Mesorregião do Vale do Acre possui duas rodovias federais, a BR-364, que faz a ligação com a cidade de Porto Velho, em Rondônia, e corta o estado de leste a oeste, no sentido Rio Branco/Cruzeiro do Sul; e a BR-317, que corta o Vale do Acre de norte a sul e que tem asfaltamento consolidado no trecho Rio Branco/Xapuri/Brasiléia/Assis Brasil. Trata-se do trecho em território brasileiro da “Rodovia do Pacífico”, que consiste num eixo rodoviário entre Brasil e Peru, com destino à cidade de Lima, tendo como objetivo principal que as exportações brasileiras para os países asiáticos fossem transportadas por via terrestre até os portos marítimos da capital peruana.

Atualmente, o transporte fluvial em toda a mesorregião é bastante irregular, sobretudo no período da seca (maio/outubro), navegando apenas pequenas

embarcações. Nas microrregiões do Baixo e do Alto Acre, a via de transporte fluvial ocorre em toda a bacia hidrográfica do rio Acre, que banha os municípios de Assis Brasil, Brasiléia, Epitaciolândia, Xapuri, Porto Acre e Rio Branco. Na microrregião do Purus, a dinâmica fluvial ocorre pelo rio que recebe o mesmo nome e possui maior potencial de navegabilidade, sendo essencial e predominante para o munícipio de Santa Rosa do Purus.

A economia da mesorregião é bastante diversificada e concentra a sede dos principais empreendimentos acreanos nos setores de serviços e agropecuários. Na Microrregião do Alto Acre, localiza-se a zona livre de comércio de Cobija (a capital do Departamento de Pando e da província de Nicolás Suárez). Diariamente, muitos brasileiros se deslocam até a fronteira com o país vizinho para realizar compras de produtos variados, como eletrônicos, por exemplo. Entretanto, essa prática tem enfraquecido o comércio regional, tanto pela falta de fiscalização quanto pelos baixos preços da Bolívia, quando comparados aos do Brasil. A fronteira entre os dois países é desprotegida, o que tem facilitado a passagem de criminosos e contribuído para o tráfico de drogas, de armas, de combustíveis e de mercadorias. No Alto Acre, atualmente os condutores da economia consistem na agricultura e na pecuária (com destaque para esta última), principalmente na de gado de corte, que a cada ano tem aumentado sua participação na geração de riquezas na região. Na regional do Purus, as principais atividades econômicas se concentram em Sena Madureira, sendo a agricultura e a pecuária também os principais segmentos de crescimento e expansão da economia.

No Baixo Acre, primordialmente em Rio Branco, a economia gira em torno do comércio, dos serviços e da indústria, que por sua vez atua nos seguintes segmentos: alimentício, madeireiro, cerâmica, mobiliário e têxtil. Entretanto, a microrregião concentra a maior área de agricultura e pecuária de todo o Acre e abriga as principais empresas que comercializam a produção no mercado interno e externo, com exportação para o Brasil e para países asiáticos.

Nesse contexto, a Mesorregião do Vale do Acre é responsável pela maior participação no quantitativo na geração do PIB e conduz a dinâmica política e econômica interna. Com base na tabela 2, com dados do PIB (IBGE), PIB per capita e IDH, dos 10 municípios acreanos mais ricos e desenvolvidos, o total de 7 se localizam na parte regional do leste, estes: Rio Branco (1), Sena Madureira (3),

Epitaciolândia (5), Brasiléia (6), Senador Guiomard (7), Plácido de Castro (9) e Xapuri (10).

1.5 Os Grandes Projetos de integração para a Amazônia e as transformações na configuração regional acreana.

A região amazônica sofreu, a partir da década de 1950, profundas transformações por meio dos chamados Grandes Projetos, que objetivaram a integração nacional com o Centro-Sul do país. Um desses grandes momentos históricos e, inequivocadamente, um dos mais importantes projetos de integração na Amazônia foi a construção de grandes eixos rodoviários como a BR-010, ou simplesmente Belém-Brasília, que tinha como lema ligar o Norte ao Sul, pois seu eixo cortaria a floresta amazônica, ligando o Distrito Federal aos estados de Goiás, Tocantins, Maranhão e Pará, com 2.772 quilômetros de extensão, ou seja, uma grande rodovia com potencialidade de trazer novas conjunturas, fluxos econômicos e dinâmicas internas e externas.

Nesse sentido, os Grandes Projetos de integração terrestre representam elementos causadores de novas configurações do espaço, pois rompem com a dinâmica do presente. Um claro exemplo disso é a Amazônia, que durante mais de três séculos tinha como característica sua dinâmica econômica e social em torno de seus rios, em cujas margens se instalaram as cidades e as comunidades rurais, com atividades econômicas voltadas quase que exclusivamente para o extrativismo vegetal, dependendo tradicionalmente da coleta da borracha, da castanha, das madeiras, das peles de animais silvestres. Com base nisso, é possível afirmar que a região se manteve à margem da evolução econômica brasileira. (BECKER, 1997).

No entanto, com a implantação de novos eixos rodoviários que ligariam a Amazônia aos grandes centros econômicos do país, a região vai aos poucos se incorporando à dinâmica econômica nacional, sobretudo por meio das rodovias que propiciaram fluxos econômicos em deslocamento a todos os lugares do Brasil.

Neste período é que dá um processo de “metamorfose” regional ocasionado pelas ações humanas em decorrência do incentivo de implantação dos projetos de exploração econômica e de integração que trouxeram consigo novas relações sociais e, acima de tudo, transformações no espaço geográfico que afetaram as principais características regionais. Isso tudo alterou a forma de viver da população, os fluxos

socioeconômicos e principalmente a relação predominante com as vias fluviais que eram as principais alternativas de fluxos de mercadorias e pessoas, primordialmente nas cidades ribeirinhas, que tinham sua vida social e econômica pautada em torno dos rios.

Nesse sentido, o avanço da construção de grandes rodovias na Amazônia brasileira trouxe consigo uma reconfiguração regional por meio das novas relações e centralidades que passaram a ocorrer a partir do processo de substituição das vias de transporte fluvial por rodoviário.

Isso ocasionou dois sistemas de vias de circulação na região: o primeiro, de dinâmica fluvial, que faz parte do contexto histórico e foi responsável pelo surgimento dos primeiros aglomerados populacionais em torno dos rios. (GONÇALVES, 2008).

O segundo, por sua vez, consiste no período posterior à consolidação de inúmeras rodovias federais e estaduais que foram responsáveis por transformações no espaço geográfico e consequentemente na caracterização regional. Ao funcionarem como elementos de integração, essas rodovias possibilitaram acesso à exploração da floresta e avanço de atividades econômicas como a exploração mineral e crescimento da agricultura e da pecuária. Ademais, também facilitaram o processo migratório do Centro-Sul brasileiro em direção a todos os estados da Amazônia brasileira, causando, assim, um povoamento acelerado, com incremento de diversas atividades econômicas agora voltadas para o meio de transporte terrestre, e não mais para o meio fluvial, que em algumas regiões se tornou irregular e pouco utilizado nas inter-relações políticas, sociais e econômicas. (GONÇALVES, 2008).

Nesse contexto, a partir do incremento das rodovias na Amazônia, a região passa por transformações em sua configuração predominantemente fluvial, em decorrência do surgimento de um novo sistema rodoviário que representa modernidade e integração ao mundo globalizado. Assim, em função das vias terrestres, tem-se a formação de uma nova dinâmica, ou seja, a formação das redes de transportes urbanas que conectam diferentes centros econômicos dentro do território nacional e internacional com países sul-americanos que se localizam em fronteira. Entretanto, essa nova realidade tem sido responsável pelo enfraquecimento da dinâmica fluvial e mudanças na centralidade regional que passam a se deslocar para centros urbanos direcionados no eixo das rodovias. Segundo Corrêa (1989, p.05):

> “As redes urbanas são o meio através do qual a produção, circulação e consumo se realizam. Via rede urbana e a crescente rede de comunicações a ela vinculada, distantes regiões puderam ser articuladas, estabelecendo uma economia mundial”.

Nesse sentido, as vias de circulação fluviais na Amazônia passam por um processo de enfraquecimento em decorrência do redirecionamento rodoviário. Portanto, a região tem sua conjuntura geográfica alterada por meio das rodovias. O desenvolvimento socioeconômico e os fluxos passam a se intensificar através das estradas que, por sua vez, são responsáveis por vários impactos no espaço natural e no posicionamento econômico interno e externo brasileiro.

Isso tudo contribuiu para o fortalecimento do processo de transformação da organização espacial na Amazônia, especialmente por possibilitar dois sistemas de organização. O primeiro se refere à dinâmica fluvial, relacionada a fatores históricos, todavia ainda com grande importância nas relações comerciais e nos fluxos. O segundo se refere à região propriamente em transformação, acima de tudo pelas ações de exploração do capital e concretização de um sistema articulado de integração rodoviária que permite novas relações e, principalmente, a expansão de atividades econômicas. Nesse sentido, para Gonçalves (2017), o primeiro sistema de organização consiste em que:

> (...) a Amazônia se apresenta sobre duas formas bastante heterogêneas e com dinâmicas antagônicas, a primeira se refere à região de “Várzea-Terra-Floresta”, ou seja, um sistema social e econômico às margens dos rios que eram os principais corredores de descolamento e escoamento da produção. Nas várzeas emerge um sistema tradicional, que combina as atividades nativas como o extrativismo da floresta, a pesca e a agricultura. Desse modo, a Amazônia seguiu essa tendência, com um sistema fluvial que fomentou o comércio nesse período, tendo início a partir das margens dos rios, que deram origem aos primeiros núcleos de ocupação.

De forma geral, o sistema rio-várzea-floresta a que Gonçalves (2017) se refere consiste na organização urbana que foi predominante durante séculos na região, que combina o extrativismo da floresta, a pesca e a agricultura, articulado através da navegação fluvial. Esse sistema fomentou o comércio nesse período, tendo início, a partir das margens dos rios, os primeiros núcleos de ocupação como as vilas e as cidades em que os rios são as principais vias de fluxos sociais e econômicos. Entretanto, Gonçalves (2010, p.79) afirma que “a partir da década de 1960 os rios deixaram de ter tanta influência na vida dos povos amazônicos, já que os interesses

se deslocaram para as riquezas minerais da região que poderiam ser encontradas no subsolo".

Portanto, consolida-se a segunda forma heterogênea na região, ou seja, o sistema "estrada-terra-firme-subsolo", que se caracteriza pela modernização e urbanização da floresta, com uma complexa expansão da fronteira para o interior da floresta. Sob esse aspecto, o valor da natureza está na terra (pecuária e agricultura) e no subsolo (minério), tendo as estradas como um meio de ligação da Amazônia com o restante do país. (GONÇALVES, 2008).

Esse novo padrão de organização socioespacial tem como marco a implantação da rodovia Belém-Brasília na década de 1950, que representa uma nova direção de ocupação da região, permitindo a expansão de atividades econômicas e exploração das riquezas em terra firme, sobretudo o avanço sobre a floresta da pecuária e da agricultura. As relações agora ocorrem ao longo das rodovias e não mais ao longo dos rios. A construção de hidrelétricas, a implantação dos grandes projetos pecuários e mineradores e madeireiros, a abertura de estradas, constituem o novo padrão de ocupação regional: o padrão estrada-terra-firme-subsolo (GONÇALVES, 2008).

Essa abordagem de Gonçalves (2008) vem, por sua vez, referenciar a Amazônia sob dois contextos históricos e com diferentes formas de posicionamento no mundo capitalista. De um lado, uma região dita atrasada por conservar a floresta e a vida tradicional às margens dos rios; de outro, uma região dita moderna com consolidação dos eixos rodoviários que permitem o avanço de diversas atividades capitalistas como agricultura, pecuária, exploração mineral e, consequentemente, a instalação de novos empreendimentos de origem nacional e internacional.

Assim, a Amazônia começa a vivenciar uma nova dinâmica socioespacial. Anteriormente ocorria em torno dos rios, contudo, após meados do século XX, a região entra em uma nova geopolítica com transição do sistema rio-várzea-floresta para o sistema estrada-terra-firme-subsolo. A Amazônia, nesse período, passou a sofrer com ações diretas de origem local e também a fazer parte do sistema escala-mundo, passando as ações em escala global a interferir na configuração regional que vem a ocorrer com o avanço do capital internacional em todo o território.

Dessa forma, os projetos de integração terrestre criaram novas estruturas urbanas na região e contribuíram para a implantação de atividades intensas de exploração como a agricultura e a pecuária, que necessitavam de todo um sistema de

estrutura consolidado. Assim, a predominância do sistema estrada-terra-firme-subsolo passa a acarretar a necessidade de novas ações humanas, como a construção de hidrovias, hidrelétricas, portos, aeroportos, ou seja, um sistema capaz de atender às necessidades do processo de expansão do capital. Isso tornou compulsório que o sistema tradicional em torno dos rios dê lugar à nova forma de apropriação da floresta, para atender a interesses de origem global por meio da implantação de grandes empresas internacionais que, por sua vez, se instalam na região. Entretanto, utilizam-se dos dois sistemas de organização urbana, pois ambos são propícios à consolidação dos interesses do capital.

Diante disso, para caracterizar e compreender a Amazônia, torna-se complexo considerar a ideia de que a região pode ser interpretada apenas por um viés geográfico. Ela traz consigo um conjunto de dilemas relacionados à aplicação e ao seu significado, que se relaciona a muitas variáveis. Portanto, qualquer tentativa de dar forma única à região acabaria sendo reducionista e implicaria num conceito limitado do seu uso, numa visão parcial e vulgarizada do seu alcance.

A região, ao se transformar por meio da consolidação dos projetos urbanos de integração, também se modifica através de atividades econômicas de escala global, que se instalam em território local e causam heterogeneidades na formação de uma unicidade estrutural de entendimento de quais variáveis seriam propriamente levadas em consideração para sua caracterização enquanto um local internamente coerente.

De certa forma, as rodovias na Amazônia representam uns dos principais elementos de transformação regional, por consistirem em vias de circulação de mercadorias, isto é, de escoamento de produção agropecuária, que a cada ano se intensifica e surgem novas necessidades de exploração da floresta. O avanço das atividades de exploração e apropriação da floresta são variáveis que interferem no ordenamento territorial e, por conseguinte, da região, pois essas atividades capitalistas são diretamente impactantes no espaço, causando transformações na conjuntura regional e interferindo diretamente na escala local, conduzindo uma nova conjuntura territorial e regional.

O agronegócio da soja é um exemplo dessa influência. Ao gerar a disputa por territórios com sua fronteira de expansão econômica se instala em diferentes recortes espaciais que ultrapassam limites municipais, estaduais e regionais, necessitando de uma consolidada estrutura de serviços como rodovias, portos, silos, ferrovias,

hidrovias etc. que formam uma sistema interligado de circulação de mercadorias, remodelando a sociedade e tudo o que está a sua volta.

As atividades do agronegócio, neste contexto, ao se expandirem para diferentes territórios, causam enormes conflitos e disputas pela terra com as populações tradicionais como seringueiros, indígenas, quilombolas e ribeirinhos; mas causam, primordialmente, a devastação do meio natural. Nesse universo, o avanço da exploração da floresta faz surgir novos fluxos e reconfigura tudo aquilo que conhecemos sobre a região. De forma geral, com sua dinâmica econômica e impositiva, traz consigo a formação de uma nova região que despreza variáveis culturais, naturais e políticas.

Para que isso se consolide, é necessária uma estrutura urbana que possibilite as interconexões que permitam a circulação de mercadorias. Nesse caso, a região amazônica vem passando por transformações em decorrência dos Grandes Projetos de integração que iniciaram na década de 1950. No entanto, continuam a se consolidar em diferentes recortes regionais como, por exemplo, o oeste do estado do Acre, na microrregião do Juruá, localizada em fronteira internacional com o Peru, que teve um processo de integração tardia em decorrência de décadas de atraso na pavimentação do trecho da BR-364 entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul, o que impossibilitou a abertura ao mercado local e global. Entretanto, com a conclusão das obras de pavimentação da rodovia, toda a microrregião no oeste acreano tem passado por transformações em sua conjuntura interna e externa, principalmente pela abertura ao mercado nacional e internacional.

1.5.1 A consolidação da BR-364 no Acre e o caso da microrregião do Juruá.

O estado do Acre, nessa configuração amazônica, faz parte do contexto de antagonismos em diferentes escalas temporais. No início do século XX e durante o período da 2ª Guerra Mundial, correspondentes ao 1º e 2º Ciclos da Borracha, chegou a ser um lugar de importância econômica no Brasil e no mundo. Época de muita exploração da floresta e que gerava riquezas a uma pequena minoria. (SILVA, 2008).

As vias de circulação se davam por meios dos rios em direção a Manaus e Belém. As atividades de extrativismo vegetal eram responsáveis pelos principais fluxos econômicos. Todavia, o Acre, nesse momento, era uma parte do território

brasileiro distante e com poucas relações com os demais estados brasileiros, pois não existiam rodovias federais que pudessem promover algum tipo de integração terrestre do estado acreano com os demais centros urbanos do país.

Essa realidade passou a se modificar no governo do presidente Juscelino Kubitschek, por meio do Planos de Metas, que dentre os muitos projetos possuía o planejamento de implantação de uma rodovia federal em direção à Amazônia e que possibilitaria ao Acre integrar-se nas dinâmicas econômicas com os demais estados.

Na década de 1970, com os incentivos do Governo Wanderley Dantas para implantação e fortalecimento da pecuária, a BR-364 culminou como a via de acesso e deslocamento de inúmeros migrantes com destino ao Acre. (FARIAS; SILVA,2008)

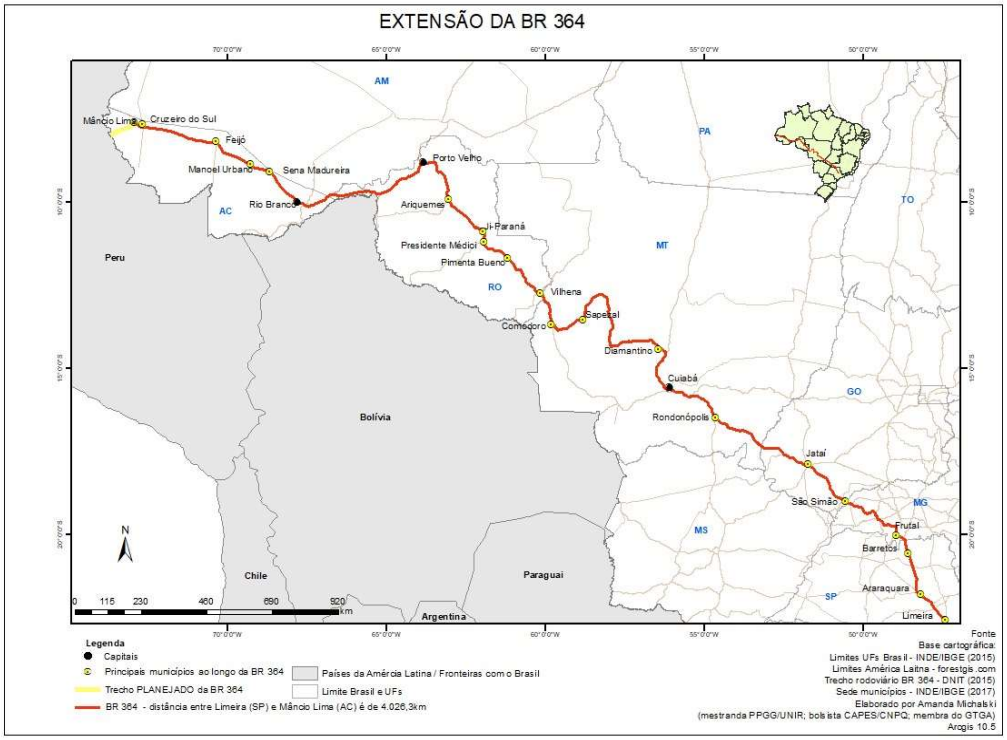
Esse fato provocou um intenso processo de devastação da floresta e conflitos pela terra, principalmente pela expulsão dos seringueiros, indígenas e camponeses de suas terras para dar lugar a grandes pastagens. Tudo isso desencadeou intensos conflitos que deram origem aos movimentos ambientais em defesa da floresta, na década de 1980, quando ocorrem diversos episódios de lutas entre seringueiros e pecuaristas. O Acre, portanto, na região amazônica, representa um cenário de intensas transformações que foram impulsionados pela abertura ao capital. (SILVA, 2008).

A BR-364 constitui-se para o estado do Acre um capítulo à parte em seu processo de formação histórica e durante décadas representou o principal entrave de integração interna entre seus munícipios localizados na Mesorregião do Alto Juruá, especialmente os que se localizam às margens da rodovia como Feijó, Tarauacá e Cruzeiro do Sul. Ademais, a microrregião do Juruá, localizada no extremo oeste acreano, consistia numa região alheia e desconexa às dinâmicas internas políticas, sociais e econômicas.

Dessa forma, havia no Acre uma desarticulação entre os munícipios que realizavam sua organização urbana e econômica de forma individual e com poucas interações com os principais centros urbanos acreanos como, por exemplo, a capital Rio Branco. A falta de integração terrestre entre as principais cidades do Acre representou por décadas uma fragmentação territorial e regional, obrigando, assim, que as microrregiões se organizassem com fluxos econômicos direcionados para centros urbanos externos do território acreano, mais comumente a cidade de Manaus. Nesse período, a dinâmica fluvial tinha papel central e predominante para muitos munícipios do interior que se localizavam distante de Rio Branco.

Nessa conjuntura, a BR-364, que tem origem na cidade de Limeira, em São Paulo, e termina no extremo oeste brasileiro, na cidade Mâncio Lima, no Acre, e corta ao meio os estados do Mato Grosso, Rondônia e Acre, passa a ser uma via essencial para que ocorram interações internas e externas com os demais estados brasileiros. Em seu projeto inicial, o principal objetivo desta rodovia federal era de integrar e desenvolver a região, incentivando a “Marcha para o Oeste”, para que a floresta amazônica fosse ocupada e desenvolvida. Nas décadas de 1960, 1970 e 1980, ocorreu um intenso fluxo migratório do Centro-Sul em direção aos estados do Mato Grosso, Rondônia e Acre, em busca de terras para expansão da agricultura e da pecuária, sendo a BR-364 a única via de acesso terrestre para esses estados. (DNIT, 2020). A rodovia BR-364 consiste no terceiro maior eixo rodoviário em território nacional, como é demonstrado a seguir, por meio da figura 3, toda a sua extensão, começando no estado de São Paulo, passando por Goiás, Mato Grosso, Rondônia e finalizando no extremo oeste acreano.

Figura 3: Extensão da rodovia federal BR-364 São Paulo/Acre.



Fonte: GTGA/UNIR, 2019.

A pavimentação de todos os trechos rodoviários ocorreu de forma descontínua e em diferentes períodos temporais, tornando-se uma obra emblemática, mas somente mais de 50 anos após o início de sua implantação é que todo o trecho foi

pavimentado entre Limeira (SP) e Cruzeiro do Sul (AC). Este grande eixo rodoviário implantado na Amazônia tinha como objetivo a integração dos estados e das grandes cidades, para assim promover uma dinâmica própria social e econômica, com o intuito de consolidar uma região que se apresentava fragmentada, isto é, incoerente dentro de si mesma e com todo o território brasileiro. O último trecho da rodovia entre a cidade de Rio Branco-AC e Cruzeiro do Sul/AC somente foi finalizado no início da década de 2010.

Dessa forma, a falta de integração terrestre e o atraso na conclusão das obras de pavimentação da BR-364 representaram para o oeste da Amazônia e para todo o estado do Acre realidades antagônicas de uma região dispersa internamente, fora do contexto nacional e de si mesmo, configurando-se em territórios isolados com dinâmicas próprias e convergentes.

Essa realidade somente foi alterada a partir do avanço das obras de pavimentação em todos os estados, sendo o trecho do Acre o último a ser concluído. No final década de 1980, foi concluído o trecho entre Rio Branco e Porto Velho, o que promoveu o processo de integração ao território nacional. No entanto, somente a parte leste do Acre foi beneficiada, ficando todo o oeste isolado da capital acreana e de todo o Brasil.

A necessidade da conclusão da pavimentação intermodal entre Rio Branco e a microrregião do Juruá ocorreu apenas no início da década 2010, ratificando a sua importância para o desenvolvimento e sua integração ao território nacional, promovendo o acesso a serviços básicos para populações que viviam em áreas remotas, além da integração com as cadeias produtivas internas e externas.

A microrregião acreana do Juruá passa, atualmente, por um processo constante de transformação regional tardia, pelo fato de ter sido o último recorte espacial localizado no eixo rodoviário da BR-364 a ser integrado nas dinâmicas socioeconômicas por meio terrestre. A região, portanto, apresenta-se como um novo destino de expansão do capital e, por consequência, irá se modificar a cada momento histórico, de acordo com o interesse do sistema econômico. Trata-se de uma fronteira aberta ao sistema capitalista que agora faz parte das conexões modais acreanas e brasileiras, o que possibilita implantação de novos empreendimentos e expansão das atividades econômicas.

1.6 Contexto de formação da região acreana.

A formação regional acreana tem seu início com as atividades de exploração da borracha (látex), o que fez surgir os primeiros aglomerados urbanos que formaram povoados margeados nos rios Acre, Purus, Tarauacá e Juruá. Isso foi fator preponderante para o surgimento de cidades como Rio Branco (AC), situada às margens do rio Acre, de Cruzeiro do Sul (AC) e Tarauacá (AC), situadas às margens do rio Juruá, dentre muitas outras que, durante muito tempo, fizeram parte da chamada “Região do látex”, e que faziam parte do eixo fluvial de exploração e escoamento da borracha por meio dos rios.

A exploração da borracha foi um acontecimento importante na Amazônia, pois foi neste período que as dinâmicas fluviais se intensificaram e formaram fluxos sociais e econômicos por toda a bacia hidrográfica, formando pequenos vilarejos que, posteriormente, deram origem a cidades de médio e grande porte. O rio era um elemento essencial para surgimento de muitas cidades, por ser a única forma de circulação na época que permitia fluxos de pessoas e mercadorias. Aqui podemos falar de uma Amazônia como uma região fluvial de forte relação com os rios e com a natureza. As relações sociais e econômicas se davam totalmente por meio dos rios e a geração e exploração de riquezas também ocorria através de seus eixos.

Isso veio a consolidar, na Amazônia, o surgimento de núcleos urbanos com forte relação com as vias fluviais, mantidos durante muitos anos, o que criou características e dinâmicas próprias. Pode-se dizer que eram cidades ribeirinhas, isto é, margeadas por rios, mas também com grande interação e dependência em seus principais fluxos.

Para (TRINDADE JR, TAVARES, 2008), as cidades ribeirinhas sempre tiveram importância na dinâmica socioeconômica da região amazônica. Os primeiros núcleos urbanos surgiram ao longo dos rios, isso porque desempenhavam papel estratégico no processo de circulação de mercadorias e de pessoas, inicialmente, devido a outros fatores, tais como a agricultura comercial e a exploração da borracha. Cada uma dessas expressões econômicas fez surgir cidades ao longo dos rios.

As cidades ribeirinhas têm fortes articulações socioeconômicas e culturais com a escala geográfica local e regional, articulações estas que traduzem estreita relação com o rio, não simplesmente pela localização absoluta daquelas em relação a este último, mas principalmente pelas relações econômicas e socioculturais, que

incluem o rio como um dos importantes elementos que referenciam espacialidades e territorialidades urbanas (TRINDADE JR, TAVARES, 2008).

As cidades ribeirinhas eram aquelas com forte relação de vivência com os rios. Muitas delas conseguiram sobreviver às ações de integração ao mundo globalizado e permanecer com dinâmicas fortemente fluviais. No entanto, outras se transformaram totalmente, e mesmo localizadas margeadas por rios, não possuem mais relação predominante com essa via de transporte, como, por exemplo, a cidade de Rio Branco (AC), que conforme (Trindade Jr, Tavares, 2008) se caracteriza, atualmente, como uma cidade "Beira-rio", ou seja, sua dinâmica econômica não possui relação central ou dependência com a bacia hidrográfica, mesmo estando localizada num rio de médio porte e navegável. O rio já não figura como um elemento de importância econômica e nos fluxos de pessoas e mercadorias, sendo apenas um elemento natural com baixa utilização como via de transporte, abastecimento de insumos ou escoamento da produção.

De certa forma, isso ocorre, em parte, por meio das ações desenvolvidas pelos governos estadual e federal, ao construírem grandes rodovias e todas as estruturas que as acompanham, como as pontes sobre os rios, possibilitando, assim, que estrutura urbana da cidade seja modificada por meio dessas grandes obras que promovem um enfraquecimento da relação socioeconômica por via fluvial. Outro exemplo de cidade que surge às margens do rio em que predominava as características ribeirinhas e vem passando por fortes transformações em sua conjuntura fluvial é Cruzeiro do Sul (AC), que está a passos largos de deixar de ser uma cidade ribeirinha e se caracterizar pelo hibridismo (dinâmicas fluviais e rodoviárias). Desde a finalização das obras da pavimentação da BR-364, a cidade teve sua dinâmica socioeconômica direcionada para os eixos rodoviários estaduais e federais.

Atualmente a cidade ainda conserva uma forte relação social com o rio Juruá, que se manifesta com um elemento de grande importância para o desenvolvimento econômico, com fortes relações com a capital amazonense. Entretanto, após a pavimentação da BR-364 no território acreano, a cidade passa a ter bem sucedidas relações com esse eixo rodoviário voltado para Rio Branco e Porto Velho, o que demonstra uma mudança no posicionamento da região, a partir de uma nova centralidade que emerge por meios dos fluxos econômicos terrestres.

A cidade de Cruzeiro do sul e sua região adjacente se apresentam como um espaço de transformação que ocorre através do processo de integração terrestre com Rio Branco, redirecionando seus fluxos socioeconômicos e fazendo surgir novas características e relações que passam a se colocar como área de disputa econômica pelo poder hegemônico.

Com a consolidação da pavimentação do trecho rodoviário em direção à capital acreana, o rio entra em processo de desfuncionalização, ou seja, passa por um processo de enfraquecimento de importância na dinâmica regional. Portanto, esse momento é caracterizado pelo fortalecimento de uma nova dinâmica que passa a ocorrer por meio das rodovias, formando uma nova rede de transporte de circulação e provocando a movimentação da população para lugares no entorno da rodovia. A economia deixa de ocorrer, predominantemente, por meio fluvial e passar a se fortalecer por meio das vias rodoviárias, o que tende a possibilitar a abertura e o crescimento de diversas atividades econômicas como a agricultura, a pecuária e, atualmente, a expansão do agronegócio da soja, atividades que requerem um sistema rodoviário eficaz e interligado, para que possam ocorrer fluxos constantes para escoamento da produção.

1.7 O papel do rio na formação regional acreana e os efeitos na microrregião do Juruá.

Discutir sobre o papel dos rios na formação de qualquer regional amazônica está diretamente relacionado com analisar o papel de importância atribuído às vias fluviais no contexto da dinâmica do capital da época. Os rios foram (e ainda são) essenciais, sobretudo por serem meios de transporte para a mobilidade e o escoamento de produção e desenvolvimento da economia amazônica. Os primeiros povoados surgem às margens de muitos rios, que eram as principais vias de circulação socioeconômica.

No Acre, os rios Acre, Purus e Juruá foram as principais “portas” de entrada no final do século XIX, com o início do primeiro Ciclo da Borracha, resultante da crescente demanda internacional. A partir da segunda metade do século XIX, em 1877, os seringalistas, com a ajuda financeira das Casas Aviadoras de Manaus e Belém, fizeram um grande recrutamento de nordestinos para a extração da borracha nos Vales do Juruá e Purus.

Os primeiros núcleos de povoamento urbanos do estado do Acre, como Rio Branco, Sena Madureira e Cruzeiro do Sul, são consequência da frente de expansão da borracha, empreendida na Amazônia brasileira a partir do final do século XIX. Os membros desta frente de expansão foram os migrantes nordestinos (MORAIS, 2000). Um ponto importante deste episódio histórico é que o papel atribuído aos rios, como única e exclusiva via de circulação, foi responsável por formar as primeiras redes de transporte urbanas na Amazônia. A demanda internacional foi atendida graças ao potencial dos rios que, na época, recebiam embarcações de grande, porte com saídas de Belém e Manaus em direção a vários pontos da região, como os seringais acreanos nas regionais de Cruzeiro do Sul e de Rio Branco.

A formação da microrregião do Juruá acreano se deu às margens da bacia do Juruá e, até hoje, tem forte relação econômica e social com este rio. As cincos cidades pertencentes a esta região (Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Rodrigues Alves, Marechal Thaumaturgo e Mâncio Lima) surgiram de seringais localizados às margens da bacia hidrográfica, tendo o Rio Juruá como o principal rio e onde ocorreu a formação dessas cidades. (LIMA,2015)

O povoamento das bacias do Juruá foi posterior ao Tratado de Ayacucho (1867), mas a exploração comercial do rio, principalmente no curso inferior, já ocorria antes desse acordo diplomático (CRAVEIRO COSTA, 1973, p. 21). Nesse universo, o processo de ocupação da região acreana do Juruá se deu principalmente por meio dos rios, que funcionavam como as “estradas” da população. Após o acordo diplomático entre Brasil e Bolívia, intensificou-se o processo de ocupação e expansão dos seringais às margens do rio Juruá, possibilitando o surgimento dos primeiros povoados.

Na verdade, neste momento, a região do Juruá foi inserida no sistema capitalista de exploração da borracha; as terras não eram desabitadas, pois havia diversas comunidades indígenas. Craveiro (Craveiro Costa,1973) reforça que ocorreu o aumento de fluxo migratório em direção às terras ao logo da bacia do rio Juruá, que formaram os primeiros núcleos urbanos, como a cidade de Cruzeiro do Sul, que se expandiu rapidamente nas décadas seguintes, conforme pode ser demonstrado a seguir:

Figura 4: Aglomerações urbanas em Cruzeiro do Sul na década de 1970, às margens do rio Juruá.

Fonte: IBGE, 2019.

A imagem demonstra que o crescimento urbano e a aglomeração populacional ocorreram às margens do Juruá, o que abrigou os primeiros seringais à exploração da borracha e, posteriormente, veio a consolidar a formação das cidades. O mesmo fato se repete com as demais cidades do Juruá, que surgiram e se expandiram pela forte relação com os rios da região. Sendo assim, tratar a questão fluvial como fator estratégico para a região consiste em conhecer as características dos rios da Amazônia e estabelecer a sua importância para o desenvolvimento da região.

A importância dos rios e do regime das águas para a origem e sobrevivência dessas cidades era essencial e o meio de transporte predominante na região, mais especificamente nas cidades de Porto Walter e Marechal Thaumaturgo, que possuem ainda forte relação com o rio Juruá, pois não possuem eixos rodoviários de ligação com nenhuma cidade brasileira.

A bacia hidrográfica do rio Juruá para esta região, além de ser um importante elo para o transporte fluvial, com grande capacidade de escoamento da produção a estados amazônicos (Amazonas e Pará), é também uma importante alternativa de desenvolvimento regional que, no passado, foi determinante para as principais relações econômicas. Isso é demonstrado a seguir, por meio da figura 5, do Porto Fluvial de Cruzeiro do Sul na década de 1970, retratando um pouco da forte relação

econômica e social com o rio Juruá, que serviu como meio de escoação da borracha e outros produtos ao longo dos séculos XIX e XX:

Figura 5: Porto Fluvial de Cruzeiro do Sul-Acre, 1970.

Fonte: Chagas, Hernondino. Ano: 1974.

Nesse cenário, o processo de formação do povoamento das cidades da região do Juruá acreano tem forte relação com o papel que foi atribuído aos rios neste processo histórico. A inserção legal em escala global à exploração da borracha nos seringais foi marco importante que consolidou fluxos migratórios, possíveis graças ao potencial das vias fluviais, que funcionavam como meio de escoamento da produção e deslocamento da população.

1.8 O papel da estrada e da dinâmica econômica por via rodoviária na formação da nova configuração da microrregião do Juruá

A Amazônia é uma região conflitante, de interesses antagônicos e de constantes contradições pela disputa do território. Assim, para analisar a importância de uma rodovia para formação e para o desenvolvimento de uma região, faz-se necessário, entender que tudo na Amazônia está em constante disputa. As ações humanas tendem a promover transformações no espaço e em toda dinâmica socioeconômica regional, com alterações que vão mudar drasticamente as relações e influências, por meio de diferentes agentes sociais e do capital que passa a agir diretamente.

No caso dos municípios acreanos Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Rodrigues Alves, Marechal Thaumaturgo e Porto Walter, que formam a microrregião do Juruá, em que o capital local direcionava a dinâmica econômica para Manaus(AM) por meio fluvial, pelo fato de que não havia outra ligação de transporte, durante décadas essa foi a principal rota de abastecimento em que a capital amazonense exercia forte influência nestas cidades por meio dos grandes empresários da região. Este momento perdurou até o início da segunda década do século XXI, quando foi finalmente concluída a pavimentação da rodovia BR-364 entre Rio Branco (AC) e Cruzeiro do Sul (AC), com aproximadamente 700 km que separavam as duas principais cidades do Acre e foram interligadas por via terrestre.

Dessa forma, para discutir sobre a importância desta rodovia para a formação da microrregião do Juruá é necessário se voltar primeiramente para os anseios de uma população sofrida e esquecida pelo poder público, que permaneceu durante décadas privada de bens básicos e essenciais para uma boa qualidade de vida. A estrada possibilitou a circulação diária de pessoas e mercadorias entre as cidades no trecho da rodovia, principalmente a capital acreana. Antes da pavimentação desse trecho rodoviário, o isolamento terrestre durava cerca de 9 meses por ano, com fluxos apenas entre os meses de julho, agosto e setembro, correspondente ao período de estiagem e quando as chuvas não eram intensas.

Durante os poucos meses em condições de trafegabilidade, o movimento na rodovia era intenso, comumente de pessoas que finalmente conseguiam chegar a Rio Branco, em busca de atendimentos básicos como saúde, serviços que eram precários no Juruá nessa época. O fluxo de transporte de mercadorias também era intenso. Ocorria um grande abastecimento de produtos alimentícios e industriais que saíam de Rio Branco em direção a todas as cidades do Juruá. Durante este período de estiagem e com a estrada aberta, a dinâmica se fortalecia em direção à capital acreana, ao passo que se enfraquecia com a metrópole principal da Amazônia.

A dinâmica da malha rodoviária da BR-364 tem funcionado como um fundamental meio de transporte e distribuição da maioria das produções e cargas, além da circulação e do deslocamento de passageiros, possuindo grande influência social e econômica e para diversas atividades nesta região. O entorno da rodovia também tem acompanhado essas influências e benefícios. Ao logo dos quase 700 km, é possível observar a formação de pequenos povoados e comércios, além do avanço da pecuária, com enormes propriedades de criação bovina no trecho da rodovia.

A rodovia tem levado à região novas possibilidades de crescimento do capital local, por meio da expansão de muitos setores comerciais e também da abertura às ações do capital global. Ao promover novos fluxos, trouxe também influências externas, por meio das grandes empresas que passam a realizar investimentos em diversos setores que, por sua vez, promovem concorrência com os grandes empresários locais. Nesse sentido, a pavimentação da rodovia trouxe consigo uma complexidade de transformações sociais, econômicas e também ambientais. Ela tem sido responsável por gerar diversos fenômenos conflitantes em todo o seu trecho rodoviário.

Com relação ao segmento econômico, a BR-364, no Juruá, possibilitou novos horizontes para o desenvolvimento, pela circulação rápida de produtos, possibilitando a exploração econômica da região e a expansão do setor comercial e de serviços. A ligação terrestre das duas principais microrregiões acreanas do Juruá e do Baixo Acre tem permitido a consolidação da economia regional, bem como a abertura para o capital global, primeiramente pela chegada e implantação de grandes grupos comerciais varejistas e pelas empresas nacionais e internacionais, que passam a ser os principais responsáveis pelo abastecimento de insumos da região. De certa forma, a rodovia também consiste numa estrutura física de transportes consolidada, o que facilita o escoamento da produção. Isso pode ser fator de crescimento de atividades como a agriculta e a pecuária na região, que passam a ter um corredor rodoviário em direção aos centros econômicos do Brasil e da América do Sul.

Socialmente, a pavimentação deste eixo rodoviário possibilitou o alargamento das relações internas, fortalecendo os aglomerados humanos, principalmente na cidade de Cruzeiro do Sul, por ser a cidade mais rica e desenvolvida da região que, por isso mesmo, tem recebido os principais impactos sociais e de melhoria da qualidade de vida. O abastecimento por meio da rodovia tem possibilitado acesso a produtos alimentícios a preços mais acessíveis, além da variedade de produtos que antes eram escassos.

Na verdade, a rodovia se torna um elemento de relações conflitantes de interesse da massa populacional, e desnecessário para os empresários locais, especialmente os “balseiros”, que dominavam o comércio da região ao abastecer a cidade por meio do rio Juruá. A rodovia, ao possibilitar novos fluxos econômicos terrestres, tem ocasionado a queda da supremacia hegemônica de muitos

empresários locais, que passaram a ter perdas econômicas em decorrência da concorrência com novas empresas nacionais.

Em relação ao meio ambiente, com a construção da rodovia, desde a sua abertura em 1970 até o período de conclusão do trecho acreano, no início da década de 2010, tem sido possível observar os impactos na natureza ao logo do seu trecho e na área de influência. De acordo com o Plano de Prevenção e Controle do Desmatamento e Queimadas Municipal – PPCDQM, 2018, no trecho da BR-364 entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul tem ocorrido aumento de devastação da floresta, e a previsão é que o problema se agrave nos próximos anos. Outro fator importante é que a rodovia é um elemento presente de impacto na forma de viver das populações tradicionais, como os povos indígenas Katukinas, que passam a dividir seu território com os fluxos corriqueiros de pessoas e de caminhões com cargas pesadas. É comum ver indígenas caminhando na rodovia lado a lado com os veículos em deslocamento, demonstrando que isso tudo tem promovido impactos na cultura e na forma de viver desta população indígena. A seguir, por meio da figura 6, pode ser observado o início das obras de abertura da rodovia, o que remete à reflexão sobre o fato de que desde o início a rodovia tem causado impactos ambientais, e com a conclusão da pavimentação, ela tende a funcionar como um elemento facilitador das ações humanas no meio natural.

Figura 6: Construção da BR-029: Acre-Brasília

Fonte: IBGE, 2019.

De forma geral, a BR-364 é necessária ao desenvolvimento das cidades do Juruá, todavia há que se analisar que toda ação humana promove transformações no espaço. Nesse sentido, ela se revela altamente impactante em diversos setores como o econômico, o ambiental, o social e o cultural.

Portanto, faz-se necessário analisar a rodovia como um elemento geográfico que traz consigo diversos antagonismos, causando impactos positivos relacionados às questões sociais e econômicas, que se evidenciam por meio da melhoria na qualidade de vida e no crescimento da oferta de serviços. Por outro lado, a rodovia também é elemento capaz de gerar externalidades de caráter negativo, antes de tudo por ser uma via de fluxos socioeconômicos que possibilita acesso a localidades que antes eram inacessíveis e que tendem a facilitar a devastação da floresta e a degradação dos rios. A BR-364 coloca a microrregião do Juruá conectada a toda a malha rodoviária brasileira, o que permite a livre circulação de pessoas e mercadorias e, como consequência, coloca-se como fator que pode ser usado para práticas ilícitas, como o tráfico internacional de armas e de drogas.

CAPÍTULO II: A FORMAÇÃO DA MICRORREGIÃO DO JURUÁ: DAS REDES DO RIO ÀS DA ESTRADA.

Neste capítulo, pretende-se analisar a formação da microrregião do Juruá em dois momentos históricos diferentes. O primeiro, refere-se ao momento de dinâmicas predominantes por meio fluvial com centralidade em Manaus, que prevaleceu durante todo o século XX e início do século XXI. O segundo, por sua vez, consiste no momento atual, que surge por meio da pavimentação da BR-364 entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul e tem causado um novo redirecionamento dos fluxos, além do fortalecimento de uma nova centralidade emergente da capital acreana. Com isso, é necessário retomar algumas discussões conceituais que a abordagem nos obriga, tais como sobre "a Teoria do Lugar Central", de CHRISTALLER (1966), levando em consideração que na Amazônia existem diversas cidades que ocupam a posição de centros econômicos e comandam as principais dinâmicas em suas regiões.

Segundo CHRISTALLER (1966), o conceito de "Lugar Central" são os pontos do espaço nos quais os agentes econômicos se dirigem para efetivar suas demandas específicas. Os chamados "lugares centrais" seriam aqueles mais elevados hierarquicamente, justamente por disporem de maior dotação de bens e serviços de mais alta especificidades. (SILVA, 2011).

Partindo desses conceitos, Christaller concebe a existência de um sistema de cidades em que a posição de cada uma delas depende diretamente da quantidade e variedade de bens centrais e de serviços ofertados, o que determinaria o seu grau de centralidade. O Lugar Central corresponde ao estabelecimento ou espaço que oferta bens e serviços, podendo ser pequeno (aldeia, povoado) ou grande (cidade principal). Correspondendo ao ponto central das relações socioeconômicas, todos esses lugares formam um elo na hierarquia.

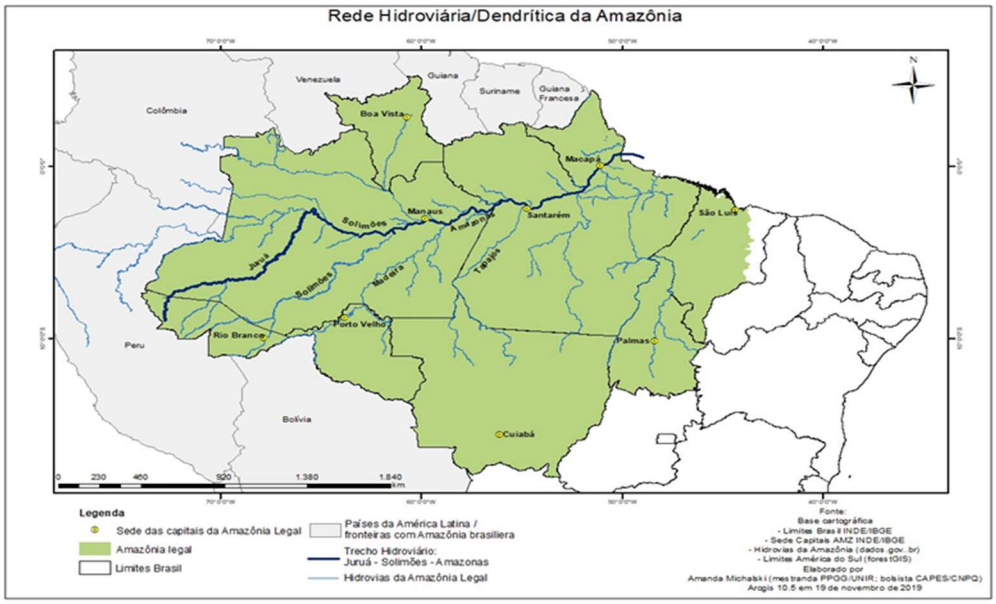
Para Lefebvre (1999, p. 93), "Não existe cidade, nem realidade urbana sem um centro. Mais que isso, o espaço urbano é um espaço onde cada ponto, virtualmente, pode atrair para si tudo o que povoa as imediações: coisas, obras, pessoas". De acordo com Castells (2009), os centros urbanos estão divididos em algumas atividades fundamentais: comércio, gestão administrativa, financeira e política. O local considerado centro em uma cidade é, na maioria das vezes, onde se concentram as principais atividades econômicas e os principais agentes imobiliários da cidade. Além disso, segundo Castells (2009, p. 311), "Centro é o espaço que

permite, além das características de sua ocupação, uma coordenação das atividades urbanas, uma identificação simbólica e ordenada destas atividades e, daí, a criação das condições necessárias à comunicação entre os atores".

No caso específico do Juruá acreano, a cidade de Cruzeiro do Sul corresponde ao "Lugar Central" de toda a região. As principais dinâmicas de fluxos e circulação de pessoas têm como destino o centro comercial e o porto fluvial desta cidade. Durante todo o século XX, as principais relações comerciais e sociais ocorriam por meio fluvial, tendo como principal via de circulação o rio Juruá, sendo um afluente da margem direita do rio Solimões e assim possibilitava uma forte relação com a cidade de Manaus, que exerceu até o início da década de 2010 o papel de principal centro de relações econômicas com a região do Juruá.

Nessa época, os municípios pertencentes à região do Juruá acreano eram, de certa forma, uma extensão do território amazonense, já que Manaus era o principal centro de abastecimento de insumos alimentícios e comandava a dinâmica econômica. O potencial de navegabilidade dos rios e a falta de vias terrestres pavimentadas foram preponderantes para que a hegemonia da capital amazonense perdurasse, conforme é demonstrado a seguir, por meio da rede fluvial formada entre a região acreana do Juruá e as cidades de Manaus (AM) e Belém (PA). Esse eixo fluvial funcionou durante mais de um século como a principal "estrada" de inter-relação socioeconômica interna em território acreano e externa com o estado do Amazonas.

Figura 7: Rede hidroviária/dendrítica da Amazônia.

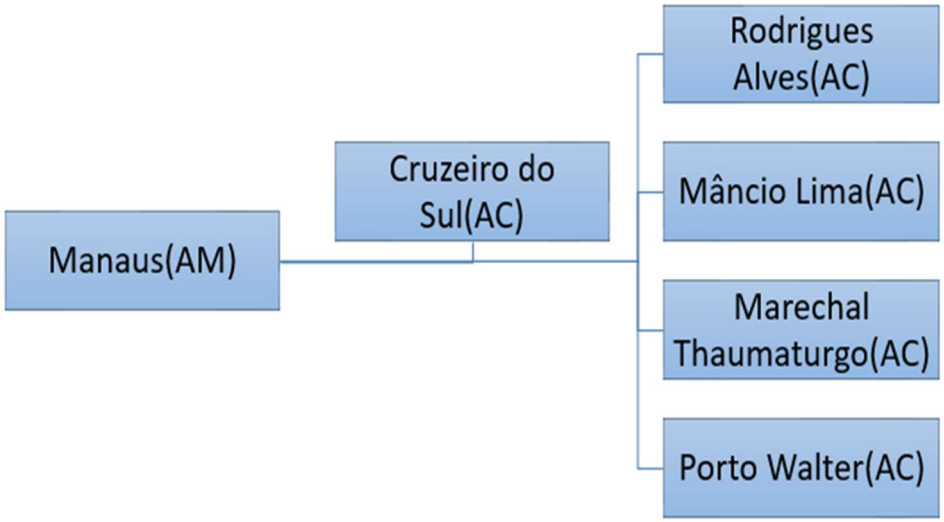


Fonte: GTGA/UNIR, 2019.

As vias fluviais, portanto, foram cruciais para que Manaus exercesse, na região do Juruá, grande influência por meio da cidade de Cruzeiro do Sul, centro responsável por comandar os principais fluxos comerciais e sociais entre as cidades de Rodrigues Alves e Mâncio Lima, por meio das rodovias estaduais AC-405 e AC-407, e entre os municípios de Porto Walter e Marechal Thaumaturgo, através do eixo fluvial do rio Juruá. Nessa circunstância, segundo Corrêa (1994, p. 21), “A centralidade de um núcleo refere-se ao grau de importância de suas funções centrais: maior o número delas, maior a sua região de influência, maior a população externa atendida pela localidade central e maior a sua centralidade”. Ou seja: trata-se dos espaços que serão influenciados diretamente pela área central da cidade.

De acordo com Sposito (1996, p. 120), a centralidade “diz respeito aos fluxos, à fluidez, ou seja, é a expressão da dinâmica da definição/redefinição das áreas centrais e dos fluxos no interior da cidade”. Assim, correspondem às áreas de atração desse fluxo que concentram fatores econômicos, sociais e culturais, que se tornam a força da rede urbana das pequenas cidades. A região do Juruá, portanto, em sua fase de formação fluvial, esteve subordinada e influenciada pelas dinâmicas ditadas por Manaus, primordialmente pela forte dependência ao abastecimento varejista, desde produtos alimentícios, hortifruti, gás de cozinha e combustível. Portanto, como pode ser observado a seguir, na hierarquia de relações econômicas no Juruá, a cidade de Cruzeiro do Sul era considerada um centro de distribuição para as demais cidades.

Figura 8: Fluxograma da Centralidade econômica de Manaus (AM), que se consolidou por meio fluvial até o início da década 2010.

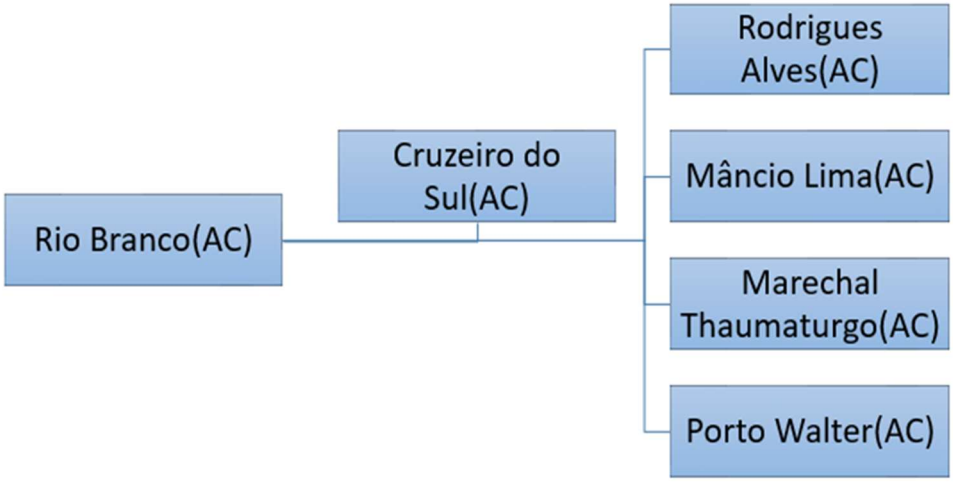


Fonte: Elaborado pelo autor.

Essa realidade de domínio da capital amazonense foi enfraquecida apenas no início da década de 2010, quando as obras de pavimentação da BR-364 em direção a Rio Branco-AC foram concluídas, possibilitando o surgimento de uma nova rota de fluxos e a ascensão de uma nova centralidade, ou seja, a região do Juruá passava a fazer parte das dinâmicas internas do Acre. A partir disso, houve o fortalecimento de relações comerciais e sociais com todas as cidades no eixo da rodovia como Tarauacá, Feijó, Manoel Urbano, Sena Madureira, Bujari e Rio Branco, além da possibilidade de fluxos em direção aos demais estados brasileiros que fazem parte do trajeto como Rondônia, Mato Grosso, Goiás e São Paulo.

Portanto, a consolidação da integração terrestre de Cruzeiro do Sul com Rio Branco ocasionou, na região do Juruá, um processo de mudança de centralidade em que Manaus passa a perder sua hegemonia, sobretudo pela diminuição dos fluxos de produtos para abastecimento da rede varejista. Desde o início da década de 2010, os fluxos de caminhões, com diversos produtos oriundos principalmente da capital acreana e do Centro-Sul brasileiro, passam a fazer parte da realidade da população. Dessa forma, com a rodovia pavimentada e ao permitir fluxos socioeconômicos diários, a cidade de Rio Branco passa a ser o principal centro de toda a região do Juruá, especialmente por permitir um abastecimento mais ágil e com ampla variedade. Nesse cenário, a rodovia é impactante na mudança de centralidade, conforme pode ser observado a seguir:

Figura 9: Fluxograma da Centralidade econômica de Rio Branco, que emerge após a pavimentação da BR-364 no início da década 2010.



Fonte: Organizado pelo autor.

De forma geral, a região do Juruá passa por um processo de transformação em sua geografia, por meio da consolidação de uma nova rota de fluxos e fixos. A rodovia tem permitido uma circulação constante de pessoas e mercadorias durante todo o ano e, assim, é cada vez menos dependente da via fluvial em direção a Manaus, que ainda exerce papel de importância e influência em todas as cidades acreanas, especialmente na porção mais ocidental. Porém, com a BR-364 pavimentada, sua centralidade se enfraquece a cada ano, e Rio Branco passa a ter cada vez mais poder de influência. A integração terrestre também é responsável pela abertura ao mercado nacional e global, ao permitir a chegada de empreendimentos e ampliação de atividades agropecuárias. Nesse universo, é um fator de transformação no espaço geográfico de toda a região, com impactos no meio ambiente, em setores sociais, culturais e econômicos.

2.1 O rio e seu papel histórico na circulação de pessoas e mercadorias no Juruá acreano.

O rio Juruá é parte integrante do processo histórico de formação econômica e social de todas as cidades que formam a região. Por sua característica favorável à navegação durante a maior parte do ano, tal condição fez com que ele se tornasse uma importante via de transporte para os habitantes da região. Foi praticamente a alternativa predominante durante todo o século XX, tendo em vista que as rodovias eram bastante restritas e as que existiam não possibilitavam trafegabilidade.

No passado, sobretudo no final do século XIX e primeiras décadas do século XX, possibilitou a chegada dos primeiros migrantes nordestinos que se instalaram em suas margens, dando origem aos primeiros seringais que, no futuro, tornar-se-iam cidades assentadas entre o rio Juruá e pequenos igarapés. Na época da exploração da borracha, era a única via de circulação da produção em direção às casas aviadoras nas cidades de Manaus (AM) e Belém (PA). O meio de locomoção fluvial era, portanto, predominante, e o papel atribuído aos rios comandava os fluxos e dinâmicas econômicas. Após o fim do Primeiro e Segundo Ciclo da Borracha, o meio fluvial continuou sendo um fator de importância no desenvolvimento econômico e na circulação das pessoas entre os povoados e as cidades da região.

Durante as décadas seguintes de 1950, 1960, 1970, 1980, 1990, 2000, o abastecimento de gêneros alimentícios, eletrodomésticos, combustível, material de construção, medicamentos etc. vinham, em sua grande maioria, por via fluvial, especialmente oriundos da capital amazonense. A região do Juruá cresceu e se desenvolveu por mais um de século, tendo sua dinâmica hidrográfica como responsável pelas relações socioeconômicas, conforme pode ser demonstrado por meio da figura 10, que apresenta a dinâmica que ocorria no Porto Fluvial da Cidade de Cruzeiro do Sul em 1906. Com fluxos sociais, configurava-se o centro de distribuição e abastecimento de toda a região.

Figura 10: Porto Fluvial de Cruzeiro do Sul, 1906.

Fonte: Arquivo Nacional (Brasil).

Este porto fluvial, com embarcações variadas, representa as principais relações que foram constituídas no processo de formação histórica do Juruá acreano, formando as primeiras redes de circulação, tanto internas quanto externas, à época, voltada para Manaus. O rio Juruá é apontado por muitos, inclusive por moradores, como o principal responsável pela existência e funcionamento das atividades econômicas, sendo basilar como via de integração.

O rio Juruá e o papel a ele atribuído fazem parte de todo o processo de formação histórica. Havia um estilo de vida e relações fortemente por via fluvial; a região se consolidou com fluxos e dinâmicas que giravam em torno da bacia hidrográfica. Mesmo com a conclusão da construção da BR-364 em direção a capital acreana, não se perdeu totalmente a relação com o rio Juruá. A via de circulação

hidrográfica permanece como uma alternativa bastante utilizada pela população, como pode ser observado a seguir, na figura 11. Diariamente, balsas fazem o transporte de pessoas e veículos de uma margem a outra com destino a Cruzeiro do Sul, e de trabalhadores que fazem o escoamento de sua produção utilizando pequenas embarcações. Esse trecho fluvial se localiza no eixo da rodovia BR-364, sendo necessário realizar a travessia para chegar à cidade de Rodrigues Alves.

Figura 11: Rio Juruá: travessia para a cidade de Rodrigues Alves.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

A relação de hoje com o rio Juruá reforça a própria história da região. Durante décadas foram as redes fluviais as principais responsáveis pelas inter-relações internas e externas. Devido às dificuldades de conexões terrestres com Rio Branco, a população ficava desassistida de muitos serviços básicos como atendimento médico, odontológico, exames de laboratórios, consultas, entre outros.

Na década de 1990, o então Governador Orleir Messias Cameli (1995-1998), em parceria com o Ministério da Saúde e com a Marinha do Brasil, começou a realizar a prestação de serviço à saúde por via fluvial, através da implantação do “Navio Hospital” intitulado de Hospital Fluvial Dr. Manoel Braga Montenegro. Foi um momento ímpar para a região, pois possibilitou o acesso ao atendimento médico, sem necessidade de deslocamento para Rio Branco ou até mesmo para Cruzeiro do Sul,

já que a embarcação militar seguia em direção a todas as cidades margeadas pelo rio Juruá, realizando consultas e exames. (COMFLOTAM, 2019)

Após entendimentos entre o Ministério da Saúde, o governo do estado do Acre, na gestão do primeiro mandato do governador Jorge Viana (1999-2002) e o Comando da Marinha do Brasil, ficou decidido que o navio seria cedido para a Marinha por contrato de cessão de uso a ser celebrado entre esta e o Governo do estado do Acre. No dia 03 de janeiro de 2000, foi iniciado o reboque do navio entre as cidades de Cruzeiro do Sul-AC e Belém-PA, tendo o mesmo atracado na Base Naval de Val-de-Cães em 17 de janeiro de 2000, onde tiveram início as obras de transformação, reparos e instalações de novos equipamentos, com o propósito de alcançar os requisitos de segurança exigido para ser incorporado pela Marinha do Brasil. (COMFLOTAM, 2019).

Foi um projeto importante, no passado, por ter possibilitado ao poder público prestar atendimentos que eram escassos na época, em decorrência do isolamento terrestre. A balsa-hospital da Marinha do Brasil faz parte do contexto histórico da região, ao prestar serviços de atendimento à saúde, fazendo com que a população não necessitasse fazer deslocamentos aos principais centros urbanos acreanos, tendo o projeto continuidade no ano de 2019, sob decisão do Governador Gledson Cameli, conforme demonstrado a seguir, em atendimento feito às margens do rio Juruá no ano de 2019.

Figura 12: Balsa-hospital da Marinha do Brasil em atendimento à população do Juruá, 2019.

Fonte: Folha do Juruá, 2019.

Nessa conjuntura, mesmo com a pavimentação da BR-364, os fluxos fluviais seguem sendo executados até os dias atuais, principalmente pelo fato de a região ainda ter forte dinâmica com as vias fluviais, especialmente as cidades de Porto Walter e Marechal Thaumaturgo, que ainda tem nos rios a principal via de circulação socioeconômica. A via de circulação fluvial ainda ocupa papel relevante na dinâmica dos fluxos nesta região. Os habitantes ainda se deslocam, através das vias fluviais, sobretudo os moradores da zona rural de todas as cidades, que escoam sua produção por meio dos rios. Para Nogueira (1999), o transporte fluvial apresenta várias singularidades:

> (...) existe uma Amazônia que ainda segue o padrão Rio-Várzea, onde o transporte pela via fluvial para a maior parte das localidades é a única alternativa, pois ainda habitadas por populações caboclas que tem no rio uma de suas fontes principais de vida. (1999. p 2)

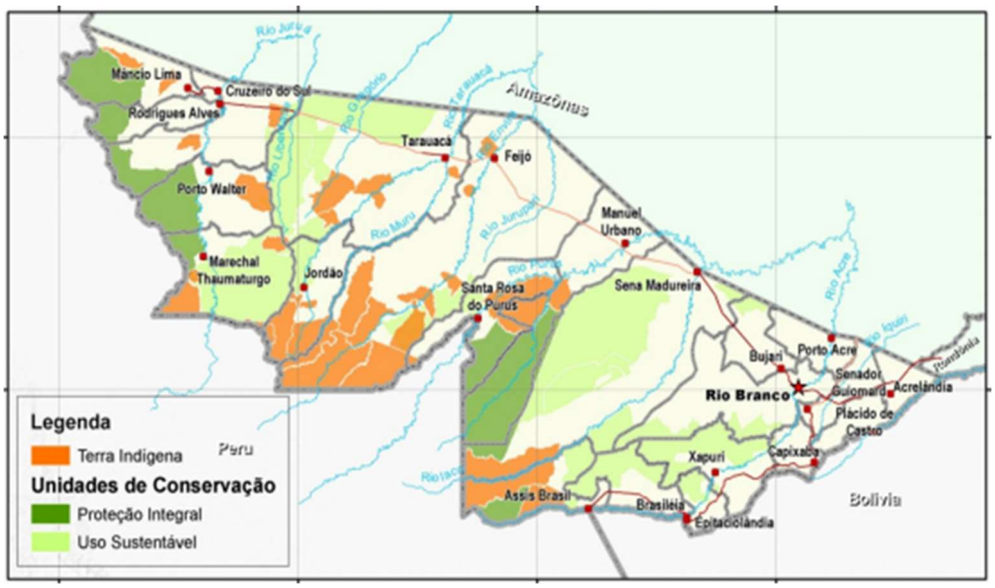
É comum visualizar moradores se deslocando em pequenas embarcações em toda a bacia hidrográfica do rio Juruá, conforme pode ser demonstrado a seguir, por meio da figura 13. A figura apresenta trabalhadores que vivem às margens do rio Japiim e se deslocam diariamente por meio fluvial para outras localidades no curso do rio ou mesmo em direção ao centro urbano para escoamento de produtos com farinha de mandioca, entre outros.

Figura 13: Rio Japiim como meio de transporte para parte da população em Mâncio Lima-AC.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

Nesse universo, o padrão Rio-Várzea que Nogueira (1999) apresenta se relacionado ao principal sistema de transporte que predominou no Juruá acreano e ainda perdura em duas cidades da região, principalmente na zona rural de todos os municípios que tem as vias fluviais como principal meio de locomoção e escoamento da produção. O oeste acreano também abriga diversas comunidades indígenas, tais como os povos Arara, Ashaninka e Kaxinawá, que vivem respectivamente às margens dos rios Amônia e Breu, rios que tem o transporte fluvial como o principal meio de vida, de relações entre si e de acesso à dinâmica urbana. É comum observar a presença de diversos povos de diferentes etnias em busca de atendimento nos órgãos públicos, sobretudo da cidade de Cruzeiro do Sul. Na figura 14, pode ser observado que em todas as cidades do Juruá acreano existem terras indígenas, localizadas, em sua grande maioria, no curso do rio Juruá e de seus afluentes.

Figura 14: Mapa do Acre em Unidades de Conservação e Terras Indígenas.



Fonte: Acre em Números, 2011.

Diante disso, o transporte fluvial amazônico no Juruá é fator de caracterização da região por seu funcionamento diferenciado e predominante em relação ao restante do espaço acreano e por envolver dinâmicas sociais e econômicas que são determinantes no processo histórico. À luz desse entendimento, podemos observar que a dinâmica fluvial ainda se perpetua no oeste acreano, pois uma das principais características desta modalidade de transporte é a sua via, o rio não precisa ser construído" (NOGUEIRA, 1999, p. 41), isto é, não é preciso grandes investimentos

para sua manutenção, os rios já se encontram lá, como vias de circulação e pronto para serem utilizados. Em contrapartida, também pela ausência de rodovias que promovam modais em diferentes conexões. Isso contribui para que o transporte fluvial ainda se mantenha em posição de importância.

2.2 A rodovia BR-364 e os efeitos no espaço geográfico: processo histórico e o contexto atual.

As rodovias na Amazônia têm sido fator de transformação geográfica na região desde as obras de abertura e asfaltamento até sua consolidação como via de circulação econômica, formando um sistema de transporte integrado voltado para o transporte de pessoas e mercadorias, conectando comunidades e mercados, impulsionando o desenvolvimento econômico. Contudo, elas também são responsáveis por fomentar conflitos e abrir as portas para a destruição ambiental, se não forem planejadas com cuidado.

Nesse contexto, a BR-364 desde sua abertura até os dias atuais tem sido um elemento de transformação social, econômico e ambiental da região acreana do Juruá e de todas as cidades ao longo do trecho rodoviário. Portanto, tem sido responsável por impactos com efeitos positivos ao crescimento das principais práticas atividades capitalistas, como o setor agropecuário e o comércio local. No entanto, também tem propiciado o crescimento de externalidades negativas, como a devastação da floresta e conflitos pela terra.

2.2.1 A abertura e a fase antes da pavimentação.

A atual BR-364 foi um projeto de integração do Planos de Metas do governo de Juscelino Kubitschek, num grande esforço para tirar a Amazônia do isolamento com o resto do território nacional e resolver os problemas socioeconômicos das regiões Sul e Sudeste, primordialmente de disponibilidade de terras para expansão da pecuária e da agricultura, além da região amazônica concentrar uma variedade de recursos minerais disponíveis como petróleo, ouro, ferro, cassiterita, dentre outros. Inicialmente, a rodovia foi intitulada de BR-029 e tinha como eixo de extensão inicial o município de Limeira (SP), sendo finalizada no povoado de Boqueirão da Esperança, localizado no município de Cruzeiro do Sul (AC), na fronteira com o Peru. (NETO; NOGUEIRA, 2017)

A construção dessa rodovia esteve relacionada aos projetos de povoamento na região, incentivados pelo governo brasileiro com a chamada “Marcha para oeste”, com o objetivo de integrar a região Norte às principais cidades brasileiras e fazer ligações com o restante do país. Para isso, foi pensado um grande eixo rodoviário com 4.141,5 km de extensão, a BR 364, uma rodovia federal diagonal, orientada no sentido sudeste-noroeste, passando por três regiões: Sudeste (São Paulo e Minas Gerais), Centro-Oeste (Goiás e Mato Grosso) e Norte (Rondônia e Acre), além de três biomas tradicionais: o Cerrado, o Pantanal e Amazônia. (NETO; NOGUEIRA, 2017)

Em 1960, ocorreu o início da construção do trecho da BR-364 ligando Cuiabá a Porto Velho e Rio Branco, expandindo a integração para o oeste brasileiro. As obras da BR-364 foram gradualmente ganhando terreno sobre a floresta, interligando todo o estado de Rondônia, desde a cidade de Vilhena até os distritos localizados na Ponta do Abunã, estendendo-se até o território acreano.

Em 1987, o trecho entre Porto Velho e Rio Branco foi definitivamente asfaltado, interligando, assim, o estado do Acre ao vizinho Rondônia e a todo o Brasil. Quase três décadas após o início do projeto inicial é que o trecho Porto Velho/Rio Branco foi finalmente concluído e possibilitou à população novas realidades e conexões com o território nacional. No entanto o projeto de integração ainda não estava totalmente concluído, faltando o trecho que se estendia de Rio Branco até o povoado de Boqueirão da Esperança, no município de Cruzeiro do Sul. As obras desse trecho foram iniciadas na década em 1970 pelo 7° Batalhão de Engenharia de Construção (7º BEC) – Batalhão Barão do Rio Branco, responsável por promover integração rodoviária do arco amazônico acreano ao Centro-Sul do país, levando progresso e integração à região conhecida como Alto Juruá.

Nessa época, o 7º BEC foi responsável por realizar as obras de implantação dos três principais eixos rodoviários na Amazônia nos estados do Acre, Amazonas e Rondônia, partindo de Cruzeiro do Sul: a BR-364, no sentido Rio Branco, desenvolvido em parceria com o 5º BEC, que durante décadas foi um desafio para o exército brasileiro, sendo o trecho até Sena Madureira o primeiro a ser pavimentado; a BR-307, chamada de Perimetral Norte, até Benjamin Constant/AM, numa região de densa floresta e extensa rede hidrográfica; e, por último, buscou-se continuar o antigo projeto de conexão internacional da BR-364 no sentido a Boqueirão de Esperança, já na fronteira com o Peru, que chegou a ser aberto pelo Exército brasileiro, mas, posteriormente, foi abandonado e o projeto final de pavimentação nunca foi concluído,

ficando apenas no planejamento da dita integração com o território peruano. (7º BEC, 2020)

Esse trecho foi definitivamente esquecido, ficando uma clareira linear aberta na extensa floresta na direção do Peru e que nunca foi concluída pela falta de interesse dos governos estaduais e federais, que não deram continuidade ao projeto de integração. Ressalte-se que essa área se localiza no interior do Parque Nacional da Serra do Divisor, que corresponde ao ponto mais ocidental do território brasileiro. Segundo o ICMBio, sua área corresponde a 837.555,1900 hectares e foi criada pelo Decreto nº 97.839, de 16 de junho de 1989, sendo uma unidade de conservação brasileira de proteção integral, na fronteira com o Peru, com território distribuído pelos municípios de Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Marechal Thaumaturgo, Porto Walter e Rodrigues Alves. Na figura 15, é possível observar o início das obras de construção da rodovia e os primeiros impactos no meio natural, ocasionando mudanças espaciais.

Figura 15: Registro do 7º BEC em 1970, iniciando as obras da rodovia BR-364, no sentido Cruzeiro do Sul.

Fonte: 7º BEC, 2019.

As obras do trecho entre em Rio Branco e Cruzeiro do Sul, em plena região de floresta densa e fechada, foi um episódio marcante na história acreana, principalmente por ter sido o único eixo terrestre de ligação planejado entre as principais cidades. Portanto, sua conclusão era fundamental para o desenvolvimento econômico e para a circulação de pessoas e mercadorias.

Esse trecho somente foi concluído no início da década de 2010, ou seja, mais de 50 anos após o início das obras no governo Kubitschek. É que toda a região do Juruá teve, de fato, um eixo de integração consolidado com a capital acreana e com todo o Brasil. Nesse contexto, a região sofreu uma integração tardia com o restante do território nacional por meio da pavimentação da BR-364, ligando o Acre de leste a oeste. De um lado, a capital Rio Branco, já interligada por essa rodovia com o resto do país desde o final da década de 1980, e de outro, Cruzeiro do Sul, a segunda maior cidade do Acre que ficava isolada por via terrestre durante vários meses do ano.

Assim, somente no início da segunda década do século XX Cruzeiro do Sul teve, de fato, sua inclusão nos fluxos socioeconômicos estaduais e nacionais, intensificando as relações e mudanças de conjuntura espacial, deixando de ser uma região isolada por via terrestre e agora passando por um processo de transformação e enfraquecimento das relações predominantemente fluviais, que eram direcionadas para a cidade de Manaus, de onde vinham os principais produtos para abastecimento da população de todas as cidades do Juruá, levando cerca de 20 dias em viagem pelo rio Solimões e depois por meio do rio Juruá até chegar ao Porto fluvial de Cruzeiro do Sul.

Vale lembrar que, somente nos meses de julho, agosto e setembro, que correspondem ao período de estiagem (Verão amazônico) é que haviam fluxos intensos de pessoas e mercadorias em direção a Rio Branco, com viagens de ônibus entre as duas cidades pelo menos uma vez por dia, além da grande movimentação de caminhões transportando os mais diversos produtos em direção às cidades do Juruá. Era nesse período que a população tinha acesso a diversas mercadorias a preços mais acessíveis, diferentemente do período de intensas chuvas e fechamento da rodovia, em que os produtos alimentícios sofriam forte elevação de preços e se tornavam inacessíveis para a maioria da população.

A partir da gestão do governador Jorge Viana (1999-2002), a rodovia passou a ser aberta com trafegabilidade todos os anos, e as trocas comerciais do Juruá com a capital acreana passaram a ser intensificar, mais ainda com o retorno do projeto de pavimentação dos trechos de Rio Branco a Manoel Urbano, de Manoel Urbano a Tarauacá e de Tarauacá até Cruzeiro do Sul, que foram ganhando forma ano a ano. Apenas no início da década de 2010 é que foi entregue definitivamente pelo então governador Tião Viana a conclusão da pavimentação dos quase 700 km de Rio Branco

a Cruzeiro do Sul, cortando várias cidades ao longo do trajeto, correspondendo por 80% da população integrada por meio desse eixo rodoviário.

2.2.2: BR-364: a espinha dorsal do Acre e os efeitos após a pavimentação.

Além de ser uma importante via de integração entre os dois principais centros econômicos do Acre, a rodovia federal BR-364 é também responsável por formar um circuito de fluxos de pessoas e mercadorias entre as cidades que ficam ao longo do trajeto, tais como Bujari, Sena Madureira, Manuel Urbano, Feijó, Tarauacá, Rodrigues Alves, Mâncio Lima e Cruzeiro do Sul, chegando inclusive a influenciar a cidade de Guajará (AM).

Em 1989, foi realizado um estudo de viabilidade técnico-econômica da BR-364 pelo governo do estado do Acre em parceria com diversos órgãos, entre eles INCRA, IMAC, FUNTAC, DERACRE, 7º BEC e diversas prefeituras, com o objetivo de estudar os principais impactos que esta obra poderia trazer a todas as cidades acreanas, com destaque para o desenvolvimento de setores como a agricultura, pecuária e os serviços.

Segundo esta análise, a consolidação do trecho entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul teria uma grande área de influência nacional e internacional, pois possibilitaria fluxos rodoviários e hidroviários em toda a extensão e adjacência da rodovia, possibilitando a formação de redes de circulação de pessoas e mercadorias em direção às principais cidades brasileiras e também aos países andinos da Bolívia e do Peru. Em território nacional, todo o estado do Acre seria influenciado, além dos municípios de Boca do Acre, Pauini, Envira, Eirunepé, Ipixuna e Guajará, do estado do Amazonas, que teriam suas economias direcionadas para os centros urbanos acreanos em decorrência de estarem localizadas com mais proximidade e distantes da capital amazonense (EMBRAPA, 1989).

Por ser uma região de fronteira internacional, haveria possibilidades de trocas comerciais com as cidades peruanas de Lima, Pucallpa, Cerro de Pasco, Ambo, Huanaco e Tingo Maria por meio da rodovia “Ruta nacional PE-18 C Federico Basadre”, formando assim um circuito de fluxos mercantis e sociais internacionais. De modo geral, seria um corredor rodoviário com destino aos portos peruanos no oceano Pacifico por meio de Cruzeiro do Sul, sendo um trajeto mais curto e que traria mais impactos diretamente a todo o estado do Acre. Em 1989, por meio desse estudo de

viabilidade, esperava-se que a BR-364 seria um fator de expansão agrícola e manufatureiro capaz de gerar emprego e renda a toda a população; tinha-se como expectativa o desenvolvimento regional com vistas à ação de política integrada.

Com a entrega da pavimentação no início da década de 2010, foi possível perceber que algumas ações previstas neste documento de viabilidade econômica realmente estavam corretas, especialmente com relação aos impactos dentro do território acreano. A rodovia BR-364 tem sido um fator de alavancamento das trocas comerciais entre as cidades ao longo de seu trajeto, com intenso fluxo diário de pessoas e mercadorias, conforme pode ser observado a seguir, por meio da figura 16, que registra a movimentação nos primeiros anos após a conclusão das obras, quando os fluxos se acentuaram de leste/oeste a oeste/leste. A economia da região do Juruá agora foi inserida tanto em escala estadual como em escala nacional e internacional.

Figura 16: BR-364, trecho Rio Branco a Cruzeiro Sul em 2016.

Fonte: Sérgio Vale/Secom,2011.

Outro fator a ser considerado é a mudança do espaço natural de floresta, dando lugar a espaços de pastagens no entorno da rodovia e formando pequenos vilarejos com comércios e restaurantes para atender às pessoas que se locomovem ou transportam mercadorias. O avanço da pecuária no sentido Rio Branco – Cruzeiro do Sul também foi intensificado, sendo possível ver grandes fazendas de criação de gado ao longo dos quase 700 km de rodovia, além de atividades de agricultura. Um fato a ser considerado é que embora ainda tímidas, estas atividades agora possuem uma via de escoamento da produção com destino ao centro do país e até mesmo em

direção ao Peru, possibilitando, assim, a abertura de relações comerciais em escala global. Nesse universo, a BR-364 em território acreano tem consolidado novos fluxos e tem sido causadora de transformação do espaço geográfico, ao possibilitar a exploração de novas áreas, e agora permitir vias de escoamento que possam atender às crescentes demandas internas e externas que necessitem de um sistema de transporte satisfatório para se instalar.

De certa forma, a BR-364 também pode ser apontada como um fator que tem possibilitado a permanência da população nas cidades da região do Juruá. No passado, diversas famílias migraram para Rio Branco em busca de melhores condições de vida e acesso a emprego, mais especificamente nas décadas de 1980 e 1990, com a crise da exploração da atividade de extração da borracha e depois pelo isolamento terrestre que deixava a população sem acesso aos serviços públicos básicos, principalmente os serviços de saúde, além da falta de estrutura mínima que se dava principalmente pelo desabastecimento do setor varejista de todas as cidades.

No início de 1990, no período de intensas chuvas, uma viagem de Cruzeiro do Sul em direção à capital acreana podia levar vários dias pelo fato de não haver pavimentação e por conta das fortes precipitações que deixavam a rodovia intrafegável. O transporte era feito por meio de ônibus, caminhões e até veículos de tração animal, numa viagem imprevisível. Tudo isso impactava na vida da população que, desassistida pelo poder público, abandonava suas cidades de origem e seguia em direção a Rio Branco.

Nessa época, ocorreu um intenso processo de migração interno no Acre, precisamente das cidades do oeste acreano com destino à capital. Esse processo se enfraqueceu após a conclusão das obras da rodovia. Com o abastecimento via terrestre e a possibilidade de locomoção diariamente em direção a Rio Branco, a população passou a permanecer na região. O intenso fluxo de caminhões com insumos alimentícios, combustível, materiais de construção etc. possibilitou um impacto social positivo na vida dos moradores. As redes varejista e atacadista da região passaram a oferecer produtos de maior qualidade a preços mais acessíveis, ao passo que o poder público pôde ser fazer presente no atendimento direto e assistencial.

2.2.3 A ponte: significado econômico e social.

A palavra ponte possui apenas duas sílabas, mas carrega um significado tão importante, de variáveis geográficas bastante impactantes na sociedade e nas próprias relações socioeconômicas espaciais que a circundam. É uma construção que liga dois pontos separados por um curso de água ou por uma depressão de terreno. Nesse sentido, é um elemento social e econômico que vai promover conexões entre dois pontos. Na Geografia, uma ponte se refere a uma atuação humana no espaço que vai promover alterações nas dinâmicas e interconexões.

A ponte sobre o rio Juruá, na cidade de Cruzeiro do Sul, foi um marco econômico e social para toda a população do Juruá, pois representava o conjunto da rodovia e a integração terrestre com o restante do estado acreano. Tratava-se de uma das etapas da construção da BR-364 no sentido Rio Branco (AC) e foi aclamada, à época, como uma obra impactante e que possibilitaria mudanças na qualidade de vida das pessoas e o próprio crescimento da atividades comerciais na região, pois não se restringia apenas a ligar as margem esquerda e direita do rio, mas se tratava uma alternativa de conexão terrestre com os principais centros brasileiros, isto é, um elo forte de rompimento com a conjuntura de isolamento e a transição para novas realidades. Essa ponte consistiu num símbolo visível do progresso de uma região e de um povo ao tirar as comunidades do isolamento e fortalecer as relações comerciais e sociais, ampliando os horizontes de educação, saúde e segurança, o que ocasionou também a valorização dos imóveis, além de estimular o turismo, a economia e a mobilidade das pessoas.

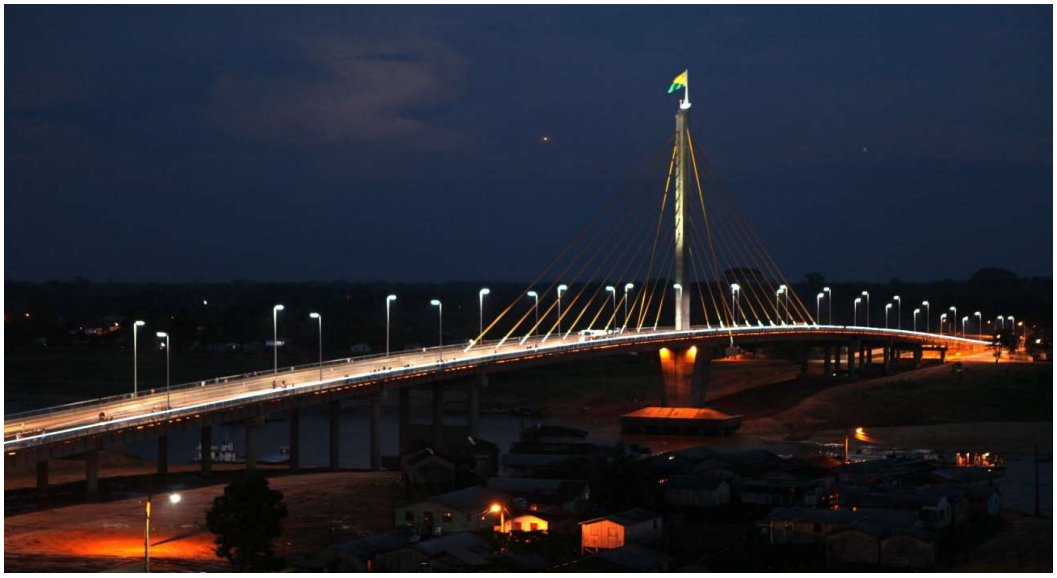
A ponte sobre o rio Juruá, em Cruzeiro do Sul, foi intitulada de “Ponte da União”, sendo a mais extensa do trecho da estrada em território acreano, com seus 550 metros de extensão, quatro pistas de rolamento e duas passarelas para pedestres, sustentada em estruturas estaiadas, tendo ao centro uma torre de 70 metros de altura e é suspensa por uma única pilastra central que mede 56 metros de altura por 22 estais, que são cabos de aço fixados do alto da pilastra central para a base da ponte em concreto (DERACRE, 2011).

É um monumento de altíssimo impacto social, histórico e econômico, localizado na área urbana de Cruzeiro do Sul e que complementou a maior e mais importante obra de infraestrutura rodoviária do estado do Acre, a pavimentação da BR-364, estrada que teve suas obras iniciadas na década de 1960, mas que só

avançou efetivamente na primeira década do século XXI, na gestão do então governador Jorge Viana, tendo sido concluída pelo seu irmão, o governador Tião Viana, em seu primeiro mandato, no início da década de 2010. Essa ponte é responsável pelo processo de integração interna das cidades do Juruá, especialmente a cidade de Rodrigues Alves, que se localiza com mais proximidade de Cruzeiro do Sul. Após a entrega dessa obra, dá-se início aos fluxos diários de ônibus e outros veículos de transporte coletivo entre as duas cidades.

Foi uma obra de difícil finalização por diversos motivos, entre eles a distância dos grandes centros que abasteciam o empreendimento, com insumos vindos de diversos locais do país. Foram mais de 70 mil sacos de cimento, a maioria oriunda de Manaus, chegando à cidade de balsa pelo rio Juruá. A pedra brita veio das pedreiras do rio Abunã, em Rondônia. Para chegar à cidade, ela fez uma parte do trajeto de caminhão e a outra parte de balsa. Desde a saída do Abunã até a chegada em Cruzeiro do Sul, cada carregamento de pedra levava mais de 60 dias de viagem. Foram, ao todo, 18 mil toneladas de concreto e quatro mil toneladas de aço. O aço veio de São Paulo e do Rio Grande do Sul. No período de chuva, onde não era possível o tráfego pela BR-364, o aço teve que vir, também, parte pela estrada e parte por balsa. Cerca de 900 pessoas trabalharam na obra, direta e indiretamente (DERACRE, 2011). Abaixo, uma imagem noturna da Ponte da União sobre o Rio Juruá, registrada em agosto de 2011, no dia da inauguração.

Figura 17: Vista panorâmica noturna da Ponte da União em Cruzeiro do Sul (AC), em 2011.



Fonte: Sergio Vale, 2011

O que se pode analisar de toda essa conjuntura de tantas dificuldades e com insumos vindo dos lugares mais longínquos do Brasil é que esta obra representa uma nova construção do lugar, significa o rompimento de paradigmas e a consolidação de uma nova fase nesta região, em que as transformações ocorrem em todos os segmentos geográficos. O espaço, portanto, modifica-se por meio da ponte, que estabelece novas relações, ao mesmo tempo em que enfraquece tantas outras.

As relações econômicas se intensificam dos dois lados da cidade. Agora também em escala estadual e até em níveis globais, a ponte é um ícone estrutural de inserção na própria globalização, ao possibilitar fluxos de abastecimento de produtos vindo do Centro-Sul brasileiro e de países fronteiriços como o Peru e a Bolívia, por meio da BR-317 (Rodovia do Pacífico) que possibilita interconexão com a BR-364. A ponte da união é um constructo social ao ligar Cruzeiro do Sul e toda a região do Juruá a modais nacionais e internacionais e possibilitar interconexões culturais, sociais e econômicas.

2.3 As vias de transporte na integração regional: um desenho da dinâmica fluvial, rodoviária e aérea

O espaço geográfico, segundo muitas abordagens, constrói-se e articula-se a partir das vias de transporte que, juntas, formam um sistema interconectado entre si, dando origem a um conjunto de pontos fixos interligados por meio dos fluxos. Desse modo, cidades distantes passaram a estar interligadas por meio de relações diversas (comércio, rodovias, telefonia, eletricidade, etc.), que são propriamente os fixos como portos, aeroportos, rodoviárias, prédios, casas, lojas e hospitais, além de outros, que são criados para atenderem aos fluxos socioeconômicos gerados pelas demandas da sociedade. Os fixos são resultado da ação humana. Para Santos, 2012, (p. 86):

> "Os fixos nos dão o processo imediato do trabalho. Os fixos são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens. Não é por outra razão que os diversos lugares, criados para exercitar o trabalho, não são idênticos e o rendimento por eles obtido está em relação com a adequação dos objetos ao processo imediato de trabalho, Os fluxos são o movimento, a circulação e assim eles nos dão também a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo. Desse modo, as categorias clássicas – isto é, a produção propriamente dita, a circulação, a distribuição e o consumo – podem ser estudadas por meio desses dois elementos: fixos e fluxos." (p. 86)

Assim, é preciso observar que a estruturação e a evolução das vias de circulação estão diretamente relacionadas com a evolução das técnicas e tecnologias.

As transformações propiciaram um fundamental avanço das redes de transporte. Os fixos evoluem a cada ação humana, com mecanismos modernos capazes de interferir no espaço geográfico. Nisso, os fluxos podem ser variados, como trocas comerciais, circulação de pessoas, relações econômicas ou turísticas. A intensidade de movimentação é resultado direto dos fixos, sobretudo da sua concreta estrutura de poder atender às demandas da sociedade capitalista.

Conforme Santos (1979), os fluxos podem ser compreendidos através dos circuitos inferior e superior. O fluxo do sistema superior é composto de negócios bancários, comércio e indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, comércio atacadista e transporte. Já o sistema inferior é constituído por formas de fabricação sem a utilização intensiva de capital; por serviços não modernos, abastecidos pelo nível de venda a varejo e pelo comércio em pequena escala. Ambos os sistemas são levados em conta no estudo da organização espacial em países subdesenvolvidos. Nesse sentido, para Santos, 2012, (p. 87):

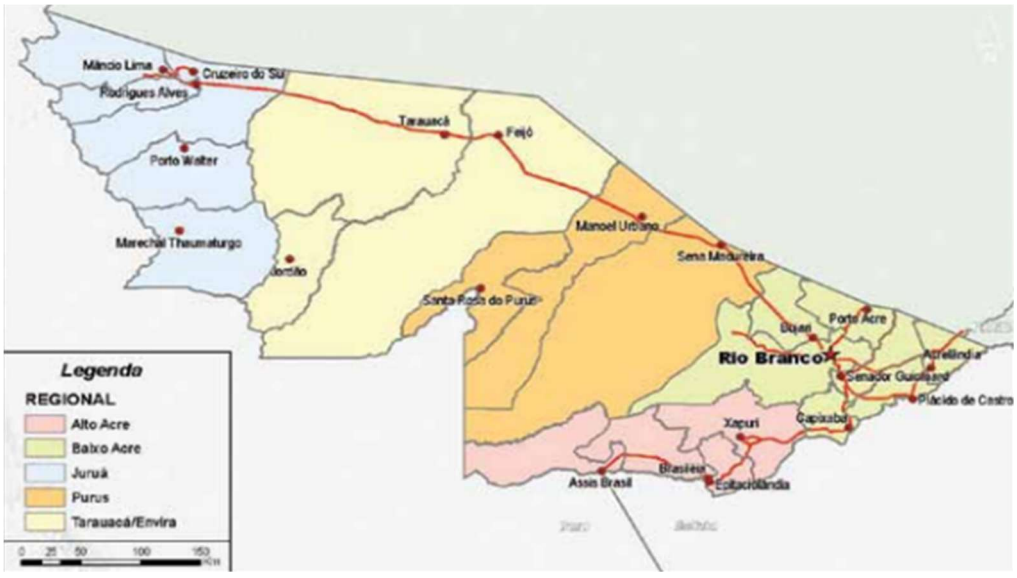
> "O espaço econômico é um conjunto de pontos e de fluxos entre eles, enquanto o espaço geográfico é o espaço banal. Mas ambos são indistinguíveis, pois fixos provocam fluxos em função de seus dados técnicos, que são geralmente locacionais, mas também em função dos dados políticos. Os fixos, como instrumentos de trabalho, criam massas. Mas não basta criar massas, impõe-se fazer com que se movam. E a capacidade de mobilizar uma massa no espaço é dada exatamente pelo poder econômico, político ou social – poder que, por isso, é maior ou menor segundo as firmas, as instituições e os homens em ação." (p.87)

Nesse caso, os diferentes sistemas de deslocamento articulam-se em redes, como o transporte rodoviário, hidroviário e aéreo, que formam verdadeiras linhas conectadas entre pontos diferentes. O espaço econômico, na abordagem de Santos, portanto, é um conjunto de fluxos que são fatores determinantes no deslocamento financeiro. As vias de transporte articulam-se e complementam-se entre si, formando uma verdadeira estrutura de transporte na circulação de pessoas e no fortalecimento das relações mercantis. Portanto, falar de fixos e fluxos, conforme o autor, é analisar a atuação humana de construir pontos específicos destinados a atender demandas sociais e do capital que representam centros de chegada e saída constantemente. Isso gera os fluxos, que são a movimentação diária de cargas e pessoas por meio de rotas definidas que formam redes conectadas entre si.

Assim, aqui se pretende fazer uma discussão e apresentação da dinâmica dos transportes no Juruá acreano, que atualmente é formado por redes hidrográficas com vias de circulação de cargas direcionadas para Manaus; de redes rodoviárias no sentido Rio Branco e demais centros urbanos brasileiros, além da abertura internacional para os países vizinhos como o Peru e a Bolívia, por meio da conexão com a rodovia do Pacifico/BR-317 em direção à cidade de Lima; de redes aéreas centralizadas na cidade de Cruzeiro do Sul, com linhas de circulação diárias internas para os municípios de Marechal Thaumaturgo e Porto Walter e uma rota para Rio Branco, com conexões com a capital federal, Brasília, e principais aeroportos brasileiros.

A microrregião do Juruá passa por um processo de transformação em seus fluxos socioeconômicos, conforme observado na figura 18, capaz de demonstrar os novos eixos rodoviários que se estabelecem.

Figura 18: Microrregiões acreanas e o eixo da BR-364 que possibilita fluxos nacionais e internacionais no sentido Peru.



Fonte: Base de dados geográficos do ZEE-Acre, Fase II, 2006.

O primeiro consiste na integração interna com os munícipios margeados pela rodovia, tais como Bujari, Sena Madureira, Manoel Urbano, Feijó e Tarauacá, que passam a ter uma integração terrestre com destino à capital acreana. O segundo se refere à integração com o estado vizinho de Rondônia, permitindo, assim, acesso aos demais estados brasileiros, principalmente da região Centro-Sul, como São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro, Paraná, além de outros. E o terceiro

consiste na integração internacional com os países vizinhos Bolívia e do Peru, iniciada a partir da confluência com a BR- 317 e que se destina ao interior do território peruano.

Nisso, as redes de transporte na região têm características diversas e contemplam diferentes sujeitos, todavia os fluxos que elas propiciam consolidam as principais relações sociais e econômicas. O contexto de circulação, predominantemente fluvial, ainda se perpetua como importante e é responsável por muitas dinâmicas na região. No entanto, devido à abertura ao mercado global, por meio da conclusão das obras de pavimentação do eixo rodoviário em direção à capital acreana, novas relações tem surgido, formando rotas de direcionamento para diferentes centros econômicos, especialmente de estados do Centro-Sul brasileiro, como São Paulo, que passa a influenciar diretamente a região.

2.3.1 Transporte de passageiros: fluxo fluvial.

A microrregião do Juruá tem no transporte fluvial uma alternativa de conexão entre os municípios de Porto Walter e Marechal Thaumaturgo como o principal centro regional, o município de Cruzeiro do Sul, que possibilita acesso às demais cidades acreanas e brasileiras, por meio da BR-364 e do aeroporto internacional, com voos diários para a capital acreana. A via de circulação fluvial foi, no passado, responsável por possibilitar as principais dinâmicas internas entre as cidades do Juruá, sendo o meio de transporte predominante durante mais de um século. Historicamente, houve uma hegemonia da dinâmica fluvial, justificada pela ausência de eixos rodoviários pavimentados que dessem acesso às principais cidades acreanas e pelo alto preço do transporte aéreo, uma alternativa inacessível para maioria da população, à época.

O transporte fluvial na região tinha com fixo principal o porto localizado na margem direita do rio Juruá, em Cruzeiro do Sul, que no passado era o principal local de partida e chegada, com transporte de passageiros para as comunidades rurais e municípios acreanos e também do interior do amazonas como Guajará e Ipixuna. Atualmente, esse porto fluvial continua a ser um fixo central nos fluxos sociais e econômicos, especialmente no período de intensas chuvas (Inverno amazônico), que contribuem para a elevação do potencial de navegabilidade do rio Juruá.

A microrregião do Juruá é formada por cinco municípios, sendo que dois deles têm no sistema fluvial o principal meio de deslocamento e abastecimento. Nesse contexto, Porto Walter e Marechal Thaumaturgo possuem dependência do rio Juruá e

de seus afluentes, o que faz com que os fluxos socioeconômicos ocorram predominantemente por esse meio de transporte, através de pequenas e médias embarcações que, diariamente, fazem o percurso, com saída do Porto Fluvial de Cruzeiro do Sul, conforme pode ser observado a seguir.

Figura 19: Embarcações no Porto Fluvial de Cruzeiro do Sul.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

Essas embarcações, durante o período de cheia do rio, precisamente nos meses de dezembro, janeiro, fevereiro e março, realizam viagens corriqueiramente para essas cidades com um tempo de deslocamento mais ágil, em decorrência do potencial de navegação do rio Juruá nesse período. Para Porto Walter elas são feitas num tempo estimado de quatro horas subindo o rio (fluxo contrário), enquanto para a cidade de Marechal Thaumaturgo, devido à sinuosidade do rio e por estar localizada mais distante de Cruzeiro do Sul, o tempo de viagem dura em torno de 72 horas, podendo ser um tempo menor, a depender do tipo de embarcação.

Para a maioria da população residente nesses municípios, é a única forma de deslocamento acessível. A inexistência de uma rodovia pavimentada com acesso a Cruzeiro do Sul ocasiona uma grande dependência fluvial no que tange ao abastecimento de gêneros alimentícios e de combustível. Isso contribui para a manutenção dos fluxos no rio Juruá, com embarcações variadas que, diariamente, realizam o transporte de pessoas e mercadorias.

Atualmente, a bacia hidrográfica do rio Juruá é monitorada pela Marinha do Brasil, por meio da Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul, que desde 2012 supervisiona as principais atividades e movimentações nessa região, fazendo o controle das embarcações e garantindo a segurança do fluxo fluvial com atividades de fiscalização para o cumprimento da legislação, conforme se observa na tabela 3, um registro do controle de embarcações despachadas para circulação nos principais rios da região com transporte de pessoas e mercadorias nos anos de 2017 e 2018:

Tabela 03: Embarcações despachadas pela Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul.

2017		**2018**	
Meses	**Quantidade**	**Meses**	**Quantidade**
janeiro	16	janeiro	11
fevereiro	09	fevereiro	08
março	15	março	13
abril	12	abril	11
maio	11	maio	13
junho	06	junho	07
julho	04	julho	04
agosto	13	agosto	06
setembro	06	setembro	06
outubro	11	outubro	23
novembro	14	novembro	04
dezembro	10	dezembro	***
Total	127	**Total**	124

Fonte: Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul/Marinha do Brasil.
Elaborado pelo autor.*** Dados não disponíveis.

O controle dessa movimentação tem garantido o registro da história do fluxo fluvial na região do Juruá, especialmente pelo fato de que não existia controle dessas informações anteriormente à implantação da Agência Fluvial da Marinha. Segundo a CONFLOTAN, atualmente não é feito controle de quantidade de passageiros e nem controle de destino das embarcações, sendo priorizada a fiscalização das condições de segurança e o cumprimento das normas exigidas pela Capitania dos Portos, especialmente para o transporte de produtos inflamáveis e no que diz respeito à taxa de lotação.

As embarcações que recebem a autorização para navegar são variadas (balsas, barco motor, batelão, barco pesqueiro, lanchas, entre outras), e se destinam

principalmente às cidades de Porto Walter e Marechal Thaumaturgo, que ainda tem esse meio de transporte como essencial para suas relações socioeconômicas. Algumas embarcações também se destinam a cidades amazonenses como Guajará, Ipixuna, Eirunepé e especialmente a Manaus, que ainda exerce participação no abastecimento da região.

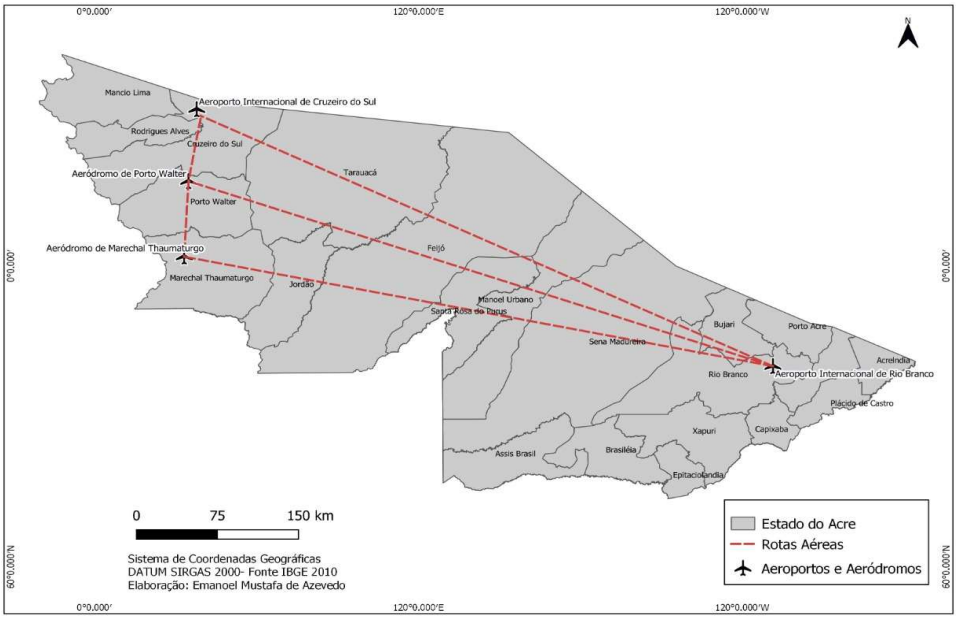
2.3.2 Transporte de passageiros: fluxo aéreo.

O transporte aéreo também faz parte do contexto histórico na região, sendo uma via essencial de locomoção que, durante anos, permitiu uma movimentação interna e externa. No passado, devido ao alto custo, era um privilégio para poucos, mas necessário para a interação regional, principalmente das cidades de Porto Walter e Marechal Thaumaturgo que, sem estradas, necessitavam da via aérea para manter relações socioeconômicas com Cruzeiro do Sul e também com a capital Rio Branco.

A microrregião do Juruá possui um aeroporto regional sediado em Cruzeiro do Sul, com capacidade para receber grandes aeronaves, sendo o principal centro de fluxos desse tipo de transporte e comandando as principais relações entre os fixos, sobretudo por possibilitar conexão com o aeroporto internacional de Rio Branco, sendo também o principal fixo de relações dos dois aeródromos sub-regionais localizados em Porto Walter e Marechal Thaumaturgo, capazes de receber em suas pistas de pouso aeronaves monomotores leves, bimotores leves e jatos executivos com até dez assentos.

Atualmente, esses dois aeródromos possibilitam rotas aéreas em direção a Cruzeiro do Sul e conexão com o Aeroporto Internacional de Rio Branco, além de, eventualmente, possibilitarem voos diretamente para a capital acreana, com conexão nos munícipios de Tarauacá, Jordão e Santa Rosa do Purus, que também possuem pequenos aeródromos, formando, assim, rotas internas na região e externas para demais municípios do interior do Acre. Isso pode ser observado a seguir, por meio da figura 20, que demonstra as principais rotas aéreas internas na microrregião do Juruá, com destaque para a relação com os aeroportos de Rio Branco e Cruzeiro do Sul, fixos centrais para as conexões com o oeste acreano.

Figura 20: Principais rotas aéreas no Juruá com destino a Rio Branco.



Fonte: Sistema de Coordenadas Geográficas DATUM SIRGAS 2000; Instituto Brasileiro de Geografia, 2010. Elaborado por Emanoel Mustafa de Azevedo.

A cidade de Cruzeiro do Sul, por ser o mais importante centro econômico da Amazônia ocidental acreana, é a sede do Aeroporto Internacional que tem capacidade de receber grandes aeronaves e movimenta anualmente uma média de 80.081 passageiros, 5.159 voos e 91.937 kg de carga aérea (INFRAERO). O aeroporto atende a aviação civil, comercial, turística e é base de apoio aos municípios vizinhos no que tange a deslocamentos para questões de atendimento médico e para operações militares, tendo papel fundamental na economia local ao receber empresários e investidores, sendo uma alternativa rápida de deslocamento.

Atualmente, a cidade dispõe de um voo diário, ofertado pela companhia Gol Linhas Aéreas, em avião comercial tipo Boeing 737, com destino a Rio Branco/Brasília e conexões nacionais e internacionais. A seguir, por meio da figura 21, pode ser observada a estrutura do novo terminal de passageiros que foi ampliado e reformulado com projeto arquitetônico que valoriza a cultura amazônica regional, lembrando uma habitação indígena.

Figura 21: Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

O aeroporto foi inaugurado em 28 de outubro de 1970, mas só foi aberto ao tráfego público em 1976, tendo sido gerido pela prefeitura da cidade até 31 de março de 1980, quando passou então para a jurisdição da Infraero. As obras em 2009 mudaram totalmente a estrutura interna e externa. Trazendo formas mais modernas e tecnológicas, o aeroporto ganhou um salão de eventos e exposições de 250 m², além um amplo estacionamento e um saguão moderno. (INFRAERO,2019)

Em 2017, segundo informações da INFRAERO, o aeroporto recebeu, diariamente, 261 pessoas, ou seja, 95.270 pessoas durante todo o ano, estando entre os mais movimentados da Amazônia brasileira, servindo de base para a população do oeste acreano e do sudoeste amazonense como Eirunepé, Envira, Guajará, Ipixuna e Atalaia do Norte, que tem na cidade de Cruzeiro do Sul o principal urbano econômico, devido à maior proximidade e maior facilidade de acesso por meio das vias fluviais. A população dessas cidades utiliza o transporte aéreo deste aeroporto para deslocamentos nacionais. O movimento anual de aeronaves e passageiros tem aumentado consideravelmente desde 2013, quando registrou 2.971 voos domésticos. Ressalte-se que em 2017 foram registrados 3.111, conforme pode ser observado a seguir por meio da figura 22, que apresenta o crescimento da movimentação anual de voos e passageiros entre os anos de 2013 e 2017:

Figura 22: Fluxo do Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul, o décimo mais movimentado da Região Norte.

Movimento Anual de Aeronaves (Pousos + Decolagens)

Ano	Regular		Não Regular			Total	Var. % Anual	Part. na Rede %
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional	Executiva/Geral			
2013	724	0	2.971	0	941	4.636	-	0,23
2014	699	0	4.236	2	636	5.573	20,21	0,29
2015	710	0	2.447	4	1.628	4.789	-14,07	0,27
2016	699	0	3.011	2	1.447	5.159	7,73	0,33
2017	929	0	3.111	0	943	4.983	-3,41	0,32

Movimento Anual de Passageiros (Embarcados + Desembarcados)

Ano	Regular		Não Regular			Total	Var. % Anual	Part. na Rede %
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional	Executiva/Geral			
2013	55.239	0	11.921	0	3.056	70.216	-	0,07
2014	57.339	0	14.918	64	2.398	74.719	6,41	0,07
2015	65.769	0	8.116	0	5.959	79.844	6,86	0,07
2016	64.161	0	11.079	0	4.841	80.081	0,30	0,08
2017	79.729	0	12.224	0	3.317	95.270	18,97	0,09

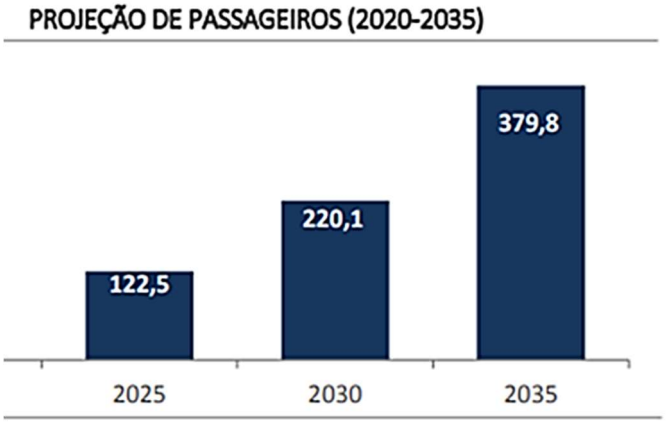
Fonte: Anuário Estatístico Operacional 2017/INFRAERO.

É um aeroporto importante na região e exerce um papel fundamental para o desenvolvimento e para a integração, uma vez que possibilita conectar, de modo ágil, diferentes regiões geográficas. Além de desempenhar importante função quanto ao transporte de pessoas e mercadorias, também viabiliza a logística internacional de passageiros e de cargas em menor tempo, se comparado a outros modais de transporte. O fluxo de passageiros tem aumentado ano a ano e a projeção para o futuro é de um crescimento acentuado, de acordo com previsões da SAC/MTPA. Com base no crescimento populacional e na possibilidade da oferta de novas rotas nacionais, como o reestabelecimento do voo direto para Manaus e a possibilidade de oferta de uma rota internacional com a cidade peruana de Pucallpa, que permitiria acesso às cidades de Cuzco e Lima, atualmente o aeroporto atende os cinco municípios da microrregião acreana do Juruá, além dos municípios amazonenses de Guajará, Ipixuna, Envira e Eirunepé.

De acordo com dados disponibilizados pela SAC/PR – atual SAC/MTPA, é estimada uma demanda de, aproximadamente, 379,8 mil passageiros no aeroporto para o ano de 2035. Tal valor é, aproximadamente, 300% maior do que a movimentação esperada para o ano de 2025, que é de 122,5 mil passageiros. Atualmente, está em discussão entre os governos do estado do Acre e do Departamento peruano de Ucayalli a criação da rota aérea Pucallpa/Cruzeiro do Sul, Cruzeiro do Sul/ Rio Branco; Rio Branco/Puerto Maldonado e Puerto Maldonado/Lima, visando especialmente a integração entre o Brasil e o Peru. A projeção de crescimento

de passageiros pode ser observada por meio do gráfico 1, que traz uma estimativa entre os anos de 2025 e 2035.

Gráfico 1: Projeção de passageiros do Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul.



Fontes: Dados fornecidos pela SAC/PR – atual SAC/MTPA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Nesse contexto, o aeroporto internacional de Cruzeiro do Sul se configura o centro do transporte aéreo na região, comandando os principais fluxos internos do oeste acreano, principalmente com destino à capital acreana e as demais cidades brasileiras, sendo um fixo predominante e onde acontecem as principais relações socioeconômicas por via aérea, além de suas operações ultrapassarem os limites político-administrativos, ao servir à população de cidades amazonenses.

2.3.3 Transporte de passageiros: fluxo rodoviário.

O transporte rodoviário em toda a microrregião do Juruá é algo que vem crescendo nos últimos anos, sobretudo após a pavimentação do trecho da BR-364 entre Cruzeiro do Sul em direção à capital acreana, fator que tem promovido um fortalecimento desse meio de transporte, especialmente pelo aumento da oferta de vagas de deslocamento de pessoas e a intensificação do movimento de caminhões de grande porte para abastecimento da rede varejista de todas as cidades.

O transporte, por meio da rodovia, tem sido um elemento de transformações nessa região, ao direcionar a economia dos municípios do Juruá para Rio Branco e demais centros brasileiros, mudando, assim, os principais fluxos socioeconômicos que antes ocorriam predominantemente por meio dos rios em direção à cidade de Manaus, principal centro de abastecimento. No entanto, a consolidação do eixo rodoviário tem

causado, nos últimos anos, o enfraquecimento das dinâmicas econômicas por vias fluviais que, eram demasiadamente mais demoradas e atendiam somente à questão econômica, já que o segmento social permanecia direcionado para Rio Branco por meio aéreo, sendo bastante oneroso.

A intensificação do fluxo rodoviário é algo recente no Juruá, com aproximadamente 10 anos desde que as dinâmicas sociais e econômicas passaram a ocorrer, preponderantemente, por desse meio de transporte. Nas décadas de 1980 e 1990, praticamente não havia fluxo terrestre entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul. Uma viagem entre as duas cidades chegava a durar quase 20 dias, em tempos de alto índice pluviométrico, entre os meses de outubro e maio, sendo praticamente impossível transportar cargas neste período. O pouco fluxo que ainda ocorria era de pessoas que usavam desde ônibus até veículos rústicos, como carroças movidas por tração animal.

Apenas no período de estiagem correspondente aos meses de julho a setembro é que ocorria um aumento nos fluxos. Isso quando a rodovia era reaberta, já que nem todo ano as autoridades tomavam medidas para que ela, de fato, tivesse condições de trafegabilidade. Nessa época de estiagem, apenas um ônibus diário fazia a linha Rio Branco – Cruzeiro do Sul, com aproximadamente 40 vagas disponíveis, com uma duração de cerca 16 horas entre trechos pavimentados e não pavimentados.

Essa realidade foi modificada no início da segunda década de 2010, quando ocorreu a finalização das obras de pavimentação da rodovia em que o fluxo se intensificou consideravelmente. As pessoas passaram a se deslocar frequentemente para Rio Branco em busca de atendimento médico e social, bem como em busca de mercadorias com preços mais acessíveis e de melhor qualidade. Esse eixo rodoviário rompeu o isolamento terrestre de décadas de uma região e tem transformado consideravelmente a sua configuração espacial.

A cidade de Cruzeiro do Sul, considerada a capital do Juruá, é o principal centro por onde ocorrem os fluxos rodoviários em direção a Rio Branco e, principalmente, entre as cidades de Mâncio Lima, Rodrigues Alves e Guajará (AM). A imagem a seguir retrata o atual terminal rodoviário e urbano da região, por onde passam, diariamente, pessoas de praticamente todas as cidades do Juruá acreano e do Amazonas. Trata-se de um fixo rodoviário que concentra os principais fluxos

internos entre as cidades da região e externos com destino às demais cidades acreanas.

Figura 23: Terminal Rodoviário e Urbano da Cidade de Cruzeiro do Sul.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

O terminal rodoviário tem um intenso fluxo diário para as cidades acreanas de Rodrigues Alves e Mâncio Lima, com ônibus diários a cada 60 minutos, e dispõe de uma rota para a cidade amazonense de Guajará, a aproximadamente 15km de Cruzeiro do Sul. Para a cidade de Rodrigues Alves, existem dois eixos rodoviários de fluxos, tendo estes o Terminal Rodoviário de Cruzeiro do Sul como ponto de partida.

O primeiro eixo se dá pela rodovia estadual AC-407, que liga Cruzeiro do Sul a Rodrigues Alves, por meio de uma linha de transporte coletivo com um ônibus regular que faz este percurso diariamente, num intervalo de 60 minutos. O segundo trecho mais movimentado ocorre pela “estrada variante”, que consiste num desvio terrestre construído na época das obras de pavimentação, localizado na confluência da BR-364 com o rio Juruá, encurtando a viagem para Cruzeiro do Sul, com necessidade de realizar a travessia no rio Juruá.

Esse percurso é utilizado com mais frequência pela população de Rodrigues Alves, especialmente por ser mais curto com, aproximadamente 15 km. Atualmente, ele é ofertado por meio de vans e micro-ônibus que realizam o transporte durante todo o dia, sobretudo em horário comercial. A seguir, por meio do quadro 2, podem ser observadas as principais rotas terrestres que se originam no terminal rodoviário de Cruzeiro do Sul.

Quadro 2: Principais rotas rodoviárias na microrregião do Juruá

Principais rotas rodoviárias			
Rotas	Tempo estimado	Tipo de transporte	Via urbana
Cruzeiro do Sul/Mâncio Lima	60 minutos	ônibus comum	Rodovia AC-405
Cruzeiro do Sul/Rodrigues Alves	90 minutos	ônibus comum	Rodovia AC-407
Cruzeiro do Sul/Rodrigues Alves	30 minutos	micro vans	Rodovia BR-364*
Cruzeiro do Sul/Rio Branco	12 horas	ônibus convencional	Rodovia BR-364
Cruzeiro do Sul/Guajará (AM)	30 minutos	ônibus comum	Estrada do Guajará

Fonte: Elaborado pelo autor. Dados coletados durante o trabalho de campo.
*Via travessia da balsa no rio Juruá com destino a BR-364 e utilização da estrada variante.

Para a cidade de Mâncio Lima, existe um trecho rodoviário saindo do Terminal Rodoviário de Cruzeiro do Sul por meio da rodovia estadual AC-405, com aproximadamente 35km e uma duração de cerca de 60 minutos, funcionando diariamente, de segunda a sábado, no horário das 5h às 17h. É um trecho de movimento pendular, pelo fato de boa parte da população se deslocar com o objetivo de buscar atendimentos de serviços públicos, além do fluxo de um grupo considerável de trabalhadores que residem em Mâncio Lima e possuem vínculos empregatícios com empresas sediadas em Cruzeiro do Sul. Existe também um fluxo diário em direção a Rodrigues Alves, já que as duas cidades tem uma proximidade e movimentam pequenas trocas comerciais.

O fluxo com mais intensidade se dá em direção à capital Rio Branco, com duas empresas responsáveis pelos deslocamentos. Com ônibus diários na parte da manhã e da noite, a rota segue em direção as demais capitais do Brasil como Porto Velho (RO). O meio de transporte rodoviário é bastante utilizado e hoje é responsável por novas dinâmicas econômicas da região em direção ao Centro-Sul brasileiro.

Atualmente, são ofertados cinco ônibus diários em direção à capital acreana, com aproximadamente 250 vagas ofertadas pelas duas empresas que operam este trecho. A procura é constante por pessoas e empresários que tenham objetivos pessoais e econômicos. Portanto, com relação ao fluxo rodoviário, a centralidade ocorre em Cruzeiro do Sul, por meio do terminal rodoviário que direciona os principais fluxos, frequentemente através da BR-364, que é uma importante rota terrestre consolidada e de integração com os demais centros econômicos do país e da América do Sul, facilitando o deslocamento para os países de fronteira, como Bolívia e Peru.

2.4 Comércio e abastecimento.

O Juruá acreano sempre teve seu comércio fortalecido por meio das vias fluviais. No entanto, após a entrega da pavimentação da rodovia em direção a Rio Branco, a região passa por um processo de transformação e enfraquecimento da centralidade de Manaus por meio da bacia hidrográfica, abrindo passagem para o fortalecimento dos fluxos terrestres, com o incremento diário da movimentação de caminhões e carretas para fazer o abastecimento das cidades.

De outubro de 2011 a fevereiro de 2012, chegaram em Cruzeiro do Sul apenas 12 balsas vindas de Manaus, enquanto o normal para o período seria de 20 a 25 balsas, carregando produtos como ferro, cimento, brita, tinta, açúcar, trigo, gás e combustível. O movimento no porto, após a pavimentação da BR-364, caiu mais de 50%, ou seja, a rodovia tem causado uma desfuncionalização do rio Juruá (ACRE, 2012).

A rodovia pavimentada trouxe uma nova dinâmica à região, sobretudo nos fluxos de mercadorias. Antes os rios eram as principais vias de abastecimento, realidade que começou a mudar início da década de 2010. Atualmente, a região do Juruá possui sua base econômica direcionada para o Centro-Sul brasileiro, responsável pelos principais fluxos de abastecimento do comércio local. Com a estrada pavimentada, ocorreu um encurtamento no tempo de viagem e a possibilidade de chegada de produtos e gêneros alimentícios variados. Para a Associação Comercial do Alto Juruá, de acordo com uma fala feita por seu presidente Marcos Venício Alencar de Souza:

> (...), o abastecimento de Cruzeiro do Sul via fluvial vai cair 80% com a conclusão definitiva da BR-364. Os produtos chegam mais rápido por terra, o que dá mais folga aos comerciantes com relação à validade deles. Além disso, não há mais necessidade de formação de grandes estoques reguladores: todos os dias chegam caminhões com mercadorias pela BR-364.

A interligação com a capital Rio Branco possibilitou a abertura ao mercado nacional e global. Os principais estabelecimentos comerciais utilizam a via terrestre para abastecer a rede varejista, conforme podemos observar na figura a seguir, que registra um supermercado em Cruzeiro do Sul que oferece produtos fabricados nas regiões Sul e Sudeste do Brasil, desde alimentos perecíveis a produtos

industrializados de multinacionais sediadas nos principais centros econômicos do país.

Figura 24: Supermercado varejista em Cruzeiro do Sul.

Fonte: Elaborado pelo autor.

O abastecimento dos pequenos e grandes comércios da região ocorre por meio da rodovia. No entanto, alguns produtos (como combustível) ainda são trazidos de Manaus pelas balsas por meio do Rio Juruá. Os fluxos econômicos fluviais ainda são predominantes para as cidades de Porto Walter e Marechal Thaumaturgo, com fluxos de mercadorias trazidas pela estrada até Cruzeiro do Sul e em seguida despachada ao porto fluvial em direção à sede desses municípios.

2.5 Produção e venda de produtos regionais.

Os municípios acreanos do Juruá têm suas bases econômicas voltadas para a agricultura familiar, com a produção dos mais variados produtos como arroz, feijão, batata doce, milho, cana-de-açúcar, entre outros, especialmente os derivados da mandioca, produto cultivado em todas as cidades, em larga escala, para a produção da farinha. A produção alimentícia é o segmento que tem maior destaque e atualmente gera emprego e renda para muitos trabalhadores.

Nos últimos anos, a produção agrícola tem se diversificado e crescido em toda a região, com expansão de lavouras em todas as cidades. Alguns produtos, inclusive, como o feijão orgânico de Marechal Thaumaturgo, têm alcançado o mercado nacional através de grandes empresas sediadas no Sudeste brasileiro interessadas em adquirir o produto. Os principais produtos cultivados são o milho, o arroz, a cana-de-açúcar, o

feijão e a mandioca, que se destaca na produção e no rendimento. A seguir, é possível observar a produção agrícola somada dos municípios de Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Rodrigues Alves, Porto Walter e Marechal Thaumaturgo, com destaque para a mandioca, principal produto cultivado na região, seguido da cana-de-açúcar e do milho.

Tabela 4: Produção agrícola somada dos munícipios da microrregião do Juruá acreano

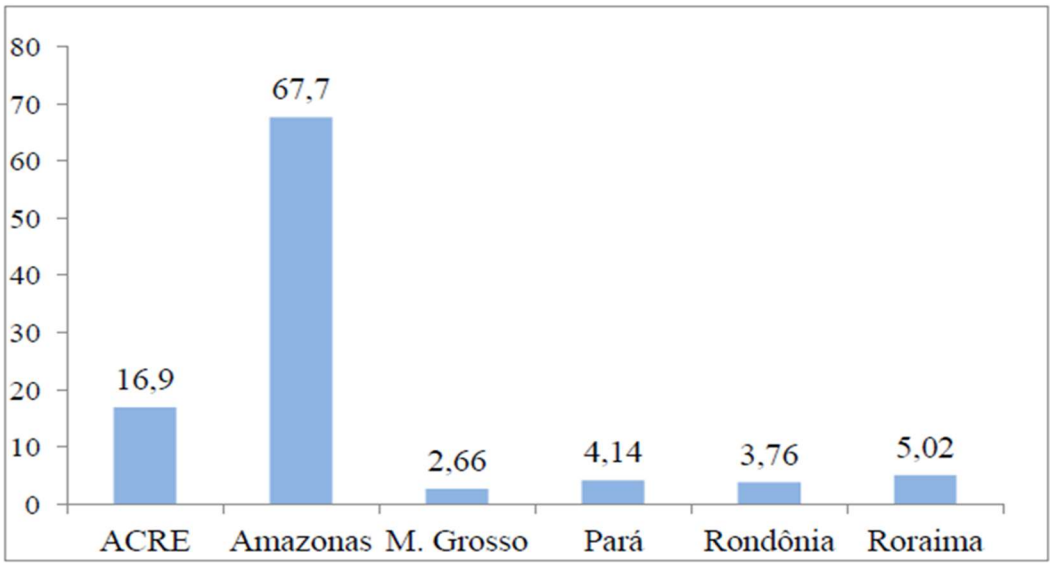
VARIÁVEL	MILHO	ARROZ	CANA-DE-AÇÚCA	FEIJÃO	MANDIOCA
Qtde. produzida (toneladas)	4355	1120	3095	1053	191400
Valor da produção (x 1000) R$	3877	111200	29736	4313	65154
Área plantada (hectares)	2550	720	115	1920	8520
Área colhida (hectares)	2550	720	115	1920	8520
Rendimento Médio (kg/ha)	8450	6102	13300	2763	75447

Fonte: IBGE, 2018. Elaborado pelo autor.

Na região do Juruá, boa parte do cultivo da mandioca é voltado para a produção de farinha, devido à qualidade diferenciada e aceitação de mercado. A marca “Farinha de mandioca de Cruzeiro do Sul” se consolidou no mercado regional como um produto de qualidade superior. Atualmente, a mandioca se destaca como o principal produto agrícola em termos de valor econômico da região. As cidades que mais se destacam na produção da mandioca e da farinha são Cruzeiro do Sul e Mâncio Lima, com 66.500 e 51.200 toneladas, respectivamente (IBGE,2018).

Hoje, a “farinha de cruzeiro do sul” representa um símbolo da região, apesar da marca registrar apenas o nome da principal cidade. É um produto fabricado por agricultores familiares e trabalhadores cooperados de todas as cidades que fortalecem o aumento da produção para o mercado interno e externo. Hodiernamente, o produto é exportado para outros estados brasileiros como Rondônia, Amazonas, Mato Grosso, Pará e Roraima, atualmente os principais compradores e consumidores do principal produto regional do oeste acreano. Conforme informações a seguir, o principal comprador da farinha é o estado do Amazonas.

Gráfico 2: Principais destinos da farinha de mandioca de Cruzeiro do Sul em percentagem do volume comercializado.



Fonte: EMBRAPA/ ACRE, 2012. Elaborado por Amauri Siviero; Márcio Muniz A. Bayma; Marcelo André Klein; Mauro Sergio Vianello Pinto.

No mercado interno, os principais compradores são os supermercados varejistas e atacadistas, restaurantes e lanchonetes da região e de outros municípios do Acre, com destaque para o mercado da capital Rio Branco. O produto é encontrado facilmente na rede varejista e atacadista da capital acreana, sendo apreciado pela maioria da população.

Em Cruzeiro do Sul, a farinha é encontrada facilmente no Mercado do Agricultor, localizado no centro da cidade, em forma natural e produzida diretamente por pequenos agricultores, que diariamente movimentam o comércio local com a venda da produção. Diversos empresários comercializam o produto nos diferentes supermercados da região, devido à alta qualidade e sabor da farinha, base da economia da região, conseguindo adquirir o selo de indicação geográfica pelo Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI), sendo o primeiro produto agrícola no estado do Acre a receber essa certificação de qualidade e de indicação geográfica.

Conforme o Ministério da Agricultura, o registro de Indicação Geográfica (IG) é conferido a produtos ou serviços que são característicos do seu local de origem, o que lhes atribui reputação, valor intrínseco e identidade própria, além de os distinguir em relação aos seus similares disponíveis no mercado. São produtos que apresentam uma qualidade única em função de recursos naturais como solo, vegetação, clima e saber fazer. O marco legal das Indicações Geográficas no Brasil é a Lei da

Propriedade Industrial (n.º 9.279/1996), que regula os direitos e obrigações sobre propriedade industrial e intelectual no Brasil. Conforme essa lei, especialmente de acordo com a redação dos artigos 176 a 178, a Indicação Geográfica se constitui sob duas formas: a Indicação de Procedência e a Denominação de Origem. A Indicação de Procedência é o nome geográfico de país, cidade, região ou localidade de seu território, que se tenha tornado conhecido como centro de extração, produção ou fabricação de determinado produto ou de prestação de determinado serviço (MAPA, 2017).

Segundo a Embrapa/Acre, mais de 800 casas de farinha foram mapeadas e registradas na região, com o intuito de fornecer informações para a obtenção do selo. Nesse contexto, a farinha de Cruzeiro do Sul, ao receber reconhecimento de um produto oriundo do Juruá e produzido com qualidade em todas as cidades da região, consolida a abertura ao mercado regional amazônico e nacional, além de representar uma peculiaridade exclusiva de caracterização regional. A comercialização local do produto pode ser observada a seguir, por meio da figura 25, num registro da movimentação diária de trabalhadores e turistas no centro comercial de produtos regionais em busca dos produtos regionais, principalmente da farinha:

Figura 25: Centro regional de comércio de Cruzeiro do Sul.

Fonte: Elaborado pelo autor.

A produção da farinha corresponde ao principal produto regional do Juruá, sendo destaque no cenário estadual e, atualmente, em expansão em direção ao Norte e Centro-Oeste brasileiro. Nos supermercados de Porto Velho, é um produto ofertado pelas maiores redes varejistas e bem aceito pela população rondoniense. A produção de farinha e os demais variados da mandioca (como doces) são responsáveis pelo sustento de muitos trabalhadores na região, desde as fases do início de plantio até a venda nos mercados. Apesar de ser um produto industrializado e com valor agregado ao capital, os pequenos trabalhadores são responsáveis pela produção e venda em forma natural, como pode ser observado a seguir, com a oferta do produto feito em sua forma não industrial e vendido no centro comercial da cidade de Cruzeiro do Sul. Os produtores dos municípios vizinhos realizam suas vendas nesse lugar devido à intensa movimentação diária e pela centralidade do mercado, que recebe visitantes de diferentes lugares do Acre e do Brasil.

Figura 26: Venda de produtos derivados da mandioca no mercado regional.

Fonte: Elaborado pelo autor.

No Juruá, outros produtos são comercializados e produzidos pelos pequenos agricultores, como o feijão produzido na cidade de Marechal Thaumaturgo e vendido em sua forma orgânica em garrafas PET, correspondendo a uma atividade em expansão para o mercado local e regional. Segundo o IBGE, em 2018 a produção de feijão foi equivalente a 258 toneladas. Nesse contexto, o Juruá acreano é uma região

aberta ao mercado nacional e global, com produção em expansão e sendo divulgados ao comércio dos grandes centros brasileiros, conforme se observa a seguir, em registro da participação de pequenos produtores participando e divulgando o feijão orgânico no maior evento agropecuário do estado do Acre, que ocorre na cidade de Rio Branco.

Figura 27: Produtores de Marechal Thaumaturgo divulgando o feijão orgânico na Expoacre 2019.

Fonte: Thiago Cabral, 2019.

2.6 Pesca artesanal e o incremento da Aquicultura no Juruá.

A pesca artesanal, como extrativismo, faz parte do processo histórico de formação socioeconômica da região, ocorrendo antes mesmo da formação dos primeiros povoados. Era uma atividade já praticada pelos povos indígenas que ali habitavam e se manteve através dos tempos, evoluindo com as diversas transformações que ocorreram com as chegadas dos migrantes nordestinos.

Embora a pesca sempre tenha existido como atividade de subsistência para boa parte da população, seu papel dentro da economia é bastante diversificado**.** A pesca artesanal é uma das principais atividades econômicas na região e ocorre em todos os municípios na bacia hidrográfica do rio Juruá, especialmente seus afluentes rio Môa, Japiim, Paraná do Mouras, Liberdade, Amônia, Breu e Arara. É uma atividade econômica responsável pelo sustento de muitos ribeirinhos que vivem em comunidades rurais e comercializam a produção nos mercados centrais dos

agricultores e pescadores de cada município. A maior parte da produção é destinada à rede comercial da cidade de Cruzeiro do Sul, maior mercado consumidor do pescado artesanal.

Atualmente, há colônia de pescadores em Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Rodrigues Alves, Porto Walter e Marechal Thaumaturgo, órgão responsável pela representação sindical desses trabalhadores, sendo uma associação de interesse comum, com gestão participativa, de modo que se valorize a capacidade de tomar decisão e resolver problemas conjuntamente.

A pesca é muito importante para a economia local e é responsável pela criação e manutenção de renda nas comunidades rurais localizadas à margem dos rios. As principais espécies comercializadas são de mandi, piau, pacu, surubim, tambaqui, sardinha, etc. É possível encontrar peixe nos mercados locais, em canoas, em barcos e até carros às margens do rio, conforme pode ser observado por meio da figura 28,

Figura 28: Pescadores artesanais no rio Juruá.

Foto: Adelcimar Carvalho, 2016.

Segundo a Colônia de Pescadores de Mâncio Lima e Rodrigues Alves, no ano de 2015, mais de 2.600 e 1.300 pessoas, respectivamente, faziam da pesca seu principal meio de sobrevivência. Nesses municípios, a atividade da pesca se concentra principalmente nos rios Môa, Azul e Juruá.

Todavia, a pesca artesanal atualmente é uma atividade que passa a dividir espaço com a atividade de pesca em cativeiro em decorrência do incremento das atividades de piscicultura na região, sendo um projeto de expansão econômica

iniciada no final do primeiro mandato do governador Sebastião Viana (2011-2014). No ano de 2014, foi inaugurado, em Cruzeiro do Sul, o Centro Tecnológico de Produção de Alevinos, com uma área de 15 hectares e 47 tanques. O complexo tinha capacidade inicial para receber mais de cinco milhões de alevinos. Segundo o governo do estado do Acre (2014), foram investidos mais de R$ 7,9 milhões na construção desse Centro Tecnológico, sendo que o principal objetivo era alavancar a produção de pescado na região e gerar renda e emprego para a população. A seguir, por meio da figura 29 pode, ser observada a consolidação desse projeto de expansão da piscicultura em Cruzeiro do Sul.

Figura 29: Centro tecnológico para a produção de pescado em Cruzeiro do Sul.

Foto: Onofre Brito/Secom, 2014.

Nos primeiros anos de concretização do projeto de expansão da atividade de piscicultura, ocorreu um crescimento na produção em todos os municípios, especialmente em Marechal Thaumaturgo, que teve um crescimento considerável entre os anos de 2013 e 2015. Os municípios de Cruzeiro do Sul, Mâncio a Lima e Porto Walter foram os maiores produtores de alevinos na região no ano de 2015, como se observa a seguir, na tabela 5.

Tabela 5: Produção da piscicultura na microrregião Juruá.

Municípios	Produção em (quilogramas)		
	2013	2014	2015
Acre	3.863.978	5.401.011	6.071.983
Microrregião do Juruá	382.297	1.135.598	1.645.717
Cruzeiro do Sul	88.603	301.952	496.211
Mâncio Lima	124.380	341.351	330.397
Rodrigues Alves	39.645	217.521	271.520
Porto Walter	106.630	231.044	373.621
Marechal Thaumaturgo	23.039	43.730	173.968

Fonte: Acre em números, 2017. Elaborador pelo autor.

Entretanto, atualmente o projeto de Piscicultura no Acre passa por um processo de intensa crise, sobretudo do Complexo de Piscicultura Peixes da Amazônia, que consiste em empresa de sociedade anônima em parceria público-privada, criada para gerenciar a cadeia produtiva do peixe no Acre. Após inúmeros problemas financeiros apresentados no ano de 2018 ocasionados, em parte, por não conseguir vender peixes em alta escala, como pretendia, a empresa atrasou pagamentos de fornecedores, funcionários e não conseguiu engrenar no mercado de pescados. Com isso, a indústria público-privada Peixes da Amazônia acreana encerrou as atividades e entrou com pedido de recuperação judicial, atingindo diretamente a economia de todos os municípios que faziam parte desse projeto.

CAPÍTULO III MICRORREGIÃO DO JURUÁ E AS PERPECTIVAS ATUAIS.

No terceiro e último capítulo dessa pesquisa, busca-se evidenciar com base nas leituras, discussões, debates, pesquisas bibliográficas e trabalho de campo o rol de importância do tema, apresentando as principais conclusões que concorreram para uma maior completude do panorama desse trabalho.

Aqui, pretende-se descrever analiticamente a região do Juruá após o processo de consolidação de integração terrestre com Rio Branco e, consequentemente, com todo o território nacional, fato que tem gerado um intenso processo de transformação na configuração urbana regional de todos os munícipios, ocasionando impactos econômicos, sociais, políticos e culturais e na geografia da região, sobretudo pela mudança de centralidades e dos fluxos socioeconômicos.

Nesse universo, a integração terrestre de Cruzeiro do Sul com Rio Branco tem sido um fator de transformação na região e tem colocado todos os municípios num novo cenário geográfico. De um lado, ao final desse capítulo, espera-se que as principais transformações ocasionadas por meio da BR-364 tenham sido contempladas e possibilitem um novo olhar sobre a região e sobre a importância da rodovia no crescimento econômico. De outro, em contrapartida, há a expectativa de demonstrar que a rodovia também é um fator altamente impactante ao meio natural e ao possibilitar fluxos diários, tendo trazido consigo o avanço de problemas sociais como o aumento da violência e do tráfico de drogas.

3.1 Consolidação da rede rodoviária que conecta a microrregião do Juruá ao restante do estado acreano.

A pavimentação das obras representa a abertura ao mercado nacional e global, por meio da rede terrestre que se forma e traz consigo novos agentes sociais e econômicos que tendem a promover impactos positivos e negativos na conjuntura do espaço geográfico. Para a população do Juruá, trata-se de um rompimento com o isolamento terrestre, que dificultava a vida, sobretudo pela ausência do poder público em muitos setores básicos. Os 653km que separavam os dois principais centros urbanos acreanos estão concluídos, ligando várias cidades ao longo do trajeto e trazendo consigo uma nova dinâmica de relações entre si. Na figura 30, abaixo, é demonstrada a consolidação interna da integração das principais cidades acreanas

no sentido leste/oeste, representado pelo trecho inicial da rodovia no perímetro urbano de Rio Branco em direção a Cruzeiro do Sul, evidenciando, assim, a concretização do circuito de redes de transporte rodoviárias que se formam após o fim das obras no início da década de 2010.

Figura 30: BR-364: início do trajeto em direção ao oeste do estado.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

A estrada tem possibilitado a consolidação de uma rede terrestre de leste para oeste no território acreano, bem como em direção ao eixo rodoviário para a cidade de Porto Velho e, por conseguinte, ao Centro-Sul brasileiro. Ao mesmo tempo, tem tornado possível a integração internacional por meio da conexão com a BR-317 (rodovia do Pacífico), o que possibilita relações com os países vizinhos andinos da Bolívia e Peru. Além disso, também passou a permitir conexão com a cidade amazonense de Boca do Acre/AM, distante de Rio Branco aproximadamente 240km.

A microrregião do Juruá se integra às principais dinâmicas econômicas estaduais e nacionais, principalmente pela possibilidade de escoamento da produção local por via terrestre e do abastecimento das cidades a preços mais acessíveis e com menor tempo de viagem. A integração interna entre as cidades do Juruá se dá por meio da rodovia BR-364 e de duas rodovias estaduais: a AC-405, que liga Cruzeiro do Sul a Mâncio Lima, com aproximadamente 35km de eixo pavimentado e possibilita, diariamente, a circulação de pessoas e mercadorias entre as duas cidades, e a AC-407, que liga Rodrigues Alves a Mâncio Lima e possibilita conexão com a AC-405.

Ambas as rodovias estaduais fazem conexão com a BR-364. Na figura 31, a seguir, é demonstrado parte do trecho da AC-407 em direção à sede urbana do município de Rodrigues Alves.

Figura 31: AC-407: ligação terrestre entre Rodrigues Alves e Mâncio Lima.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

Nesse sentido, a finalização das obras de pavimentação da estrada entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul consolida a formação de uma rede de transporte no Juruá, subdividido em três eixos rodoviários de fluxos de pessoas e mercadorias, que antes aconteciam de forma pífia e agora passam a se intensificar. O primeiro consiste na integração interna entre os cinco municípios que formam a região, com destaque para Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima e Rodrigues Alves, que passam a interagir entre si por meio das rodovias estaduais AC-405 e AC-407 em confluência com a BR-364, o que possibilita uma via de acesso às demais cidades acreanas.

Os municípios de Porto Walter e Marechal Thaumaturgo, mesmo não possuindo conexão terrestre com nenhum munícipio do Acre, passam a ser beneficiadas pelas mudanças no comércio e no serviço público das cidades vizinhas. O encurtamento do tempo de viagem dos caminhões que abastecem a rede varejista e os postos de gasolina também impacta na vida da população dessas cidades, onde ainda predomina a dinâmica fluvial. Atualmente, para essas cidades, o abastecimento dos principais insumos alimentícios e demais mercadorias ocorre por meio terrestre vindos de Rio Branco e demais cidades brasileiras, sendo necessário utilização das

vias fluviais para conclusão do transporte com intermediação do porto fluvial de Cruzeiro do Sul, que funciona como um centro de distribuição para essas cidades.

O segundo se refere à dinâmica interestadual, com todas as cidades margeadas pela estrada como, tais como Tarauacá, Feijó, Manoel Urbano, Sena Madureira, Bujari e a capital Rio Branco. A região do Juruá passa a realizar trocas comerciais e escoamento de seus produtos para os mercados interno e externo, além do fluxo diário de veículos entre essas cidades com realização de transporte de passageiros.

O terceiro se refere à integração com os demais estados brasileiros de Rondônia, Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e São Paulo, localizados no eixo da rodovia e possibilitam acesso às demais regiões, através de diferentes rodovias federais. Esse eixo para região do Juruá consiste na abertura ao mercado das grandes empresas brasileiras, sediadas no Centro-Sul brasileiro, que passam a se instalar na região e são responsáveis pelo abastecimento de insumos e gêneros alimentícios. Atualmente, a região tem o abastecimento de combustível hegemonicamente realizado por via terrestre, por ser mais rápido o transporte. A chegada de novos empreendimentos econômicos tem sido possível, acima de tudo pela possibilidade de interconexão terrestre entre boa parte das cidades acreanas e, como consequência, acesso ao mercado consumidor.

Portanto, o Juruá acreano tem na BR-364 a base de consolidação da rede de transporte de integração local e global, ao possibilitar fluxos cotidianos e a abertura ao capital das grandes empresas e dos setores como a agricultura e pecuária. A concretização das redes de transporte rodoviários tem possibilitado o avanço do sistema capitalista, facultando novas configurações regionais e uma nova dinâmica de relações e centralidades socioeconômicas.

3.2 A estrada como “motor” de transformação.

> Às margens do Rio Juruá nasceu a cidade de Cruzeiro do Sul e por mais de 100 anos o rio foi seu principal caminho de ligação com o Brasil e o mundo (...)

Após a conclusão da pavimentação da rodovia BR-364 entre a capital Rio Branco e a cidade de Cruzeiro do Sul, dá-se início a um processo de alterações na dinâmica socioeconômica e dos fluxos da região do Juruá, ocorrendo o

enfraquecimento da centralidade de Manaus, cidade com relações dominantes antes da integração por via terrestre.

O rio Juruá foi via de circulação preponderante por mais de um século na região, tendo papel crucial no surgimento dos primeiros povoados, que depois se tornariam as cidades. A imagem a seguir demonstra a importância da bacia hidrográfica no contexto histórico e socioeconômico de Cruzeiro do Sul e toda a região do Juruá.

Figura 32: Placa de reinauguração do Porto Fluvial de Cruzeiro do Sul, em 2004.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

No entanto, a conclusão das obras de pavimentação da rodovia BR-364 com destino a Rio Branco trouxe uma nova realidade a todas as cidades desta região, especialmente pelas novas relações e fluxos que têm sido construídos. Esse eixo rodoviário tem se apresentado como um elemento de transformação do espaço geográfico e da configuração regional ao tornar possível a abertura ao capital global.

Nesse sentido, a construção dessa rodovia representa um misto de transformações contínuas, sendo estas desenvolvidas através de agentes que o animam, ou seja, que o dinamizam. Assim, o espaço permanece como não imutável, pois existem transformações na política, na economia, na cultura e ainda no cotidiano das relações sociais, reorganizando o espaço e retrabalhando os processos de adaptação do homem neste e na sociedade. Diante disso, a BR-364 é apontada como um fator determinante de um novo posicionamento político e econômico do Juruá

acreano, por permitir que novos agentes se instalem e passem a dinamizar novas relações.

Após o fim das obras de pavimentação e nos anos seguintes, pode-se falar que ocorreu um processo migratório empresarial com destino à cidade de Cruzeiro de Sul. Diversas empresas já consolidadas no comércio local do estado, sediadas na capital Rio Branco, passaram a instalar filiais na capital do Juruá, entre elas: Drogaria Ultra Popular, Casa da Sogra, Verde Vida, Pé de Ouro Calçados, Romera Eletrodomésticos, Grupo Gazin Eletrodomésticos, além de outras, todas oferecendo diversos produtos ao mercado consumidor transportados por via terrestre.

A estrada concluída permite que ocorra fluxo diário entre as duas maiores cidades acreanas, possibilitando que caminhões de grande porte possam transportar produtos como materiais de construção, eletrodomésticos, eletroeletrônicos, combustíveis, etc., de forma mais rápida e a custo bem menor. Isso permitiu a expansão do comércio local, que também cresceu e novos estabelecimentos foram criados, sendo os já existentes remodelados para aumentar a oferta de serviços.

Além dessas empresas, chegaram ainda redes varejistas presentes em todo o Brasil, com o grupo “Lojas Americanas S.A”, que passou a se fazer presente na dinâmica do comércio da região. Esse fluxo de empresas para o Juruá também é fator gerador de empregos para a população. Nesse sentido, a estrada tem sido favorável ao crescimento econômico e ao desenvolvimento local, tendo em vista as novas oportunidades de trabalho ofertadas à população e pela variedade de produtos que passam a ser oferecidos com qualidade e a preços mais acessíveis.

Essa abertura ao capital local e global tem proporcionado concorrência entre as empresas, garantindo preços menores à população e oferta de serviços com melhor qualidade. A estrada, por ser um caminho de ligação entre centros urbanos econômicos, facilita o escoamento da produção local, principalmente da agricultura e da pecuária, correspondentes às principais atividades econômicas da região.

A área de influência da rodovia é bastante ampla e permite a expansão dessas atividades, por facilitar a instalação de empresas com seus maquinários para criação de áreas destinadas a grandes plantações e para criação de pastagens. Nesse quadro, sob o viés econômico, a integração terrestre entre Cruzeiro do Sul e Rio Branco por meio da estrada tem sido um elemento que favorece a expansão do comércio e consolidação de novas relações.

Após a conclusão da pavimentação da estrada, o tempo de viagem entre as duas principais cidades acreanas foi reduzido para um período médio de 12 horas, com fluxo de ônibus diário no período matutino e noturno. Segundo informações da Rodoviária Internacional de Rio Branco, atualmente as empresas Transacreana e Petroacre realizam esta rota terrestre, e em média cinco ônibus por dia fazem este percurso, com aproximadamente 250 vagas disponíveis.

Isso é um fator de grande relevância para a população, pois permite que as pessoas busquem atendimentos públicos e privados não prestados na região com maior facilidade. Assim, as novas relações econômicas e sociais têm promovido uma melhora no desenvolvimento local da região. A BR-364 tem possibilitado ao setor comercial uma nova alternativa de abastecimento para todos os segmentos, sendo um fator importante na redução dos preços e na qualidade dos produtos. Presentemente, é possível encontrar nos municípios do Juruá uma variedade de produtos alimentícios, eletrodomésticos, vestuário, calçados, materiais de construção e combustível que são ofertados por diferentes empresas.

O crescimento do setor comercial é resultado do processo de consolidação das novas relações e fluxos rodoviários que ensejam uma nova organização urbana e, em consequência, a ampliação dos serviços. A população, que antes migrava em direção a Rio Branco em busca de uma vida melhor, passa a permanecer nas cidades do Juruá, notoriamente pelo fato de a região estar inserida na dinâmica política, econômica e social do estado. A seguir, isso pode ser observado, por meio da tabela 6. Com base em informações do IBGE, após a conclusão da estrada, todas as cidades do Juruá tiveram um crescimento populacional superior a 10%.

Tabela 6: População Juruá

Município	2010	2019*
Cruzeiro do Sul	78.507 pessoas	88.376 pessoas
Rodrigues Alves	14.389 pessoas	18.930 pessoas
Porto Walter	9.176 pessoas	11.982 pessoas
Marechal Thaumaturgo	14.227 pessoas	18.867 pessoas
Mâncio Lima	15.206 pessoas	18.977 pessoas
Total Geral	131.505 pessoas	157.132 pessoas

Fonte: IBGE,2019 (Elaborado pelo autor (2019)) * Dados até agosto de 2019.

O produto interno bruto, que corresponde a todas as riquezas produzidas na região, também sofreu um considerável aumento no prazo de uma década, chegando a um crescimento acentuado no de 2005, anterior à pavimentação da rodovia e em

comparação ao ano de 2016, correspondente ao período posterior ao fim das obras na rodovia. Isso pode ser observado a seguir, por meio tabela 7, com destaque para a cidade de Cruzeiro do Sul, responsável por mais de 50% da produção de riquezas na região.

Tabela 7: PIB a preços correntes (Unidade: R$ x1000)

Município	2005	2010	2016
Cruzeiro do Sul	370.047	771.040	1.088.626,18
Rodrigues Alves	39.158	124.221	183.516,44
Porto Walter	19.706	60.318	108.966,36
Marechal Thaumaturgo	36.659	96.005	175.479,98
Mâncio Lima	42.196	95.419	189.423,88
Total	507.766	1.147.003	1.746.012,84

Fonte: IBGE, 2019 (Elaborado pelo autor (2019).

No ano de 2005, antes da construção da estrada, o PIB somado de todas as cidades do Juruá correspondia a R$ 507.766 (Unidade: R$ x1000). Em 2010, com as obras de pavimentação já em fase final, a produção de riquezas praticamente dobrou, saltando para R$ 1.147.003 (Unidade: R$ x1000). E após seis anos da finalização das obras, chegou a R$1.746.012,84 (Unidade: R$ x1000). Nesse sentido, a rodovia tem sido fator de transformação espacial e regional, impactando diretamente nos segmentos sociais e econômicos.

De forma geral, ao se analisar os fatores econômicos, a rodovia representa um fator de expansão do setor comercial, tendo em vista o transporte de variedades de produtos com menos tempo. Isso tem permitido a abertura de empresas e a ampliação das já existentes na região. A rodovia também é responsável por transformar fatores sociais, notadamente ao transformar as principais dinâmicas regionais de todos os munícipios que antes possuíam uma predominância fluvial, sendo intituladas de “ribeirinhas”. Com a rodovia, passam por um processo de reconfiguração espacial com dinâmicas econômicas fluviais e rodoviárias, sendo que a segunda passa a ser prevalecente no atual cenário.

3.2.1 Cidades híbridas: Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima e Rodrigues Alves.

Com base nos conceitos de rio-várzea-floresta (GONÇALVES, 2008) e terra-firme-subsolo (GONÇALVES, 2008) e de cidades tradicionais ribeirinhas (TRINDADE JR, 2008), pretende-se fazer uma abordagem e caracterização das cidades que têm sofrido um processo mais intenso de reestruturação na dinâmica urbana. O quadro

regional do Juruá nos últimos anos nos faz concluir pela existência de uma nova dinâmica de urbanização que toma forma difusa e diversa nas cidades de Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima e Rodrigues Alves.

Há uma mudança no padrão de organização do espaço que desemboca, igualmente, em uma maior complexidade relacionada não só às formas das cidades, como também aos seus conteúdos, confirmando o processo diferenciado de produção do espaço. Isto é, predomina um processo de enfraquecimento de cidades com características nomeadamente fluviais e emerge uma nova forma de organização voltada com mais intensidade para o meio rodoviário, mas que não é capaz de desarticular em totalidade a dinâmica por vias fluviais, o que ocasiona um padrão híbrido de organização urbana voltado para dois sistemas de transporte que se inter-relacionam e afetam diretamente o posicionamento político, econômico, social e cultural.

Notadamente em Cruzeiro do Sul, é notório se reconhecer diferentes processos de transformação que lhe confere um caráter híbrido, em que permanências de formas e conteúdos se mesclam a elementos de mudanças mais recentes. A reestruturação da rede urbana dessas cidades e os novos papéis conferidos confirmam o perfil de uma nova estrutura produtiva do mercado de trabalho e da importância política desses núcleos urbanos na Amazônia ocidental acreana, o que implica, necessariamente, a ruptura de antigos padrões de organização espacial em torno dos rios. Isso ocorre pelo caráter disseminado das ações governamentais na região com a abertura da fronteira econômica desde a conclusão da rodovia.

Ao caracterizá-las como “cidades híbridas”, busca-se fazer uma apresentação da transformação em sua dinâmica de forte relação com o sistema “rio-várzea-floresta”, isto é, de cidades que tinham nos rios e no contexto socioeconômico uma forte relação histórica, mas que agora passam a ter novas configurações a partir das relações por meio de rodovias, estando assim inseridas num novo sistema urbano agora direcionado para circulação terrestre. Portanto, o conceito de cidades híbridas aqui se justifica pela necessidade de caracterizar as cidades acreanas na região do Juruá, inseridas em dois sistemas de organização urbanas, o fluvial e o rodoviário, ambos em pleno processo de expansão do padrão multiforme. Observe a seguir, por meio do quadro 3, as principais características e diferenças de organização de cidades ribeirinhas e cidades híbridas, que contemplam as transformações em curso nas três cidades do oeste acreano.

Quadro 3: Cidades tradicionais: tipos e particularidades.

Cidades	Padrão de ocupação	População	Vínculos culturais
Cidades Ribeirinhas	Várzea/rio/floresta	Nativa	Fortes enraizamentos
Cidades Híbridas	Padrão multiforme	Predomínio da população nativa	Mesclagem cultural mais recente

Fonte: PAPERS DO NAEA Nº 321, 2013. Elaborado por Saint-Clair Trindade Jr.

Nesse universo, para essa pesquisa é importante a compreensão do entendimento e diferenciação de cada conceito, sobretudo pelo fato de a BR-364 representar o principal elemento de transformação no padrão de ocupação e na questão cultural das cidades que sofrem diretamente influência do processo de integração terrestre. Portanto, a rodovia tem causado uma mudança de organização urbana, com ruptura do padrão “várzea/rio/floresta” e o surgimento de um novo padrão, com novas dinâmicas sociais e econômicas, que ocorrem com mais intensidade no principal centro econômico regional, Cruzeiro do Sul, e nas duas cidades com maior proximidade terrestre, Rodrigue Alves e Mâncio Lima, formando, assim, o tripé rodoviário de uma organização urbana.

Cruzeiro do Sul

A região que hoje compreende o município de Cruzeiro do Sul era habitada por tribos indígenas. Os índios que habitavam o Vale do Juruá (49 tribos) eram do tronco Arawak ou Aruak, e se dividiam em grupos com as suas denominações particulares: Ararauas, Katukinas, Curimas, etc. Na época das explorações, foram encontradas as tribos dos Náuas, Amahuacas, Jamináuas, Capanáuas, Caxinauás, entre outras. Ao longo das margens do rio Juruá, vivia a tribo dos Náuas, multiplicando-se em tabas, dominando o rio e a selva, do trecho onde está localizado a cidade de Cruzeiro do Sul até o extremo do extenso Estirão (trecho do rio que corre em linha reta). A cidade de Cruzeiro do Sul, conhecida como Capital do Juruá, é o segundo mais importante polo econômico do interior do Acre. Com uma área de 7.924,943 km². Limita-se com Porto Walter, Rodrigues Alves, Tarauacá, Mâncio Lima, Estado do Amazonas e República do Peru. O município, cujo nome foi inspirado na Constelação "Cruzeiro do Sul", teve sua fundação oficializada em 28 de setembro de 1904, quando a sede do Departamento do Alto Juruá foi transferida para Cruzeiro do Sul. (IBGE, 2020)

É a cidade em processo mais intenso de transformação geográfica, após a integração terrestre com Rio Branco, notadamente pelo enfraquecimento de sua dinâmica fluvial, que perdurou de modo preponderante até os primeiros anos do século XXI.

Nesse sentido, Cruzeiro do Sul se apresenta como a cidade que passa por um intenso processo de alteração em sua dinâmica regional, nomeadamente por ser o centro econômico regional e por receber os principais fluxos de pessoas e mercadorias, além de sua localização permitir a manutenção de relações com duas capitais brasileiras que exercem influência nos diversos setores sociais e políticos do Juruá. Primeiramente, a cidade de Manaus (AM), considerada a capital da Amazônia brasileira e o principal centro industrial e econômico da região. A capital amazonense exerceu seu poder de influência em todo o estado do Acre durante praticamente todo o século XX, quando a capital Rio Branco não possuía um trecho rodoviário pavimentado com a cidade de Porto Velho-RO, que possibilitasse acesso ao restante do território nacional. No final da década 1980, a BR-364, no trecho entre Rio Branco-AC – Porto Velho, foi totalmente pavimentado e assim ocorreu um redirecionamento dos fluxos econômicos para o estado vizinho de Rondônia e os demais centros econômicos brasileiros. A partir desse momento, a cidade de Manaus passa a perder seu poder absoluto de centro exclusivo no estado do Acre, sobretudo na parte leste do território acreano.

No entanto, o oeste acreano, que corresponde à microrregião do Juruá, continuou sob influência econômica de Manaus, principalmente pelo fato de o trecho da BR-364 com destino à capital acreana não ter sido concluído, o que ocasionou, por décadas, um isolamento terrestre e uma forte dependência das vias de circulação fluvial. Nesse universo, Manaus foi, historicamente, a cidade que mais teve poder de influência na região por meio fluvial e ainda permanece como um centro de abastecimento e escoamento da produção de Cruzeiro do Sul.

Atualmente, a capital acreana Rio Branco tem exercido um poder de influência direta por meio da rodovia BR-364. Na verdade, a estrada tem funcionado como um elemento de totalidade interna do estado do Acre. A integração terrestre com Rio Branco tem permitido a participação na dinâmica socioeconômica do estado do Acre, o que tem ocasionado uma mudança de centralidade na região direcionada para Rio Branco e para o Centro-Sul brasileiro, e não mais para Manaus, que ano a ano tem seu poder de influência nos segmentos econômicos reduzidos. A seguir, por meio da

figura 33, pode ser observado o centro econômico da cidade de Cruzeiro de sul, que concentra as principais atividades do comércio e serviços em toda a região do Juruá acreano.

Figura 33: Vista parcial do centro econômico de Cruzeiro do Sul.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

A forte relação com o rio Juruá ainda é algo marcante em Cruzeiro do Sul, notadamente pela cidade estar localizada nas duas margens, sendo a esquerda o 1º distrito e a direita o 2º distrito. É comum o transporte de passageiros e mercadorias de uma margem a outra, além de pequenas embarcações com destino à zona rural e a outras cidades como Porto Walter, Marechal Thaumaturgo e Guajará (AM). Por meio da figura 34, pode ser demonstrada a presença da dinâmica fluvial representada a partir da vista parcial da cidade da margem direita para a esquerda do rio Juruá, com plena atividade fluvial que permanece ainda como essencial para parte população que ainda mantém forte vínculo com a bacia hidrográfica.

Figura 34: Cruzeiro do Sul vista da margem direita do Rio Juruá.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

A cidade, atualmente, tem suas principais dinâmicas socioeconômicas direcionadas para Rio Branco por meio da BR-364. Os principais insumos de abastecimento da rede varejista são transportados pela estrada que tem permitido uma ampliação do mercado local. Desde a conclusão das obras da estrada, Cruzeiro do Sul vem passando por um processo de crescimento do setor comercial, com a instalação de diversas empresas estaduais e nacionais que passam a fazer parte da dinâmica do munícipio.

De forma geral, Cruzeiro do Sul é uma cidade em pleno processo de transformação geográfica, estando inserida em dois sistemas de organização urbana. O primeiro em torno da bacia hidrográfica, com preponderância das vias de circulação fluvial, com forte relação com os rios nos segmentos sociais e econômicos. Genericamente, trata-se de um sistema em que as dinâmicas urbanas ocorrem exclusivamente por via fluvial, sendo responsáveis pela forma de organização urbana e configuração espacial. O segundo sistema ocorre em torno das rodovias e corresponde ao momento atual de transformação nas dinâmicas socioeconômicas e ao direcionamento para uma nova centralidade, facultando, assim, um processo de reestruturação urbana e espacial. Na atualidade, ambos os sistemas exercem diretamente importância na caracterização regional do Juruá acreano, especialmente na cidade de Cruzeiro do Sul, que apresenta ainda forte características do primeiro sistema, mas passa por um processo de crescimento do segundo, estando, assim,

diretamente influenciada por ambos os sistemas, isto é, um sistema urbano com características híbridas.

Rodrigues Alves

O município de Rodrigues Alves teve sua origem no período de exploração da borracha, com a formação dos primeiros seringais nas margens do rio Juruá. Foi elevado à categoria de município pela Lei Estadual nº 1.032, de 28 de abril de 1992, desmembrado de Cruzeiro do Sul e Mâncio Lima. Limita-se ao sul com o Peru, a leste com o município de Cruzeiro do Sul e a oeste com o município de Mâncio Lima. A parte urbana e sede do município localiza-se às margens do rio Juruá. O nome da cidade é uma homenagem ao 5º presidente da República Brasileira Francisco de Paula Rodrigues Alves. (PREFEITURA DE RODRIGUES ALVES, 2019).

Sua economia gira torno da agricultura, com geração de diversos produtos como banana, farinha, arroz, milho e feijão, além de atividade de pecuária, que, embora tímida, tem exercido importância na economia do município. Todavia inexistem empresas frigoríficas e praticamente toda a produção é comercializada com empresas dos municípios contíguos de Cruzeiro do Sul e Mâncio Lima.

Segundo dados do IBGE 2019, aproximadamente 80% de sua população vive na zona rural, o que evidencia uma forte relação com a dinâmica fluvial, sendo os rios predominantemente utilizados pelos produtores para comercialização e escoamento, além de servirem como via de circulação da população com destino à sede urbana do município e para diversas localidades no interior da bacia hidrográfica.

É a cidade mais próxima de Cruzeiro do Sul por meio fluvial e rodoviário, localizando-se à margem esquerda do rio Juruá e, atualmente, possui conexões terrestres com as cidades vizinhas por meio da BR-364 e da rodovia estadual AC-407, que possibilita o acesso para a cidade vizinha de Mâncio Lima. Na figura 35, a seguir, pode ser observado o início do perímetro urbano no munícipio.

Figura 35: Entrada da cidade de Rodrigues Alves via rodovia AC-407.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

A cidade também está inserida em dois sistemas de organização espacial (de rio-várzea-floresta e estrada-terra-firme-subsolo), com preponderância do meio fluvial e rural, embora duas rodovias façam parte do circuito de fluxos socioeconômicos. Por meio da rodovia AC-407, ocorre fluxo diário para a cidade de Mâncio Lima e a BR-364 faculta uma ligação terrestre mais ágil para Cruzeiro do Sul. Hodiernamente, Rodrigues Alves mantém fluxos socioeconômicos voltados para a principal cidade do Juruá, com deslocamento de trabalhadores e produtores, que todos os dias realizam o percurso com objetivos de escoamento da produção e em busca de serviços básicos como saúde, educação superior e em busca da variedade de produtos industrializados fornecidos pela rede varejista em Cruzeiro do Sul.

O fluxo predominante ocorre pela BR-364, sendo necessário realizar a travessia do rio Juruá por meio de balsas e, após, seguindo pela “estrada variante”. Por meio da figura 36, pode-se observar o trecho de confluência entre o rio Juruá e a rodovia com realização da travessia diária de veículos de transporte de carga e passageiros de grande, médio e pequeno porte. Corresponde ao trecho urbano rodoviário de maior movimentação de Rodrigues Alves, isto é, um ponto de encontro em dois sistemas de transporte (fluvial/rodoviário).

Figura 36: Travessia de balsas na margem esquerda do Rio Juruá, no sentido BR-364.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

Nesse contexto, a cidade Rodrigues Alves, embora ainda permaneça com fortes caraterísticas fluviais, tem recebido influência da conclusão das obra da BR-364, acima de tudo pelo fato de a população participar dos fluxos sociais em direção a Rio Branco, e notadamente pelo abastecimento da cidade que passa a predominar por via terrestre. Desse modo, apresenta-se num padrão de organização multiforme, com variadas atividades e aspectos, pelo fato de sua população ser preponderantemente rural e ter forte relação com as vias fluviais, mas a parte urbana da cidade mantém um padrão de organização que a insere nas relações e fluxos socioeconômicos por meio do rio Juruá e através das rodovias AC-407 e BR-364.

Mâncio Lima

O munícipio de Mâncio Lima nasceu de um povoado denominado “Vila Japiim”, elevada à categoria de cidade em 1913 pelo Capitão Regos Barros. Japiim é um pássaro de plumagem preta e amarela muito comum na região do Vale do Juruá. Seu nome é uma homenagem ao cearense Mâncio Agostinho Rodrigues de Lima, que se instalou no Seringal “Jaraguá”, trazendo com ele um grupo de nordestinos, dando começo ao um povoado denominado “Japiim”. Em 14 de Maio de 1976, foi assinada a Lei nº 588, que elevou oficialmente Mâncio Lima à categoria de município. (PREFEITURA DE MANCIO LIMA,2014).

A cidade é conhecida por ser a mais ocidental do Brasil e situa-se a 617km da capital do estado Acreano. Mâncio Lima abriga o ponto mais extremo do oeste do território brasileiro, a Serra do Divisor/Contamana, situada na fronteira com o Peru. É também o município brasileiro mais distante em linha reta da capital federal Brasília. Limita-se ao norte com o Amazonas, ao sul e a oeste com o Peru, a leste com o município de Rodrigues Alves e a nordeste com o município de Cruzeiro do Sul. A sede urbana no município se localiza às margens da rodovia estadual AC-405, o que a torna uma cidade peculiar no Juruá, pelo fato de ser a única que não está às margens do rio Juruá.

Figura 37: Avenida principal de Mâncio Lima.

Fonte: Edson Fernandes, 2019.

No entanto, a cidade se localiza com proximidade de dois afluentes pertencentes à bacia do Juruá. O primeiro é o rio Japiim, localizado a poucos metros do centro urbano da cidade. E o segundo é o rio Môa, principal manancial de relações fluviais da população. Nas margens de ambos os rios, vivem diversos produtores que, diariamente, deslocam-se por meio de pequenas embarcações, promovendo, assim, fluxos diários de pessoas e mercadorias, como pode ser observado a seguir, na figura 38.

Figura 38: Rio Japiim com embarcações no porto fluvial, em Mâncio Lima.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

Atualmente, Mâncio Lima se destaca como a segunda cidade mais importante da região, notadamente pela produção agrícola de produtos como arroz, milho, feijão e, principalmente, pela elevada produção de mandioca. Segundo dados do IBGE 2019, aproximadamente 40% de sua população reside na zona rural, sendo que boa parte vive no curso dos rios Japiim e Môa. As principais formas de circulação de pessoas e mercadorias ocorre de duas formas, primeiramente por meio fluvial, em direção à sede urbana do município e, posteriormente, por via terrestre em direção a Cruzeiro do Sul.

Nessa conjuntura, também é uma cidade que se apresenta inserida em contextos urbanos de dinâmicas fluviais e rodoviárias, nomeadamente pelos fluxos que ocorrem diariamente no sentido AC-405 com sentido à BR-364. A cidade também possui sua rede varejista abastecida com insumos de empresas sediadas na capital acreana e em diferentes cidades brasileiras.

3.2.2 Cidades ribeirinhas: Marechal Thaumaturgo e Porto Walter.

Com base nas formas de ocupação urbana na Amazônia, sob o viés de circulação fluvial, que foi determinante no processo histórico e no atual de expansão por meio terrestre, pretende-se, nesta seção, caracterizar as duas cidades acreanas pertencentes à região do Juruá que não possuem ligações rodoviárias e, portanto, são

dependentes quase que exclusivamente do meio fluvial para as principais dinâmicas socioeconômicas.

Os rios ainda se perpetuam como via de grande importância no abastecimento de insumos e na circulação de pessoas em direção às principais cidades acreanas. Nesse contexto, Marechal Thaumaturgo e Porto Walter apresentam peculiaridades regionais de cidades ribeirinhas, não sofrendo ações diretas da pavimentação da BR-364, com fortes enraizamentos socioeconômicos local e regional que traduzem a forte relação com o rio, principalmente por apresentarem uma interação funcional com esse elemento natural. Não apenas pela localização absoluta, devido ao fato de estarem à beira do rio, mas sim pela presença dessa via de circulação nas principais dinâmicas regionais. Assim, para TRINDADE Jr.,2010, p.118, as cidades ribeirinhas são:

a) cidades pequenas quanto ao seu tamanho populacional e à extensão de seu formato territorial;

b) localizadas às margens dos rios e, em geral, de grandes rios, seja considerando a sua largura, seja levando em conta o volume de água e, ainda, o tamanho de seu curso fluvial, sendo este, inclusive, um importante atributo fisiográfico a ser considerado;

c) tradicionais, no sentido do ordenamento espacial do conjunto espacial onde se inserem, do padrão de seu ordenamento intraurbano, da produção econômica e das relações socioculturais locais e regionais.

Para Trindade Jr. (2008, p. 38), cidades ribeirinhas possuem forte influência socioeconômica e cultural com a escala geográfica local e regional e são enraizamentos que se traduzem em modos de vida e interações estabelecidos entre os citadinos e os cursos fluviais. Também ressaltam a importância de interpretá-las para além da localização absoluta, onde essa interação assume o caráter funcional (circulação fluvial e uso para atividades domésticas), de subsistência material (fonte de recursos alimentares e econômicos), lúdico e simbólico cultural (p. 42).

Nessa direção, ambas as cidades acreanas apresentam tais características e mantêm suas peculiaridades fluviais, não havendo grandes alterações em seu ordenamento territorial. Os rios figuram como elementos especiais nas principais relações socioculturais e econômicas, mostrando-se como importante para a cultura, história e geografia desses municípios, visto que é utilizado como via de transporte, lazer, referencial para obtenção da sua subsistência e para a reprodução social de todas as comunidades.

Nesse contexto, a conceituação de cidades ribeirinhas para Marechal Thaumaturgo e Porto Walter se justifica pela perpetuação do sistema "rio-várzea-floresta" no padrão de organização espacial. A conclusão da BR-364 não conseguiu impactar diretamente as características geográficas que permanecem quase que inalteráveis, com clara predominância do sistema urbano-fluvial, que continua a comandar e ordenar a lógica funcional, ditando os preços e controlando o mercado urbano de absorção dos produtos e mercadorias advindos de florestas e rios.

Marechal Thaumaturgo

O município de Marechal Thaumaturgo originou-se do Seringal Minas Gerais, em terras peruanas ocupadas por seringueiros brasileiros**,** a partir da política expansionista financiada pelo governo do Amazonas. Com a formalização do Tratado de Petrópolis (1903) entre o Brasil e a Bolívia, ficou estabelecido também os limites com o Peru, o que resultou em uma série de conflitos entre o Peru e seringueiros brasileiros no ano de 1904. Desse fato resultou a assinatura do Tratado do Rio de Janeiro (1909), que definiu novos limites do Brasil com o Peru, quando aproximadamente 40.000 km^2 de terras da bacia do alto rio Purus foram reconhecidas como pertencentes ao Peru. Entretanto, no vale do alto rio Juruá, o governo brasileiro comprou as terras até então habitadas por seringueiros brasileiros (hoje Marechal Thaumaturgo), consolidando-se as novas fronteiras com a assinatura do Tratado do Rio de Janeiro, em 1909, entre Brasil e Peru (SILVA, 2008).

O nome da cidade é uma homenagem ao militar Gregório Thaumaturgo de Azevedo, considerado o fundador da cidade de Cruzeiro do Sul e foi prefeito do Alto Juruá após a anexação do Acre ao Brasil, com o Tratado de Petrópolis de 1903. Através da Lei Estadual n.º 1.032, de 28 abril de 1992, Marechal Thaumaturgo conseguiu sua emancipação política a partir de um desmembramento do município de Cruzeiro do Sul, com uma área de cerca de 7.744 km². Limita-se ao norte com os municípios de Tarauacá e Porto Walter, ao sul e ao oeste com o Peru e a leste com o município de Jordão. A sede urbana do município situa-se à margem esquerda do rio Juruá, conforme demostrado a seguir por meio da figura 39.

Figura 39: Vista panorâmica da cidade de Marechal Thaumaturgo.

Fonte: Prefeitura Municipal de Marechal Thaumaturgo, 2019.

Os transportes fluvial e aéreo são os únicos meios de acesso a Marechal Thaumaturgo. O município possui uma forte relação de dependência econômica com Cruzeiro do Sul, através do rio Juruá. Uma viagem entre as duas cidades tem uma duração de aproximadamente 72 horas, no período de alto índice pluviométrico, mais precisamente em janeiro, fevereiro e março, com fluxos diários, principalmente na locomoção de moradores em busca de atendimento de serviços públicos.

A economia é incipiente, baseada na agricultura de subsistência e na pecuária. Os agricultores da região costumam cultivar nas praias dos rios Juruá e afluentes produtos como mandioca, batata-doce, amendoim e melancia. Nos dias atuais, o feijão orgânico produzido por pequenos produtores cooperados tem recebido destaque na economia local, inclusive sendo exposto na maior feira agropecuária do Acre.

A cidade possui um pequeno aeródromo sub-regional com capacidade de receber pequenos aviões bimotores, dispondo de um voo diário para o aeroporto internacional de Cruzeiro do Sul, sendo frequentemente usado em casos de urgência e emergência e no transporte dos empresários da cidade. Todavia, a maioria da população não utiliza este meio de transporte devido ao preço inacessível para a grande maioria dos moradores. O fluxo via fluvial se mantem forte e é responsável pelas principais dinâmicas sociais e econômicas. O rio Juruá, ao possibilitar a integração com Cruzeiro do Sul, também é responsável por ligar Marechal

Thaumaturgo ao restante do estado, por meio da rodovia BR-364 em direção a Rio Branco.

A via fluvial é basilar para desenvolvimento da cidade, principalmente por ser a única via de comunicação com o mundo e mais acessível a toda a população. O abastecimento do setor varejista local e o escoamento da produção agrícola é feito prevalentemente por via fluvial, conforme pode ser observado a seguir, por meio da figura 40, que registra o porto fluvial da cidade recebendo pequenas embarcações com insumos e mercadorias que abastecem o comercio local.

Figura 40: Embarcações no Porto Fluvial de Marechal Thaumaturgo.

Fonte: Jardenilson Silva (2019).

O centro comercial da cidade abriga pequenos comércios como supermercados, farmácias, lojas de matérias de construção, confecções e calçados além de outros. Todo esse setor comercial é abastecido por meio do rio Juruá, através de embarcações conhecidas como balsas, que saem de Cruzeiro do Sul.

Na cidade inexistiam postos de gasolina até o ano de 2019; o abastecimento de combustível ocorria por meio de balsas flutuantes localizadas às margens do rio Juruá, em embarcações conhecidas como “Pontão”, conforme demostrado a seguir, na figura 41.

Figura 41: Balsa fixa conhecida como “Pontão”.

Fonte: Jardenilson Silva (2019).

O “pontão” é um tipo de embarcação fixa, existindo várias espalhadas na margem esquerda do rio Juruá. É um ponto fixo de centralidade para o abastecimento da cidade. Muitos empresários locais são proprietários dessas balsas e as utilizam como depósito das mercadorias para posterior distribuição. Algumas funcionam diretamente como posto de combustíveis e comercializam, diariamente, gasolina, óleo diesel e etanol.

Em dezembro de 2019 o município de Marechal Thaumaturgo recebeu seu primeiro posto de gasolina terrestre de abastecimento em combustível, situado na entrada do bairro da Serraria, localizado nas proximidades do porto fluvial. O empreendimento faz parte do grupo Atem Distribuidora de Petróleo S.A, que tem sua sede matriz na cidade de Manaus (AM); trata-se de uma empresa na região Norte do país que atua no mercado regional, estando presente nos estados do Amazonas, Acre, Roraima, Rondônia e Pará. O evento de inauguração do posto de abastecimento contou com a participação de grande parte da população e representa para muitos moradores um processo de transformação e modernização nesse serviço. Na figura 42, pode ser observada a importância desse empreendimento para a população, representando o início do processo de transformação na dinâmica de utilização e comercialização de combustível local.

Figura 42: Inauguração do primeiro posto de gasolina em solo do município de Marechal Thaumaturgo.

Fonte: Juruá em tempo, 2020.

Nesse contexto, Marechal Thaumaturgo, ao apresentar uma dinâmica prevalentemente tradicional por meio fluvial, mantém-se como uma cidade ribeirinha, especialmente pelo forte vínculo de dependência das principais relações socioeconômicas por esta via de circulação. O munícipio ainda preserva seu forte vínculo com as vias fluviais e tem nela sua principal alternativa de fluxos socioeconômicos.

Porto Walter

A cidade de Porto Walter tem sua origem nos seringais Tavares de Lira, Humaitá e Cruzeiro do Vale, congregando grande número de brasileiros (na maioria nordestinos), até mesmo estrangeiros, em busca de riquezas trazidas pela borracha. Em 1910, aportou ao município um batelão de grande porte, comandado pelo Coronel Absolon de Souza Moreira, que fixou residência na parte mais alta da terra firme. Foi ele que iniciou o desbravamento desta região. Em sequência, apropriou-se de grande soma de hectares de terras que dividiu com os amigos que chegaram posteriormente. Atualmente, o município denomina-se Porto Walter, em homenagem ao antigo morador Walter de Carvalho. (PMPV, 2020).

Foi elevado à categoria de município, com a denominação de Porto Walter, em 28 de abril de 1992, desmembrado de Cruzeiro do Sul, com uma área de cerca de 6 135,544 km². Limita-se ao norte com o município de Cruzeiro do Sul, ao sul com o município de Marechal Thaumaturgo, a leste com o município de Tarauacá e a oeste com o Peru. Localiza-se a 68km a sul-oeste de Cruzeiro do Sul, cidade com quem mantém forte dependência e o principal centro urbano de inter-relações sociais e econômicas.

A cidade tem forte relação com os rios, sendo a principal via de abastecimento do setor varejista e de deslocamento dos moradores, estando sua economia e fluxos voltados para a via fluvial, como pode ser observado a seguir, por meio da figura 43, com visão parcial do perímetro urbano da cidade, que se localiza na margem direita do rio Juruá com pequenas embarcações fazendo o transporte diário de muitos moradores e trabalhadores rurais.

Figura 43: Margem esquerda do Rio Juruá com embarcações comerciais na cidade Porto Walter.

Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Walter.

Porto Walter, por via fluvial, localiza-se com maior proximidade de Cruzeiro do Sul, durando uma viagem entre as duas cidades em torno de 4 horas, no período de alto índice pluviométrico (janeiro, fevereiro e março), com navegação no sentido contrário do fluxo normal do rio Juruá. No entanto, no período de forte estiagem (julho,

agosto e setembro), a viagem tende a demorar o dobro desse período, em decorrência da redução do potencial de navegabilidade.

Sua economia é baseada na agricultura de subsistência e na pecuária. Os principais produtos cultivados são: feijão, arroz, banana, frutas, além de outros. A mandioca é largamente cultivada, sobretudo para a fabricação da farinha, que é o principal produto da região**.** A cidade tem uma história bastante peculiar com sua vizinha Marechal Thaumaturgo, localiza-se na margem esquerda do rio Juruá e tem nas vias fluviais a forma prevalecente de articulação de suas economias e locomoção de suas populações**.** O transporte rodoviário é inexistente em direção aos demais municípios acreanos, visto que não existem rodovias em Porto Walter. A comunicação com a capital do estado se dá, primeiramente, por meio fluvial até Cruzeiro do Sul e depois por meio da BR-364, que hoje representa um fator de desenvolvimento para a cidade, ao possibilitar a chegada de mercadorias via terrestre até a sede urbana do principal centro urbano do Juruá.

A cidade também tem no meio aéreo alternativa de locomoção e comunicação com o mundo externo. Dispõe de um pequeno aeródromo que recebe diariamente voos de aviões bimotores com saídas de Cruzeiro do Sul. É um transporte demasiadamente caro para a maioria população, sendo usado mais por empresários do município e, em caso de urgência e emergência, para atendimento médico. Nessa conjuntura, Porto Walter é uma cidade de características ribeirinhas por sua estrutura de fluxos se manter predominantemente por via fluvial, com forte relação social e econômica com o rio Juruá.

3.3 Dinamização e impulsos econômicos favorecidos da estrada.

As rodovias são parte indispensável da sociedade moderna (LAURANCE, 2014). No caso específico da BR-364, ela tem contribuído para o aumento da produtividade agrícola, principalmente por ser uma via de escoamento da produção, que facilita o escoamento dos produtos da região e evita a perda de produtos perecíveis, contribuindo para a realização de novos negócios e para a exportação de produtos. A estrada também tem incentivado a instalação de indústrias e comércios nas suas proximidades, contribuindo para o aumento do número de empregos.

Antes da construção da estrada, a população do Juruá não tinha acesso a uma variada oferta de produtos, principalmente os perecíveis, como hortifrútis, que vinham

de Manaus por meio das balsas e eram demasiadamente inacessíveis para a maioria da população, pelo alto preço que era cobrado, além da baixa qualidade, devido ao transporte lento que causava o apodrecimento de muitos produtos em viagem.

A pavimentação da estrada tem possibilitado que a rede varejista local busque centros de abastecimento no Centro-Sul brasileiro e utilize o meio terrestre para transporte da maior parte da mercadoria. Isto tem causado uma maior variedade de oferta de produtos, conforme pode ser observado a seguir, em um supermercado na cidade de Mâncio Lima, distante, aproximadamente, 740km de Rio Branco.

Figura 44: Rede varejista na cidade de Mâncio Lima.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

A estrada tem aumentado a demanda de bens e serviços, notadamente pelo fluxo diário que nela se realiza, contribuindo para o aumento da arrecadação pública e do comércio legal. Ao facilitar a circulação de mercadorias por via terrestre, tem sido um fator importante na chegada de empresas de diversos setores, sendo muitas consolidadas e sediadas na capital Rio Branco e que agora passam a se expandir para o Juruá.

Após a conclusão das obras de pavimentação, pode-se dizer que ocorreu um fluxo de empresas em direção ao Juruá, principalmente para o centro comercial da cidade de Cruzeiro do Sul, onde se instalaram empresas consolidadas no cenário estadual e nacional. Além de permitir a chegada de empresas estaduais, a rodovia passou a ser fator de abertura ao capital de empreendimentos nacionais, que

possuem filiais em diversas cidades do Brasil. As dificuldades de antes para adquirir produtos perecíveis ou industriais ficaram, de fato, no passado. Se antes era preciso fazer uma viagem até Rio Branco para adquirir utensílios como eletrodomésticos ou eletroeletrônicos a preços acessíveis, hoje, com a estrada pavimentada, é possível encontrar diversos estabelecimentos que ofertam tais produtos, de diferentes marcas, nacionais e internacionais. A rodovia tem influenciado diretamente na chegada de novos empreendimentos comerciais na região, inclusive de grandes empresas, como demonstrado a seguir, com a chegada da quinta maior empresa varejista do país, segundo ranking do Ibevar de 2018. A rede agora passa a fazer parte do comércio local do Juruá, tendo na estrada o principal meio de circulação de mercadorias.

Figura 45: Quinta maior empresa varejista do país, segundo ranking do Ibevar de 2018, instala-se em Cruzeiro do Sul, em 2018.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

A BR-364 se tornou a principal rodovia no escoamento da produção agrícola do Juruá com destino a Rio Branco, Porto Velho, Cuiabá e demais centros econômicos brasileiros, sendo também uma via de integração econômica com o Peru e a Bolívia por meio da conexão com a BR-317. A estrada tem desenvolvido papel de importância na dinâmica social, ao permitir que a população se desloque diariamente para todas as cidades acreanas. O fluxo diário tem possibilitado o crescimento de empreendimentos comerciais que se instalaram na extensão do eixo rodoviário para

atendimento às pessoas que se deslocam em busca de serviços, como alimentação, por exemplo.

3.3.1 Crescimento das atividades econômicas na região nos setores comercial e de serviços.

O setor terciário de serviços representa para a região do Juruá um importante setor empregador dos mais variados níveis de especialização e modalidades, sendo responsável por garantir emprego formal para boa parte da população. A importância desse setor se reflete a partir da geração de novos postos de trabalho e renda, tornando assim um propulsor de um efeito multiplicador para outros setores.

De acordo com a definição utilizada pelo IBGE, o setor terciário é representado pelas atividades de comércio e serviços. O setor terciário, na região do Juruá e, principalmente, em Cruzeiro do Sul, tem apresentado um crescimento considerável na última década, com abertura de diversas empresas nos setores de comércio e serviços. Dessa forma, essa expansão também aumenta a demanda desse setor, como os serviços financeiros, marketing, comunicação, negociação de contratos, planejamento.

Após a conclusão das obras de pavimentação da BR-364, deu-se início a um novo processo de expansão da economia, em decorrência dos fluxos comerciais diários com Rio Branco, o que possibilitou que diversos empresários investissem na criação ou expansão de setores como o comércio e de serviços. Entre os anos de 2010 e 2019 ocorreu um crescimento acentuado de empresas de diferentes portes, desde a EPP, ME e normal.

Para melhor entender a principal diferença entre empresas enquadradas como ME ou EPP e entre empresas normais, vale a citação da Lei Complementar 123/2006, que considera ME a empresa que tiver receita bruta anual inferior ou igual a R$ 360.000,00, enquanto EPP é considerada toda empresa que tiver receita bruta anual superior a R$ 360.000,01 e inferior a R$ 3.600.000,00. Já uma empresa normal é aquela que não tem limite de faturamento. (SEBRAE, 2020). Por meio da tabela 8, pode ser observado o crescimento no setor do Comércio entre os anos de 2010 e 2019, com dados da criação de empresas na região do Juruá, exceto MEI.

Tabela 8: Empresas criadas e instaladas na região do Juruá no segmento CNAE/Comércio entre 2010 e 2019, exceto MEI.

Ano	Porte	Tipo jurídico	Qtde. de Empresas	Total
2010	EPP	LTDA	1	6
	ME	EMPRESÁRIO	1	
	ME	LTDA	3	
	NORMAL	EMPRESÁRIO	1	
2013	ME	EIRELI	1	4
	ME	LTDA	1	
	NORMAL	EIRELI	2	
2016	ME	EIRELI	1	18
	ME	EMPRESÁRIO	11	
	ME	LTDA	1	
	NORMAL	EIRELI	3	
	NORMAL	EMPRESÁRIO	1	
	NORMAL	LTDA	1	
2019	EPP	EIRELI	3	58
	EPP	LTDA	3	
	ME	EIRELI	14	
	ME	EMPRESÁRIO	31	
	ME	LTDA	7	

Fonte: Junta Comercial do estado do Acre, 2019. Elaborado pelo autor.
Legenda: EPP - Empresa de Pequeno Porte/LTDA - Sociedade Empresária Limitada/ME - Microempresa. EIRELI - Empresa Individual de Responsabilidade Limitada/MEI - Microempreendedor individual.

O setor de prestação de serviços na região também registrou um considerável crescimento referente a atividades como turismo, serviços financeiros, jurídicos, de informática, comunicação, arquitetura, engenharia, auditoria, consultoria, propaganda e publicidade, seguro, corretagem, transporte e armazenagem, além das atividades públicas e privadas de defesa, segurança, saúde e educação, entre outros. O setor de serviços é o de maior participação no produto e no emprego no Acre. Este setor envolve diferentes ramos na contabilidade estadual: transportes, comunicações, comércio, instituições financeiras, administrações públicas etc. Atualmente ele é o carro-chefe da economia, mas tende a acompanhar o desempenho do setor dinâmico, seja a agricultura ou a indústria, que são atividades em expansão na microrregião do Juruá.

Por meio da tabela 9, pode ser demonstrado o crescimento no setor entre os anos 2010 e 2019, com informações sobre a criação de empresas na região do Juruá, exceto MEI.

Tabela 9: Empresas criadas e instaladas na região do Juruá no segmento CNAE/ Serviço entre 2010 e 2019, exceto MEI.

Ano	Porte	Tipo Jurídico	Qtde. de Empresas	Total
2010	ME	EMPRESÁRIO	1	6
	ME	LTDA	3	
	NORMAL	COOPERATIVAS	1	
	NORMAL	LTDA	1	
2013	ME	EMPRESÁRIO	1	7
	ME	LTDA	2	
	NORMAL	COOPERATIVAS	1	
	NORMAL	EIRELI	1	
	NORMAL	EMPRESÁRIO	1	
	NORMAL	S/A	1	
2016	EPP	LTDA	1	12
	ME	EIRELI	4	
	ME	EMPRESÁRIO	3	
	ME	LTDA	2	
	NORMAL	COOPERATIVAS	1	
	NORMAL	LTDA	1	
2019	EPP	LTDA	3	65
	ME	EIRELI	18	
	ME	EMPRESÁRIO	29	
	ME	LTDA	12	
	NORMAL	COOPERATIVAS	2	
	NORMAL	EIRELI	1	

Fonte: Junta Comercial do Estado do Acre,2019. Elaborado pelo autor.
Legenda: EPP - Empresa de Pequeno Porte/LTDA- Sociedade Empresária Limitada/ME Microempresa. EIRELI- Empresa Individual de Responsabilidade Limitada/MEI- Microempreendedor individual.

Isso acarreta na ampliação de novas oportunidades de emprego, que se trata de um importante indicador para mensurar o desenvolvimento social da região, pois se configura como incremento na renda do trabalhador e novas alternativas de atuação no mercado de trabalho. Além disso, o emprego formal pode mostrar o comportamento das atividades econômicas em todas as cidades acreanas do Juruá.

O SEBRAE também utiliza o item “número de empregados” como critério de classificação do porte das empresas, isto é, a quantidade prevista de colaboradores que cada empresa pode ter em seu quadro de recursos humanos. O grande crescimento do emprego no setor serviços é uma característica natural do desenvolvimento econômico e acontece em todos os estados brasileiros. Nos cinco munícipios do Juruá após a pavimentação da BR-364 e com a criação de novas empresas tem sido ampliado a quantidade de vagas de emprego.

Dessa forma, cada empresa, ao ser criada e de acordo com seu porte, pode gerar um quantitativo de vagas de emprego, como se demonstra a seguir, por meio do quadro 4, com informações referentes à quantidade de vagas de empregos que podem ser gerados de acordo com o porte de cada empresa.

Quadro 4: Comércio e serviços por número de colaboradores.

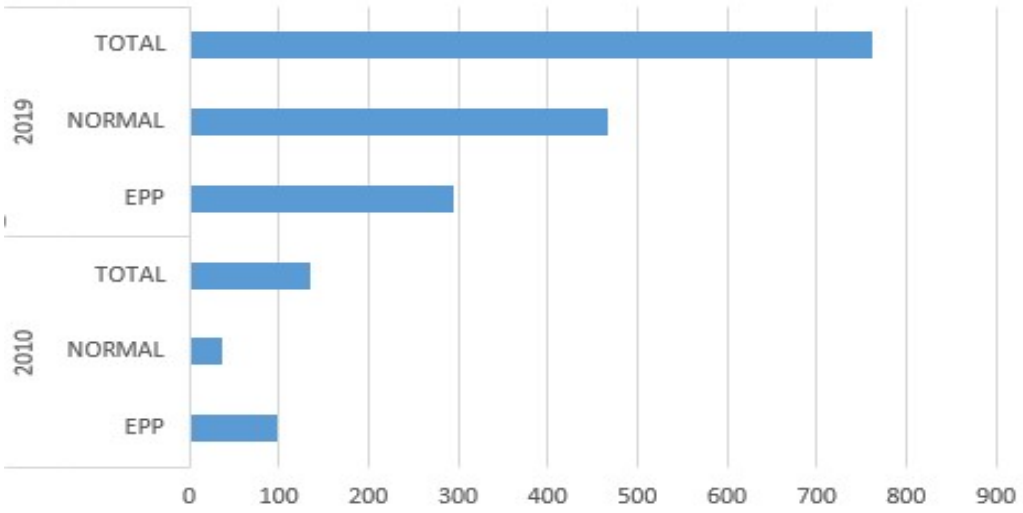
Porte da empresa	Quantidade de empregados
Micro	até 9 empregados
Pequena	de 10 a 49 empregados
Média	de 50 a 99 empregados
Normal	de 50 a 99 empregados ou mais.

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 2019.

Nesse contexto, com base nas informações da tabela 9, é possível perceber que entre 2010 e 2019 ocorreu um elevado aumento na abertura de novas empresas no setor do comércio, o que possibilitou a abertura de novas vagas de emprego para a população da região do Juruá. De acordo com o quadro 4, pelo porte de cada empreendimento, é possível realizar uma previsão quantitativa de vagas que podem ser geradas.

Dessa forma, no ano de 2010 as Empresas de Pequeno Porte - EPP e Microempresas, juntas, possibilitaram a expectativa da criação de 134 vagas de empregos formais. Entretanto, no ano de 2019, ou seja, em menos de uma década, esse quantitativo apresentou um crescimento superior de, aproximadamente, sete vezes em comparação ao ano de 2010, sendo que as Empresas de Pequeno Porte - EPP e Microempresas - ME, juntas, possibilitaram que fossem geradas a possibilidade de 762 vagas formais. Conforme pode ser demonstrado a seguir, por meio do gráfico 3:

Gráfico 3: Comparativo do número de colaboradores possíveis de acordo com o porte da empresa/comércio no Juruá entre os anos de 2010 e 2019.



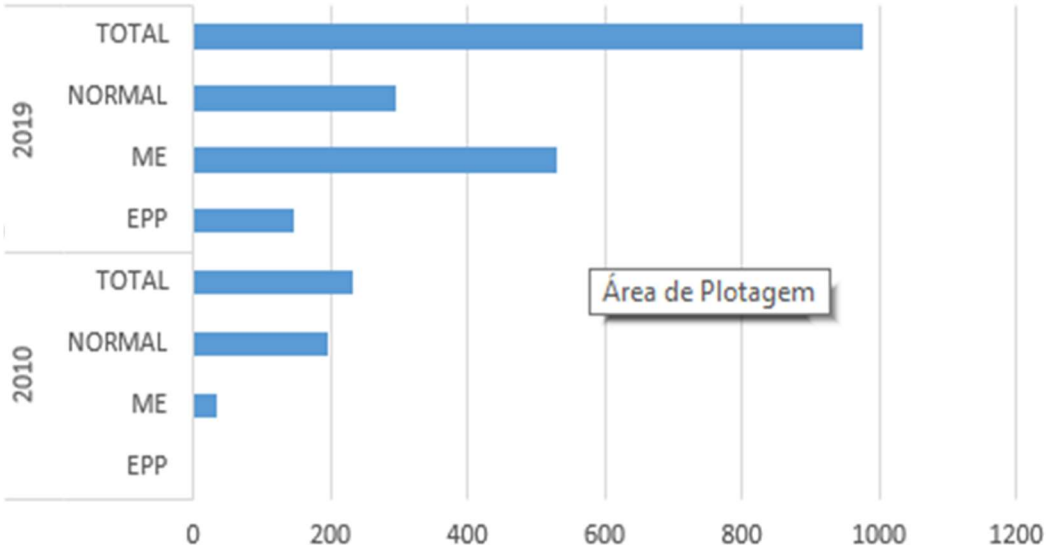
Fonte: Junta Comercial do Estado do Acre, 2019. Elaborado pelo autor.

No mesmo ritmo, o setor de serviços também apresentou um vultoso crescimento. Em 2010 teve o registro de apenas 6 empresas abertas, sendo elas microempresas e empresas de porte normal. Levando em consideração o quantitativo máximo de vagas que podem ter em seus quadros funcionais, ambas possibilitaram apenas a expectativa de criação e oferta de até 134 vagas de emprego formal.

Em contrapartida, no ano de 2019 foram criadas 65 empresas, sendo 3 EPP, 59 ME e outras 3 de porte normal. De acordo com seu porte, essas empresas juntas poderiam oferecer a geração de 975 vagas formais para a população, o que representa um valor expressivo de, aproximadamente, nove vezes superior ao ano de 2010. O grande crescimento na oferta empregos no setor de serviços é uma característica atual do desenvolvimento econômico do oeste acreano, que a cada ano se expande e fortalece a economia regional.

Esse setor é umas das atividades de grande relevância para a região, com grande demandante de mão de obra local. Destarte, apresentamos, a seguir, o desempenho dessa atividade entre os anos 2010 e 2019, conforme pode ser observado no gráfico 04, que demonstra um enorme contraste de alavancamento econômico no período de uma década.

Gráfico 4: Comparativo do número de colaboradores possível de acordo com o porte da empresa/serviços no Juruá entre os anos de 2010 e 2019.



Fonte: Junta Comercial do estado do Acre, 2019. Elaborado pelo autor.

Em parte, esse alavancamento do setor terciário na região do Juruá acreano ocorre em decorrência da integração terrestre com Rio Branco e demais estados

brasileiros, por possibilitar o fluxo diário de passageiros e mercadorias. A BR-364, assim, é um fator que enseja interações econômicas entre diferentes setores locais e regionais, e com isso permite a ampliação de setores existentes e criação de novos, notadamente pela maior facilidade no abastecimento de produtos que atendem diretamente a oferta ao mercado consumidor de todas as cidades, sobretudo de Cruzeiro do Sul, que concentra e direciona as principais atividades do setor de serviço e comércio no Juruá.

3.4 Externalidades socioambientais negativas em decorrência da rodovia.

A construção de estradas é altamente impactante e promovedora de alterações no espaço. Na região amazônica, desde a década de 1950, as rodovias tem sido propiciadoras de exploração das riquezas em solo e também do crescimento de atividades econômicas como a agricultura e a pecuária, que nos últimos anos têm causado conflitos pela terra e devastação do meio natural. Na Amazônia, a construção de rodovias promove a colonização e caças ilegais, além da especulação de terras. Mais do que 95% dos desmatamentos, incêndios e emissões de carbono para a atmosfera na Amazônia brasileira ocorrem a 5km das estradas (LAURANCE, 2013).

Nesse contexto, a conclusão da pavimentação da BR-364 também traz consigo impactos negativos, sobretudo implicando danos ambientais de várias ordens. Entre os principais impactos negativos, cabe citar o aumento de emissão de ruídos, supressão de vegetação nativa, atropelamento de animais, possibilidade de acidentes com cargas perigosas, com contaminação de rios e lagos, disseminação de doenças entre as comunidades indígenas, especialmente os povos Katukinas, facilitação das atividades madeireiras ilegais e da ocorrência de desmatamento, além de outros. Além disso, ocorrem também impactos sociais, como o aumento da violência em decorrência da facilidade de conexão entre os mais variados destinos, com aumento da circulação de pessoas e mercadorias, ao mesmo tempo em que acontece enfraquecimento da importância do meio fluvial para as principais dinâmicas na região, o que afeta diretamente trabalhadores que fazem parte da construção do processo histórico na Amazônia, como os “catraieiros”, que tendem a desaparecer.

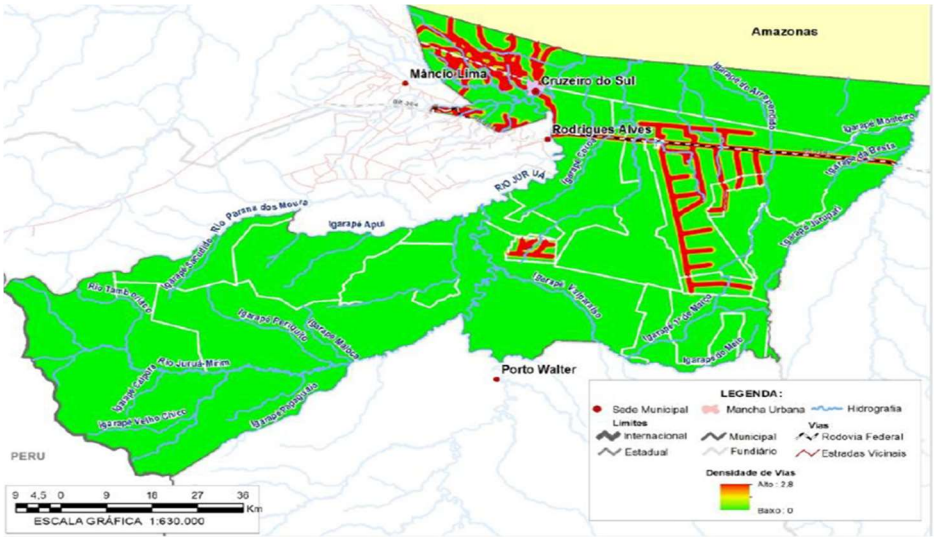
3.4.1 Rede viária: influência no desmatamento.

A relação entre a abertura de estradas e o desmatamento na Amazônia brasileira é algo conhecido há muito tempo pela sociedade. As rodovias abrem caminhos de ligação entre centros urbanos e possibilitam a expansão de atividades agropecuárias e industriais, além do fluxo socioeconômico na linha da estrada, que movimenta veículos e pessoas diariamente.

Assim, apresenta-se como necessária uma estrutura de serviços às margens das rodovias para atender esta demanda, como a construção de restaurantes, postos de combustíveis, hotéis, entres outros. A rodovia possibilita o assentamento de ações humanas que se instalam na área adjacente e passam a promover alterações no espaço, sobretudo impactantes ao meio ambiente.

A seguir, por meio da figura 46, pode ser observado que o avanço do desmatamento e a expansão das demais ações antrópicas na cidade de Cruzeiro do Sul tendem a ocorrer primeiramente nas margens da rodovia BR-364, irradiando para as rodovias estaduais AC-405 e AC-407, que ligam os municípios de Mâncio Lima e Rodrigues Alves.

Figura 46: Densidade de vias interurbanas em m/km2.



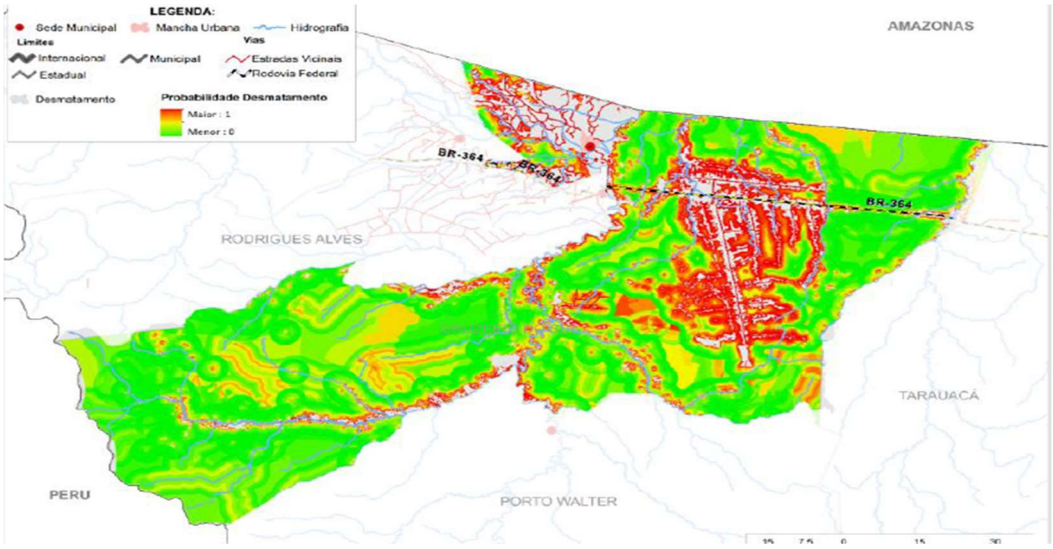
Fonte: Plano de Prevenção e Controle do Desmatamento e Queimadas Municipal – PPCDQM, 2018.

Um eixo rodoviário que interliga várias cidades é também um “terreno fértil” de expansão do capital, através da expansão das atividades como a pecuária, que

necessita de grandes áreas para formação de pastagens. No município de Cruzeiro, do Sul é evidente a relação do desmatamento com as vias de acesso, onde se encontram as maiores densidades de vias de acesso e é também encontrado o maior percentual de área desmatada, padrão semelhante ao encontrado em grande parte da Amazônia (FEARNSIDE, 2006; MARGULIS, 2003).

A área de influência física da rodovia BR-364, no Juruá, atinge diretamente cinco municípios acreanos (Cruzeiro do Sul, Rodrigues Alves, Mâncio Lima, Porto Walter e Marechal Thaumaturgo) e um município amazonense (Guajará), conforme pode ser observado a seguir, na figura 47, em que a probabilidade de aumento do desmatamento em Cruzeiro do Sul coincide com o eixo rodoviário e sua área adjacente.

Figura 47: Probabilidade de desmatamento no município de Cruzeiro do Sul.

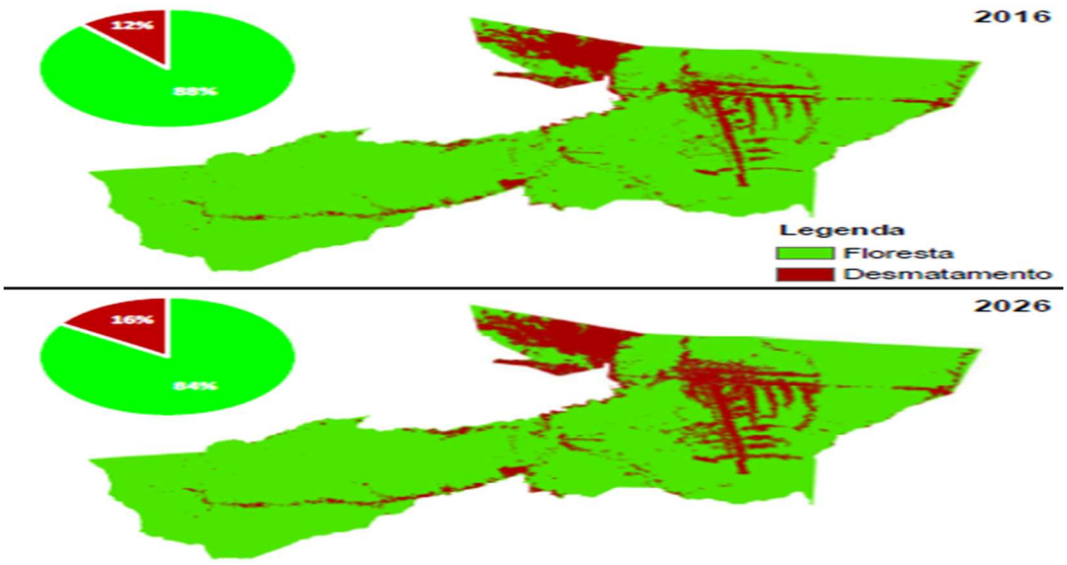


Fonte: Adaptado de INPE (2017). Disponível em: Plano de Prevenção e Controle do Desmatamento e Queimadas Municipal – PPCDQM, 2018.

De acordo com o Plano de Prevenção e Controle do Desmatamento e Queimadas Municipal – PPCDQM, 2018, as áreas que apresentam cor vermelha são aquelas com maior probabilidade de serem desmatadas nos próximos 10 anos. O município de Cruzeiro do Sul é a área com maior probabilidade futura de desmatamento na região, sobretudo por ser o principal centro urbano e onde acontecem as principais dinâmicas econômicas. Entretanto, os demais municípios também estão incluídos na previsão de crescimento de desmatamento, especialmente Mâncio Lima e Rodrigues Alves, que sofrem diretamente influência dos fluxos socioeconômicos da BR-364.

Na Amazônia, desde a década de 1950 as rodovias tem sido impactantes ao meio ambiente. A expansão da malha viária facilita o acesso sobre as áreas de floresta nativa do seu entorno para locais mais distantes da rodovia. A integração terrestre representa uma abertura ao capital regional, nacional e internacional, com a instalação das grandes empresas brasileiras e multinacionais, além do avanço da pecuária e da agricultura que necessitam de grandes áreas desmatadas para se consolidarem. Nesse contexto, a previsão é de que ocorra um crescimento de ações antrópicas na região. A seguir, por meio da figura 48, pode ser observado que em Cruzeiro do Sul, num período de 10 anos, numa projeção entre 2016 e 2026, em torno de 4% do território de floresta poderá ser devastado para dar lugar às atividades econômicas.

Figura 48: Comparação da distribuição dos remanescentes florestais na área de estudo para o ano de 2016 (estimado) e 2026 (projetado) em Cruzeiro do Sul-AC.



Fonte: Adaptado de INPE (2017). Disponível em: Plano de Prevenção e Controle do Desmatamento e Queimadas Municipal – PPCDQM, 2018

A integração do Juruá com Rio Branco por via terrestre proporcionou a abertura ao mercado global e, com isso, a exploração da floresta, além de avanço dos setores agropecuários, que agora têm nesta via um acesso à terra e escoamento da produção para o Centro-Sul brasileiro e para os centros internacionais. De acordo com o IBGE, 65% da produção agropecuária brasileira é transportada pelas rodovias. Nesse universo, a estrada pavimentada é um corredor de integração e instalação deste setor no Juruá; a proximidade com o Peru é outro fator de interesse externo. Um possível

eixo terrestre entre Cruzeiro do Sul e a cidade Peruana de Pucallpa encurtaria o trajeto até a portos peruanos de Lima em aproximadamente 1000km.

O desmatamento ao longo das rodovias asfaltadas na Amazônia representa em torno de 75% de todo o desmatamento na região (WWF, 2017). Os impactos (sociais, econômicos e ambientais) deste desmatamento vão além da linha da estrada (RAMOS, LIMA, 2006; SALM, 2008). A rodovia tem uma grande faixa de influência. Ao possibilitar a circulação e instalação de atividades econômicas em suas margens, também é um fator de criação de estradas vicinais por toda sua extensão, possibilitando assim o desmatamento e a exploração (madeireira) da floresta, desde atividades como as derrubadas ilegais para venda clandestina da madeira até as queimadas para criação de pastos. A construção de novas estradas oficiais e não oficiais impulsiona processos destrutivos na paisagem que, muitas vezes, estão fora do controle do governo.

Tudo isso é fator impactante ao meio ambiente e aos povos que nele habitam, como os indígenas. Nesse sentido, a pavimentação da estrada e as ações humanas que ela tem possibilitado têm sido elementos de transformação espacial na região, principalmente na floresta, que tem sido devastada para expansão da atividade econômica e de exploração ilegal, por meio das derrubadas em estradas clandestinas.

3.4.2 BR-364: Povos indígenas Katukinas.

A Terra indígena (TI) do rio Campinas ou (TI) Katukina do Campinas localiza-se na bacia do rio Juruá e foi demarcada em 1984, com uma área de 36.624 hectares, sendo homologada em agosto de 1993. Essa (TI) situa-se no município de Cruzeiro do Sul, o núcleo urbano que lhe é mais próximo, a apenas 60 quilômetros da aldeia. Estando diretamente às margens da rodovia BR-364, numa extensão de 18km, os Katukinas ali residentes distribuem-se em cinco aldeias: Campinas, Varinawa, Samaúma, Masheya e Bananeira (PESSOA, 2010).

Desde a abertura das obras da rodovia na década de 1970, notadamente após a conclusão da pavimentação, no início da década de 2010, os povos katukinas têm suas rotinas compartilhadas com o fluxo da rodovia entre ônibus e caminhões de grande porte. Os Katukinas sofrem diretamente os impactos da circulação socioeconômica em suas terras, já que o trecho rodoviário praticamente corta seu território em duas partes. É comum presenciar indígenas caminhando na estrada lado

a lado com diferentes veículos. Constantemente, os katukinas fecham a rodovia em protesto pela manutenção de seus direitos, conforme demonstrado a seguir, em uma ocorrida em 2015, que reivindicava a entrega de casas, a instalação de água e energia elétrica, saúde e incentivos para promover emprego e renda na comunidade.

Figura 49: Índios fecharam a BR-364, em Cruzeiro do Sul.

Fonte: Adriano Katukina, 2015.

Nesse contexto, as obras de asfaltamento da rodovia têm alterado drasticamente a forma de viver dos indígenas. Dentre os principais impactos negativos aos povos katukinas destacam-se a maciça transferência dos moradores da TI do Rio Gregório (onde se localizava maior quantidade de indígenas antes da rodovia) para a TI Campinas Katukina, mais próxima da cidade, tendo como consequência uma maior frequência dos indígenas na cidade, o que facilitou o aumento de bebidas alcoólicas. Os Katukina atualmente são o povo com maior incidência de alcoolismo. Também são constantes as invasões de caçadores profissionais, pressionando os recursos naturais (principalmente faunísticos), maior movimento de pessoas estranhas em suas terras, o que tem desencadeado roubos, chegando inclusive a ocorrerem invasões de suas casas, diminuição de animais de caça que fazem parte da dieta alimentar dos indígenas e consumo frequente de artigos industrializados comprados na cidade (PESSOA, 2010).

De forma geral, a rodovia tem sido um fator negativo atenuante na cultura dos povos katukinas, nomeadamente pelo contato direto com diferentes pessoas que passam diretamente a influenciar sua forma de viver. A rodovia também tem

contribuído para a expansão do desmatamento nas proximidades da aldeia, o que tem causado prejuízo ao equilíbrio faunístico da região, sobretudo com migração de animais. Os Katukinas são obrigados a conviver diariamente com o excesso de ruídos dos veículos que trafegam constantemente na rodovia.

3.4.3 Catraieiro: um personagem regional ameaçado.

O “Catraieiro” é um personagem muito comum no processo de formação histórica acreana, sendo bastante frequente sua presença em todos os municípios que tenham uma notória relação com as vias fluviais. A catraia é uma embarcação de pequeno porte, podendo ser movida a vela, remo ou do tipo canoa motorizada. Ela é conduzida por seu principal operador, o catraieiro, quem tem a função de realizar o transporte de passageiros. Na maioria dos casos, o deslocamento ocorre apenas de uma margem a outra dos rios, sobretudo em cidades como Rio Branco e Cruzeiro do Sul, que estão assentadas nas duas margens dos rios Acre e Juruá, respectivamente.

A figura do “catraieiro” aqui representada se faz necessária pela perda de espaço que este personagem vem sofrendo em decorrência da pavimentação da rodovia e da ponte que foi construída sobre o rio Juruá, em Cruzeiro do Sul. Historicamente, é um símbolo na Amazônia, presente em praticamente todas as cidades que tem a via fluvial como sua principal forma de interação local. Na cidade de Rio Branco, é raro encontrar este trabalhador, devido à construção das cinco pontes sobre o rio Acre, que praticamente causaram o desaparecimento de uns dos atores mais presentes ao longo da construção social da cidade.

Na microrregião do Juruá, ainda é comum sua presença às margens dos rios, fazendo a travessia da população e de mercadorias de uma margem a outra. Entretanto, em Cruzeiro do Sul, devido à construção da ponte que liga o centro da cidade ao 2º distrito (margem direita), este personagem tem sua presença e importância diminuída. A ponte enfraqueceu esta atividade rudimentar e que durante séculos prevaleceu como umas das alternativas predominantes de movimentação de uma margem para outra de moradores e mercadorias.

A seguir, por meio da figura 50, é possível perceber um contraste social entre o “catraieiro” e antagonismo provocado pela ponte, evidenciando duas faces de realidades opostas, isto é, o moderno se impondo a personagens regionais que, no passado, eram prevalentes na região.

Figura 50: Catraieiro em antagonismo com Ponte da União no rio Juruá.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

De certa maneira, a ponte promoveu o desemprego para estes trabalhadores que ainda tentam a vida diariamente, fazendo a travessia da margem esquerda para a margem direita do rio Juruá. Em número expressivo, eles disputam as poucas travessias que ainda são solicitadas. É comum, inclusive, avistar muitos deles em outros trechos do rio Juruá, especificamente com maior distância da ponte.

No porto fluvial, eles se aglomeram à espera de serem solicitados por um algum morador. Muitos deles permanecem por cerca de 12 horas às margens do rio Juruá, conforme pode ser observado a seguir.

Figura 51: Catraieiros na margem esquerda do rio Juruá.

Fonte: Elaborado pelo autor (2019).

Diante disso, a ponte representa um imenso significado social para toda a população, sendo impactante e causadora de transformações na conjuntura social com efeitos antagônicos. O catraieiro é um personagem que resiste às transformações promovidas pela integração terrestre de Cruzeiro do Sul com Rio Branco.

Com efeito, a rodovia e a ponte enfraqueceram esta atividade, fazendo com que eles procurassem outro trecho do rio para continuar a trabalhar e manterem sua própria existência na história da região. Os poucos que resistem nas proximidades do porto fluvial passam boa parte do tempo ociosos, pelo fato de não haver travessias constantemente. Nesse contexto, a ponte se demonstra altamente impactante na vida dos catraieiros e contribui para que esta atividade no futuro deixe de existir, principalmente no centro urbano de Cruzeiro do Sul.

3.4.4 BR-364: crescimento dos índices de violência na região.

Nos últimos anos, a região do Juruá tem apresentado elevados índices de violência, com crescimento de registro de homicídios dolosos e de roubos à mão armada. A localização estratégica em uma extensa fronteira com o Peru tem atraído os interesses de facções criminosas cujos objetivos são de controlar as rotas ilegais de transporte de cocaína e de outras atividades ilícitas.

A BR-364 tem permitido fluxos corriqueiros em direção a Rio Branco e a todo o território nacional, o que tem facilitado a livre circulação de pessoas e fortalecimento de relações socioeconômicas lícitas. No entanto, a rodovia também tem sido utilizada de forma ilícita por criminosos que realizam o tráfico de drogas e de armas.

O crescimento rápido da presença de organizações criminosas indica que a região é também rota para o comércio ilícito de entorpecentes, com distribuição nacional e internacional. A cidade de Cruzeiro do Sul, por ser o principal centro econômico que concentra as principais atividades, tem sofrido diretamente o impacto da disputa entre as facções criminosas, registrando, assim, os maiores índices de homicídio doloso.

Por meio da tabela 10, pode ser observado que entre os anos de 2011 e 2017 ocorreu um acelerado crescimento nos índices de homicídios dolosos na região, notadamente em Cruzeiro do Sul.

Tabela 10: Homicídios dolosos na Região do Juruá.

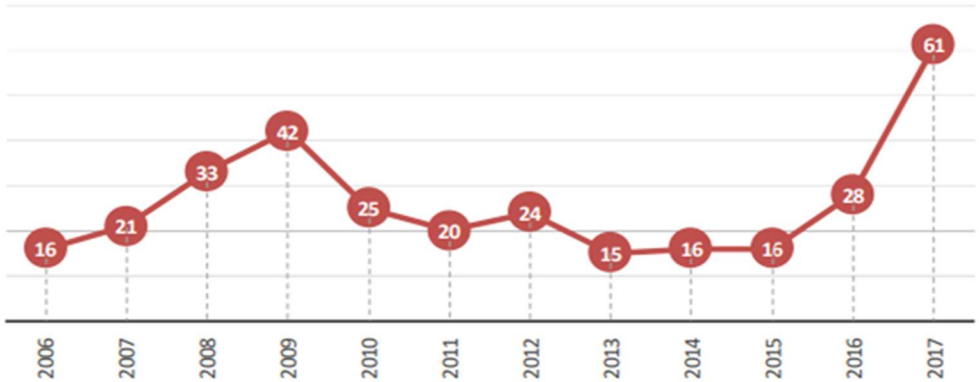
Município	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cruzeiro do Sul	16	19	07	11	10	23	47
Mâncio Lima	01	01	02	01	03	02	04
Porto Walter	***	03	01	***	01	01	04
Rodrigues Alves	01	01	02	03	01	01	06
Marechal Thaumaturgo	02	***	03	01	01	01	***

Fonte: Observatório de Análise Criminal do Núcleo de Apoio Técnico do Ministério Público do Acre,2018. Elaborado pelo autor. ***Dados não disponíveis.

De forma geral, a integração terrestre do Juruá com Rio Branco e, por conseguinte, com quase todo o território estadual tem possibilitado vias de circulação permanentes, o que contribui para uma formação de redes rodoviárias internas e externas. Assim, a BR-364 também se apresenta como um fator que fortalece a livre circulação de drogas ilícitas e de criminosos que passam a fazer uso do trecho rodoviário para práticas ilegais. O eixo entre Cruzeiro do Sul e Rio Branco tem uma extensão de aproximadamente 700km, sendo demasiadamente extenso para fiscalização diária dos órgãos de controle e segurança pública.

Isso tem permitido que os criminosos se façam presente em toda a extensão da rodovia. Nos últimos anos, tem sido comum durante o percurso da viagem entre as duas principais cidades acreanas, os crimes de roubos em ônibus. Eventualmente, grupos de bandidos armados costumam interceptar os coletivos e depois rendem o motorista e todos os passageiros, obrigando as vítimas a entregarem celulares, dinheiro e outros objetos pessoais. De 2011 a 2017, o crescimento da violência foi superior a 100%, conforme demonstrado a seguir.

Gráfico 5: Histórico de vítimas de homicídios dolosos ocorridos na Regional Juruá



Fonte: Observatório de Análise Criminal do Núcleo de Apoio Técnico do Ministério Público do Acre, 2018.

Nesse contexto, após a consolidação da pavimentação da BR-364, a região tem sido tomada também por grupos criminosos que passam a disputar o controle dos fluxos e do território, o que tem contribuído com o aumento da violência em todos os municípios. A disputa entre os criminosos pelo controle do fluxo rodoviário e fluvial na região tem ocasionado aumento de homicídios em todos as cidades.

Com base nos boletins registrados pela Polícia Militar do Acre, a segunda maior cidade do estado do Acre, Cruzeiro do Sul, registrou em 2017 um aumento de 45% nas ocorrências de roubos, com um total de 237 ocorrências registradas, contra 164 ocorrências no ano anterior, 2016. Além disso, também ocorreu uma maior apreensão de armas na região, mais especificamente em Cruzeiro do Sul, que teve, em 2017 e 2018, respectivamente, o quantitativo de 74 e 111 armas de fogo apreendidas. (PMAC, 2017/2018).

A localização em área de fronteira é um fator que desperta interesse dos criminosos, especialmente entre a região oeste do estado do Acre com o Departamento de Ucayalli, que se apresenta como um cenário de fluxos ilegais do tráfico internacional de drogas por meios da bacia hidrográfica, principalmente através do rios Ucayalli Juruá, que têm o fluxo de oeste para leste no sentido do Atlântico em direção às Cidades de Belém (PA) e Manaus (AM). A seguir, por meio da figura 52, é possível observar, por meio da apreensão de um carregamento de drogas na comunidade Pucallpa, no rio Juruá, que fica a duas horas de barco da cidade de Cruzeiro do Sul, interior do Acre, como a fronteira nessa região é utilizada como rota do tráfico internacional de drogas.

Figura 52: Carregamento de drogas apreendido no rio Juruá, em Cruzeiro do Sul.

Fonte: G1/GLOBO, 2020.

Por fim, a BR-364 representa, para a microrregião do Juruá, um fator de alavancamento no desenvolvimento econômico. No entanto, ela também tem funcionado como um espaço propício às atividades ilegais, sobretudo por formar uma rede de transportes terrestre que permite a circulação de pessoas e mercadorias, possibilitando, assim, que ocorram também rotas e fluxos de drogas e armas desde o território peruano até as cidades acreanas de Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Rodrigues Alves e Marechal Thaumaturgo e, posteriormente, para outras localidades nacionais e internacionais.

Destarte, a rodovia BR-364 abriu novos caminhos de ligação entre centros urbanos a partir desse momento, apresentando-se como o maior elemento geográfico de transformação antrópica de toda a região, com destaque para os meios sociais, econômicos e naturais, com grandes alterações às margens da rodovia e toda sua área de adjacência. Nessa perspectiva, a BR-364 tem reconfigurado o espaço, facultando novas reorganizações territoriais, envolvendo as múltiplas formas de apropriação do espaço nas diversas escalas espaço-temporais.

Nesse universo, essa pesquisa buscou compreender as múltiplas variáveis e relações recíprocas que tem sido impulsionada após a pavimentação da rodovia, em que o homem, ao se consolidar por sua própria ação, agiu no território modificando o espaço (natural e social) de seu habitat para produzir e viver. Inúmeros questionamentos surgiram ao longo da pesquisa, sendo a maioria respondidos. Entretanto, analisar geograficamente como uma rodovia se coloca como um fator altamente impactante e transformador de uma região se torna demasiadamente complexo, pois a cada dia surgem novas inquietações.

Por fim, a pesquisa contribuiu para um debate regional sobre cinco municípios do oeste acreano que praticamente passam despercebidos na Geografia brasileira, embora estejam numa localização estratégica de fronteira internacional e possuam um contexto de formação histórico-social riquíssimo, sendo cenário de uns dos principais eventos do século XX na Amazônia brasileira (Ciclo da Borracha), além de rios e uma floresta incrível que abriga o ponto mais extremo ocidental do Brasil (Serra do divisor).

Dessa forma, espera-se que esta pesquisa possa servir de base para o conhecimento da região do oeste acreano e que desperte em diferentes pesquisadores novas discussões sobre tantas variáveis e questionamentos que aqui

não puderam ser respondidos. Muito além disso, que sirva de base para políticas públicas de desenvolvimento social simétrico para todos os moradores da região, sem desprezar a importância de preservar essa imensa riqueza natural.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Discutir o processo de reestruturação urbano/social da microrregião acreana do Juruá impulsionada a partir da consolidação de um sistema rodoviário de transporte capaz de formar uma nova rede urbana de fluxos e fixos conectados com diferentes regiões do Estado do Acre, demais cidades brasileiras e países sul-americanos passa, primeiramente, por entender que as ações humanas são altamente impactantes no espaço geográfico e na forma de organização regional. Dessa forma, atualmente a BR-364 é o maior ícone desse processo de transformação antrópica.

A rodovia BR-364 consiste no principal fator de transformação e reestruturação interna das cidades pertencentes à região. Historicamente, esse recorte geográfico se apresentava num processo de fragmentação interna, isto é, mesmo estando localizado nos limites político-administrativos acreanos, não participava ativamente das principais dinâmicas estaduais nos setores políticos, sociais e econômicos. De certa forma, a ausência de uma ligação terrestre de Cruzeiro do Sul e de toda a regional com Rio Branco fez com que a microrregião do Juruá se voltasse para a dinâmica fluvial econômica do estado do Amazonas, principalmente com Manaus, que exerceu durante décadas o papel de principal centro econômico da região, tendo na via fluvial o principal meio de fluxos comerciais e sociais.

A dinâmica fluvial no extremo oeste acreano se perpetuou durante mais de um século, estando relacionada com o processo histórico de formação socioeconômica da região, desde o surgimento dos primeiros povoados, na época de exploração da borracha. A forte relação com o rio Juruá e todos os seus afluentes foi responsável por caracterizar as principais dinâmicas internas com fluxos voltados prevalentemente por essa via de circulação. Nesse período, as cidades apresentavam características de cidades ribeirinhas, especialmente por estarem localizadas às margens do rio e atribuírem a ele papel de importância nas principais relações de fluxos de pessoas e mercadorias. Na verdade, nessa região os rios eram as vias de circulação disponíveis e acessíveis à população, com direcionamento econômico para Manaus.

Assim, o atraso da conclusão das obras da BR-364 em território acreano contribuiu para a fragmentação regional do estado do Estado do Acre, notadamente pelo fato de os cinco munícipios da microrregião do Juruá estarem diretamente influenciados por Manaus e com relações irregulares e restritas com a capital acreana. A partir do início da década de 2010, com a conclusão das obras de pavimentação e

integração de Cruzeiro do Sul e toda a região a Rio Branco, o Juruá passa por um processo de reestruturação urbana de suas dinâmicas, agora voltado predominantemente para as rodovias, emergindo assim uma nova forma de organização regional em consonância com as demais cidades acreanas, que se fortalecem pela via de transporte rodoviária, o que causa, por sua vez, um processo de enfraquecimento nas vias econômicas por meio fluvial.

Nessa perspectiva, a integração terrestre por meio da BR-364 tem sido um fator de transformação interna e externa da região do Juruá. Primeiramente, ao permitir interação entre as cidades acreanas; em seguida, por possibilitar a integração com os demais estados brasileiros e países fronteiriços. Essas novas dinâmicas internas e externas são responsáveis por consolidar o surgimento de novos fluxos e fixos em toda a região, que vão servir de sustentação para as novas dinâmicas, o que tende a promover alterações no espaço geográfico, pelo fato de a rodovia permitir, diariamente, a circulação de pessoas e mercadorias. Isso tudo possibilita a expansão do comércio e o crescimento de atividades econômicas como a agricultura e a pecuária, que avançam sobre a floresta.

Nesse sentido, a região do Juruá acreano vem passando por um intenso processo de transformação geográfica e pelo surgimento de uma nova reconfiguração regional ocasionada pela integração terrestre a Rio branco, especialmente pelo fortalecimento de um novo padrão de organização voltado para redes urbanas rodoviárias, com impactos nos segmentos sociais, políticos e econômicos que estão diretamente atrelados à configuração espacial e, consequentemente, regional. Ademais, a BR-364 retira a centralidade absoluta de Manaus e a transfere parcialmente para Rio Branco, que a cada ano tem aumentado seu poder de influência na região, passando a conduzir as principais dinâmicas internas e externas.

A capital amazonense, por ser o principal centro econômico da Amazônia, continua a exercer sua soberania econômica em todo o Acre e também na região do Juruá. Entretanto, a partir da pavimentação da BR-364, precisamente entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul, Manaus (AM) deixa de ser o centro absoluto da microrregião do Juruá, em parte pelo uso irregular da via de transporte fluvial que passa por um processo desfuncionalização em detrimento do redirecionamento dos fluxos econômicos para as vias rodoviárias.

No terceiro capítulo desta pesquisa, são apresentados os principais resultados das análises feitas no decorrer da elaboração da dissertação, abordando as principais

transformações consolidadas e que estão em processo de crescimento na microrregião do Juruá, com apresentação de algumas discussões e dados coletados. De forma geral, a BR-364 tem se revelado como um elemento geográfico altamente impactante no posicionamento da região no processo de integração econômica e na abertura ao mercado estadual, nacional e internacional.

Assim, é imperativo dizer que, por um lado, a integração terrestre por meio da BR-364 tem ocasionado em toda a região o surgimento de novas dinâmicas socioeconômicas, ao mesmo tempo que provoca alterações espaciais e desperta o fortalecimento regional interno do estado do Acre, colocando-se como um fator determinante de impactos de cunho positivo para o crescimento econômico e motivando a instalação de novos empreendimentos comerciais e industriais, gerando, assim, a expectativa de novas vagas de emprego, o que impacta diretamente no desenvolvimento social.

No entanto, por outro lado, a rodovia também é apontada como causadora do agravamento de problemas urbanos e sociais, ao passo que faculta a livre circulação de pessoas e mercadorias e se torna uma via de escoamento da produção, ao mesmo tempo em que também pode ser utilizada como corredor para o fortalecimento de práticas ilegais, tais como o tráfico de drogas e de armas, além de outras. Além disso, fica patente ser uma via de acesso para o avanço de diversas atividades econômicas no entorno da rodovia e de toda sua área adjacente, o que tende a facilitar o acesso à exploração da floresta e, como consequência, o crescimento do processo de devastação ao meio natural.

Por fim, essa pesquisa identificou que a BR-364 é o principal elemento geográfico de transformação antrópica na microrregião do Juruá. Dessa maneira, tem sido responsável pela construção de um nova Geografia regional que, de acordo com o que foi consolidado nessa dissertação, manifesta-se desde a mudança no padrão de organização social, de centralidade, das características tradicionais, das relações com os rios, dos novos fluxos socioeconômicos, da mudança e expansão dos fixos, da expansão capitalista sobre a floresta, das externalidades negativas sobre os povos indígenas e/ou sobre a própria existência de personagens da dinâmica fluvial como o catraieiro, etc. Ademais, ficaram muitas lacunas não respondidas neste trabalho, principalmente por ser uma discussão demasiadamente extensa. Contudo, espera-se que esse estudo cientifico contribua para futuras pesquisas e com a sociedade de forma geral.

REFERÊNCIAS

ACRE. Governo do Estado do Acre. **Programa Estadual de Zoneamento Ecológico-Econômico doestado do Acre:** Indicativos para a gestão territorial do Acre – documento final. Rio Branco: SECTMA, 2000. v.3.

ACRE. Secretaria de Estado de Meio Ambiente – SEMA. **Plano de Prevenção e Controle de Desmatamento e Queimadas Municipais – PPCDQM** – Acre. Rio Branco: SEMA, 2018. 64p

ALVES MAZZOTI, Alda Judith, GEWANDSZNAJDER, Fernando. **O método nas Ciências Naturais e Sociais: pesquisa quantitativa e qualitativa**. São Paulo: Pioneira, 1998

ARAÚJO, Tânia Bacelar. Dinâmica regional brasileira nos anos noventa: rumo à desintegração competitiva**.** In: CASTRO, Iná Elias. MIRANDA, Mariana. EGLER, Claudio A.G. **Redescobrindo o Brasil 500 anos depois**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil: FAPERJ, 1999. p. 392.

BECKER, Bertha. A Amazônia na Estrutura Espacial do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 36, n. 2, 1974, p. 3-33.

BECKER, Bertha. A Geopolítica na virada do milênio: logística e desenvolvimento sustentável. In: CASTRO, Iná; COSTA GOMES, Paulo; CORREA, Roberto. (Org.). **Geografia**: Conceitos e Temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 271-307.
BECKER, Bertha**. Amazônia**. São Paulo: Ática, 1997

BECKER, Bertha. Por que a participação tardia da Amazônia na formação econômica do Brasil? In: **50 anos de Formação Econômica do Brasil:** ensaios sobre a obra clássica de Celso Furtado. Rio de Janeiro: IPEA, 2009.

BECKER, Bertha K. Migração e mudança ocupacional na fronteira amazônica brasileira. *In*: **Fronteira Amazônica:** questões sobre a gestão do território. S.l.: s.n. 1985. p. 90-106.

CALIXTO, Valdir de Oliveira; SOUZA, Josué Fernandes de; SOUZA, José Dourado de. **Acre:** uma história em construção. Rio Branco: Fundação Cultural,1985.
CARDOSO, Ciro F. Repensando a construção do espaço. In: **Revista de História Regional**. Ponta Grossa, v.3, n.1, p. 7-23, verão 1998.

CARLEIAL, Liana. O desenvolvimento regional brasileiro ainda em questão. **Revista Política e Planejamento Regional (PPR)**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p.1-21, jan./jun. 2014.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2009.

CASTELO BRANCO, M. B. O Juruá Federal. Rio de Janeiro. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, v. 9 Tomo Especial, Congresso Internacional de História das América. 1922. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1930.

CASTELO BRANCO, M. B. Peruanos na Região Acreana. Rio de Janeiro. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro** n. 244. Abril/junho de 1959. p135-216.

CARVALHO, Guilherme; DE ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno. **O plano IIRSA**: Na visão da Sociedade Civil Pan-Amazônica**,** Belém, 1 vol. (248 p.), Fundação Heinrich Böll, 2009.

CHRISTOFOLETTI, Antônio. O canal fluvial. In: **Geomorfologia Fluvial**. 1. ed. v. 1. São Paulo: Edgard Blücher, 1974

CORRÊA, R. L. **A Rede Urbana**. São Paulo: Ática,1989
.
CORRÊA, Roberto L. **Geografia:** conceitos e temas. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2003, p. 49-76.

CORREA, R. L. **Região e organização espacial**. São Paulo: Ática, 1986.

CORRÊA, R. L. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1994.
_____. Globalização e Reestruturação da rede urbana: uma nota sobre pequenas cidades. **Território**. Rio de Janeiro, n.6, p.43-53. jan/jun, 1999.
_____. Geomorfologia. 2. ed. São Paulo: Edgard Blücher, 1980.

COSTA SILVA. R. G. **Avanços dos Espaços da Globalização**: a produção de soja em Rondônia, Dissertação 168f., (mestrado em Desenvolvimento Regional) Universidade Federal de Rondônia Porto Velho, 2005.
_____. Amazônia globalizada: da fronteira agrícola ao território do agronegócio – o exemplo de Rondônia. **Confins** (Paris), v. 23, p. 1-30, 2015. Link: http://confins.revues.org/9949
_____. Da apropriação da terra ao domínio do território: as estratégias do agronegócio na Amazônia brasileira. **International Journal of Development Research**, 7, (12), 17699-17707, 2017. Link: http://www.journalijdr.com/da-apropria%C3%A7%C3%A3o-da-terra-ao-dom%C3%ADnio-do-territ%C3%B3rio-estrat%C3%A9gias-do-agroneg%C3%B3cio-na-amaz%C3%B4nia-brasileira

CRAVEIRO COSTA, João. **A conquista do deserto ocidental:** subsídios para a história do Território do Acre. 2ª Ed., São Paulo: Editora Nacional; Brasília: IN
CHRISTALLER, W. **Central Places in Southern Germany**. New Jersey, Prentice-Hall, 1966, Parte B.

CUNHA, Luiz A. G. Por um projeto socioespacial de Desenvolvimento. **Revista de História Regional**. Ponta Grossa, v. 3, n. 2, p 91-114, inverno 1998L,1973.

DAVID, Robert carvalho de Azevedo. **As dinâmicas do transporte fluvial de passageiros no Estado do Amazonas.** 2010. 121f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010.

DUARTE, A. C. Regionalização: considerações metodológicas. **Boletim de Geografia Teorética**, Rio Claro, v. 10, n. 20, p. 5-32, 1980.

DUMOLARD, P. Región y regionalización. Una aproximación sistémica. Im. MENDOZA, J.G.; JIMÉNEZ, J.M; CANTERO, N.O. **El pensiamento geográfico:** estúdio interpretativo y antologia de textos (de Humbolt a las tendencias radicales). Madrid: Allianza Editorial, 1982. p. 452-460.

FARIAS, Cleilton Sampaio de; SILVA; Silvio Simione. **Na fronteira distante:** um ensaio sobre a questão agrária acreana à luz de sua formação econômica e social. Universidade Federal do Acre, 2012.

FLEXOR, Georges G.; LEÃO, Sandro Augusto Viégas; LIMA, Maria do Socorro; **A expansão da cadeia da soja na Amazônia:** os casos do Pará e Amazonas. CPDA/UFRRJ, 2006.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 34º ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

GOMES, P. C. C. O conceito de região e sua discussão. In: CASTRO, I. E. et al. **Geografia:** conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 49-76.

GONÇALVES, C. W. P. **Amazônia, Amazônias**. 2 ed. São Paulo: Contexto, 2008.

MORAES, A. C. R. **Geografia**: pequena história crítica. São Paulo: Hucitec, 1987
.
GUERRA, A. **Estudo Geográfico do Território do Acre**. Rio de Janeiro: IBGE, Conselho Nacional de Geografia, 1955.

HAESBAERT, R. **Regional-Global:** dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

LA BLACHE, Vidal de. As características próprias da Geografia. In: CHRISTOFOLETTI, Antonio. (Org.). **Perspectivas da geografia**. 2.ed. São Paulo: DIFEL, 1985. p. 37 – 48.

LACOSTE, Y. **A Geografia:** isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra. Campinas: Papirus,1989.

LE BERRE, M. Territoires. **Encyclopédie de Géographie**. Paris: Econômica, 1995. p. 601-622.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

LENCIONI, Sandra. **Região e Geografia**. São Paulo: Edusp, 2003.

LIMA, RC. **Na Amazônia Ocidental –** A cidade sede do Alto Juruá revelada: como nasceu, cresceu e se desenvolve a capital do alto Juruá. Cuiabá, Carline & Carliato Editorial: 2015.

MENEZES, Maria Lucia Pires; FERNANDES, Nelson da Nobrega**.** As Capitais do Acre: A cidade e os Poderes. **Revista electrónica de Geografía y Ciências Sociales**, Universidad de Barcelona, 2005.

MORAES, A. C. R. **Ideologias geográficas**. São Paulo: Hucitec, 1988.

MORAIS, Maria de Jesus. **O processo de urbanização no Estado do Acre – Brasi**l. Depto. de Geografia - Univ. Federal do Acre, 2000.

NETO, Thiago Oliveira; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. A geopolítica rodoviária no Noroeste: a vertebrarão da BR-364. **Revista de Geopolítica**, edição especial, v. 8, n° 2, p. 48 - 62, jul./dez. 2017.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Amazonas, um Estado ribeirinho**. Manaus: EDUA,1999.

NUNES, Juraci R. P. **Modernização da agricultura – pecuarização e mudanças: o caso do Alto Purus**. Rio Branco: Tico-tico, 1991. 107p.

PESSOA, Marina Margarido. **O "Etnozoneamento em terras indígenas do Acre como ferramenta de Gestão Territorial:** O caso da Terra Indígnea Campinas/Katukina. Dissertação de Mestrado. Centro de Desenvolvimento Sustentável. Universidade de Brasília-UNB-Brasília, 2010.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática. 1993.
SACHS, I. **Espaços, Tempos e Estratégias de Desenvolvimento**. São Paulo: Edições. ANO?

RATZEL, Friedrich. A evolução dos conceitos relativos à influência que as condições naturais exercem sobre a humanidade. In: MORAES, Antonio Carlos Robert (Org.). **Razel**. São Paulo: Ática, 1990 [1914] Vértice. 1986.

SACK, R. D. **Human territoriality:** its theory and history. Cambridge: Cambridge University Press. 1986.

SANTOS, M. **O Trabalho do Geógrafo no Terceiro Mundo**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1991.

SANTOS, Milton (1985). **Espaço e método**. São Paulo: Nobel.1985

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado:** fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. – 6. ed. 1. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade. de São Paulo, 2012.

SANTOS, C. O fato geográfico**. In: Sociedade & Natureza**. Rio de Janeiro: AGB-Rio. 1986. p. 104-19.
———. A Territorialidade e a Sustentabilidade ou a Ecologia do Espaço Político**. In: Sociedade & Natureza**, Uberlândia: UFU, ano 9, n. 17, p. 41-56. 1997.

SILVA, Carlos Alberto Franco da. Fronteira agrícola capitalista e ordenamento territorial. In. SANTOS, Milton, BECKER, Berta et al. **Território, territórios**: ensaios sobre o ordenamento territorial. 3. ed. - Rio de Janeiro: Lamparina, 2007. SILVA, José

Graziano da. **A modernização dolorosa**: estrutura agrária, fronteira agrícola e trabalhadores rurais no Brasil. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

SILVA; SILVA, S.S (2006). **Tempos de violência, espaços da resistência**. In: PAULA, Elder Andrade de, SILVA, Silvio Simione da. (org.) Trajetória da luta camponesa na Amazônia – Acreana. Rio Branco: EDUFAC.

SILVA, Francisco Bento da. **As raízes do autoritarismo no executivo acreano - 1921/1964.** Recife – PE. UFPE/Programa de Pós-graduação em História, 2002. 123 pp. Dissertação de Mestrado -Universidade Federal de Pernambuco.

SILVA, Silvio Simione. **Das "microrregiões geográficas" às "regionais de desenvolvimentos"**: regionalizações das terras acreanas e as possibilidades de novos rearranjos no princípio do século XXI. Universidade Estadual Paulista, 2003.

SILVA, Silvio Simione; RODRIGUES, Floripes Silva; ALMEIDA. Lucilene Ferreira; O desenvolvimento acreano em questão: contexto histórico e especificidades microrregionais. In: **Acre:** Uma visão temática de sua Geografia - Rio Branco: EDUFAC, 2008.

SILVA, Silvio Simione da. **Acre:** uma visão temática de sua geografia - Rio Branco: EDUFAC, 2008.

SILVA, Silvio Simione da. **A fronteira agropecuária acreana**. Presidente Prudente, 1999.375p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista – FCT/UNESP.

SILVEIRA, M. L. Região e globalização: pensando um esquema de análise. **Redes**, Santa Cruz do Sul, v. 15, n. 1, p. 47-88, 2010

SOBRINHO. E. S C. **Análise econômico-ambiental da substituição da Floresta tropical amazônica por atividades antrópicas: análise aplicada ao estudo de viabilidade da Rodovia Br-364 no trecho Rio Branco-Cruzeiro do Sul Acre- Brasil**. Dissertação Mestrado em Geografia. UFF,1999.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Geografia e Filosofia:** Contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: UNESP, 2004.

TATHAM, G. (1959). A geografia no século dezenove. Rio de Janeiro: IBGE, **Boletim Geográfico**; n 150, ano XVII, maio-junho; p. 198-226.

TOCANTINS, L. **Formação Histórica do Acre**. Brasília: Senado Federal, 2001.
TRINDADE JR, Saint-Clair Cordeiro da. Cidades na floresta: os "grandes objetos" como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. **Revista IEB** n.50 2010 set./mar. p. 13-138.

TRINDADE JR ,Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, Maria Goretti da Costa. **Cidades ribeirinhas na Amazônia:** mudanças e permanências. EDFPA, edição: 1ª, Belém-PA, 2008.

TRINDADE JÚNIOR. Saint-Clair Cordeiro da. Das “cidades na floresta” às “cidades da floresta”: espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia brasileira. **PAPERS DO NAEA**, nº 321. Universidade Federal do Pará, 2013.

SERVILHA, Mateus de Moraes. **Quem precisa de região?** o espaço (dividido) em disputa/ 1ª edição-Rio de Janeiro: Consequencia,2015.

SIVIERO, Amauri; BAYMA, Márcio Muniz A.; KLEIN, Marcelo André; PINTO, Mauro Sergio Vianello. Produção e comércio da farinha de mandioca de Cruzeiro do Sul, Acre. **50º Congresso da SOBER**, Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural, 2012.

SPOSITO, E. S. **Geografia e Filosofia** – Contribuição para o Ensino do Pensamento Geográfico, São Paulo: editora UNESP, 2004.

SOUZA, José Dourado de. **Entre lutas, porongas e letras, a escola vai ao seringal (re)colocações do projeto seringueiro (Xapuri/Acre – 1981 / 1990**). Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Educação da Faculdade de Educação da Universidade Federal de Minas Gerais, 2011.

Sites consultados:

ACRE. Governo do Estado. Departamento de estradas e rodagens – Deracre. **Informações sobre a construção da rodovia BR-364 e da ponte da união**. Disponível em: https://agencia.ac.gov.br/a-unio-e-a-ponte/. Acesso em: 15 de junho de 2018.

ACRE. Governo do Estado. **Mapa do Acre em Unidades de Conservação e Terras Indígenas.** Disponível em: http://acre.gov.br/acre-em-numeros/. Acesso em 03 de janeiro de 2020.

ARQUIVO NACIONAL BRASIL. **Porto fluvial de Cruzeiro do Sul, 1906**. Disponível em: https://www.flickr.com/photos/arquivonacionalbrasil/46453696434. Acesso em: 09 de fevereiro de 2018.

AURANCE, Bill. **Global ‘roadmap’ shows where to put roads without costing the earth. The Conversation.** Ago. 2014. Disponível em:<http://theconversation.com>. Acesso em: 03 setembro de 2019.

BRITO, Onofre /Secom, 2014. **Centro Tecnológico para a produção de pescado em Cruzeiro do Sul.** Disponível em: http://g1.globo.com/ac/acre. Acesso em 09 de fevereiro de 2020.

CABRAL, Thiago,2019. **Produtores de Marechal Thaumaturgo divulgando o feijão orgânico na Expoacre 2019**. Disponível em: https://contilnetnoticias.com.br. Acesso em 11 de outubro de 2019.

CÂMARA DOS DEPUTADOS DO BRASIL**. Decreto nº 1.181, de 25 de fevereiro de 1904**. Disponível em:https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-

1181-25-fevereiro-1904-583573-publicacaooriginal-106366-pl.htm. Acesso em: 11 de outubro de 2019.
CÂMARA DOS DEPUTADOS DO BRASIL. **Art. 2º Decreto n. º 9.831**. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-9831-23-outubro-1912-517045-republicacao-99539-pe.html. Acesso em 03 de janeiro de 2020.

CARVALHO, Adelcimar, 2016. **Pescadores artesanais no rio Juruá.** Disponível em: http://g1.globo.com/ac/acre. Acesso 23 de Janeiro de 2020.

CNMPM**. Decreto Federal n.º 9.831, de 23 de outubro.** http://www.cnm.org.br. Acesso em 04 de março de 2020.

FERNANDES, Edson. **Avenida Principal de Mâncio Lima.** Disponível em: https://www.manciolima.ac.gov.br/. Acesso em 09 de fevereiro de 2019.

FOLHA DO JURUA**. Balsa Hospital da Marinha brasileira em atendimento à população do Juruá, 2019**. Disponível em: https://folhadojurua.com.br. Acesso em 26/08/2019.

HERNONDINO, Chagas. **Porto Fluvial de Cruzeiro do Sul-Acre, 1970. Ano: 1974**. Disponível: https://biblioteca.ibge.gov.br. Acesso em 26 de agosto de 2019.

IBGE**. Decreto n.º 08 de 28 de setembro de 1904.** Disponível em**:** https://biblioteca.ibge.gov.br/bibliotecacatalogo.html?id=35905&view=detalhes**.** Acesso em: 10 de setembro de 2019.

IBGE. **Aglomerações urbanas em Cruzeiro do Sul na década de 1970 às margens do rio Juruá.** Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br**.** Acesso em: 30 de junho de 2018.

IBGE**. Construção da BR-029: Acre-Brasília**. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/bibliotecacatalogo?view=detalhes&id=46484. Acesso em 18/11/2019.

INFRAERO. **Anuário Estatístico Operacional 2017/INFRAERO**. Disponível em: http://www4.infraero.gov.br/. Acedido em: 10 de abril de 2018. Acesso: em 05 de agosto de 2018.
G1/ GLOBO. **Carregamento apreendido no rio Juruá em Cruzeiro do Sul.** https://g1.globo.com/ac/cruzeiro-do-sul-regiao/noticia/2018/10/19/pf-prende-dois-suspeitos-de-abandonar-barco-com-mais-de-80-quilos-de-droga-no-rio-jurua.ghtml. Disponível em: https://g1.globo.com/ac. Acesso em 19 de fevereiro de 2020.

JURUA EM TEMPO. **Inauguração do primeiro posto de gasolina em solo do Município de Marechal Thaumaturgo.** https://www.juruaemtempo.com.br. Acesso em: 06 de janeiro de 2020

KATUKINA, Adriano. **Índios fecharam a BR-364 em Cruzeiro do Sul**. https://contilnetnoticias.com.br/2015/10/indios-katukinas-fecham-br-364-em-cruzeiro-do-sul-e-cobram-moradias-e-saneamento/. Acesso em: 07 de outubro de 2019

PREFEITURA DE MÂNCIO LIMA. **Informações estatísticas do município sobre população, trabalho e rendimento, educação, economia, saúde, território e ambiente**. Disponível em: https://www.manciolima.ac.gov.br/. Acesso em: 30 de janeiro de 2018.

PREFEITURA DE MÂNCIO LIMA. **Vista panorâmica da Cidade Marechal Thaumaturgo**. Disponível em: https://www.manciolima.ac.gov.br/. Acesso em: 30 de janeiro de 2018.

PREFEITURA DE RODRIGUES ALVES. **Informações estatísticas do município sobre população, trabalho e rendimento, educação, economia, saúde, território e ambiente**. Disponível em: https://www.rodriguesalves.ac.gov.br/. Acesso em: 30 de janeiro de 2018.

PREFEITURA DE PORTO WALTER. **Informações estatísticas do município sobre população, trabalho e rendimento, educação, economia, saúde, território e ambiente**. Disponível em: https://www.portowalter.ac.gov.br/. Acesso em: 10 de novembro de 2018.

PREFEITURA DE PORTO WALTER. **Margem esquerda do Rio Juruá com embarcações comerciais na cidade Porto Walter.** Disponível em: https://www.portowalter.ac.gov.br/. Acesso em: 10 de novembro de 2018.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA CASA CIVIL. **Tratado do Rio de Janeiro, a 8 de setembro de 1909, entre o Brasil e o Peru**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1910-1929/D07975.html. Acesso em: 11 de outubro de 2019.

SAC/MTPA. **Projeção de passageiros do aeroporto internacional de Cruzeiro do Sul.** Disponível em: https://www.ebc.com.br/secretaria-de-aviacao-civil-da-presidencia-da-republica. Acesso em: 10 de abril de 2018.

SEBRAE. **Qual a diferença entre uma empresa normal e uma empresa enquadrada como Microempresa (ME) ou Empresa de Pequeno Porte (EPP)?** Disponível em: http://www.sebrae-sc.com.br/leis/default.asp?vcdtexto=1897. Acesso em: 15 de novembro de 2019.

SIVIERO, Amauri; BAYMA; Márcio Muniz A. KLEIN; Marcelo André. PINTO, Mauro Sergio Vianello. **Principais destinos da farinha de mandioca de Cruzeiro do Sul em percentagem do volume comercializado.** Disponível em: https://www.embrapa.br/busca-de-publicacoes/-/publicacao/927245/producao-e-comercio-de-farinha-de-mandioca-de-cruzeiro-do-sul-acre. Acesso em: 15 de setembro de 2018.

VALE, Sergio. **BR-364 trecho Rio Branco a Cruzeiro Sul, em 2016**. Secretaria de Comunicação do Estado do Acre. Disponível em: https://agencia.ac.gov.br. Acesso em 17 de setembro de 2017.

VALE, Sergio, 2011. **Vista panorâmica noturna da Ponte da União em Cruzeiro do Sul (AC) em 2011**. Disponível em: https://www.agencia.ac.gov.br. Acesso em 06 de agosto de 2019.