



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR
Maio de 2011
Rio de Janeiro - RJ - Brasil

CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO AMAZÔNICO

Soad Farias da Franca (Universidade de Brasília - UnB) - soadfarias@gmail.com

*Arquiteta e Urbanista. Mestre em Planejamento Urbano FAU-UnB. Doutoranda do Programa PPG-FAU-UnB.
Pesquisadora do Laboratório de Sustentabilidade Aplicada à Arquitetura e ao Urbanismo LaSus-UnB*

Marta Adriana Bustos Romero (Universidade de Brasília - UnB) - romero@unb.br

*Arquiteta e Mestre em Planejamento Urbano FAU-UnB. Doutora em Arquitetura Universidade Politécnica de Catalunha.
Pós-doutorado em Landscape Architecture Pennsylvania State University. Professora e Coordenadora do LaSus-UnB*

Rômulo José da Costa Ribeiro (Universidade de Brasília - UnB) - rjcribeiro@gmail.com

Geólogo, Mestre em Arquitetura e Planejamento Urbano pela FAU-UnB. Doutor em Arquitetura e Planejamento Urbano FAU-UnB. Professor da Universidade de Brasília, Campus de Planaltina.

Construção do Espaço Amazônico

Resumo

Este trabalho avalia o desenvolvimento de territorialidades na região amazônica perante a expansão geográfica e econômica de suas fronteiras. Atualmente, a integração territorial da Amazônia conecta diversas cidades aos portos do Pacífico e comporta obras cuja grandiosidade é vista como sinônimo de desenvolvimento regional. Entretanto, o desenvolvimento em territórios urbanizados, como em municípios do estado do Acre, localizados na área de influência das conexões internacionais, indicam desequilíbrios sociais. Conclui-se que modelos de desenvolvimento que favorecem, predominantemente, o grande capital incentivam uma produção urbana local distorcida, minimizam a economia urbana do local e exigem maior participação do estado no auxílio social. Utiliza-se a metodologia sistêmica de relação entre as partes com o todo sob a ótica de parâmetros do Urbanismo Social Sustentável. O trabalho destes eventos é realizado sistemicamente com pesquisa bibliográfica, informações divulgadas e fotografias.

Palavras-chave: desenvolvimento regional, produção do espaço, ecossistema local.

Introdução

A expansão territorial por meio de obras viárias de grande porte é considerada um fator estratégico de planejamento por gestões administrativas regionais e locais. Como consequência, espera-se que o desenvolvimento propicie a abertura de oportunidades industriais e comerciais com novos rumos para a exportação. O tema é adotado em discursos políticos como um aspecto positivo, sinônimo de desenvolvimento, de maiores investimentos e de avanços socioeconômicos. Os maiores investimentos na Amazônia se concentram em obras de infraestrutura viária e energia; porém, acarretam um crescimento desordenado, como acontece na grande maioria das grandes metrópoles, e, recentemente, em cidades de porte médio, têm produzido e reproduzido paisagens locais com atributos negativos. Dessa forma, a realidade nas cidades de pequeno porte, com menos de 20.000 habitantes, as quais, em teoria, deveriam apresentar melhor qualidade de vida urbana, apontam, entretanto, modelos distorcidos de desenvolvimento. A Amazônia se apresenta como um vasto campo de intervenções, aparentemente sem limites, mas vale lembrar que tanto o ecossistema ecológico na escala macro quanto na escala local, em termos de qualidade ambiental, merecem um olhar mais criterioso. Ambos são suscetíveis a vulnerabilidades ambientais, considerando-se a economia regional e o ecossistema em que estão inseridos.

Paralelamente à edificação de Brasília, em 2 de fevereiro de 1960 o Presidente Juscelino Kubitschek decidiu construir a BR 364, ligando Cuiabá, Porto Velho e Rio Branco. Antes, o transporte se efetuava pelo sistema aquático Manaus-Porto Velho ou por trem Guajará-mirim-Porto Velho. A partir dessa decisão, consolidavam-se as Políticas de Integração Nacional no Brasil com a construção de grandes eixos viários conectando o Centro-oeste à região Norte e, com isso, chegou-se à última fronteira ocidental: o Acre. Na Amazônia, os projetos e intervenções mobilizam capitais representativos, expressos em investimentos que abrangem usinas termelétricas, gasodutos e ligações internacionais, desenhando uma nova geográfica econômica e social.

Entre esses investimentos, em 2010 destaca-se a Rodovia Transoceânica: empreendimento de 1,8 bilhão de dólares, com 2,6 mil km ao longo da Floresta Amazônica e dos Andes. Seu traçado parte da capital do Acre, Rio Branco, segue por 344 km em território brasileiro, cruza a fronteira com o Peru e percorre mais 2.256 km, cortando a Floresta Amazônica e a Cordilheira dos Andes, até chegar a três portos internacionais: Ilo, Matarani e San Juan de Marcona. Configura uma rota de exportação capaz de captar os fluxos de exportação entre o Porto de Santos e os portos do Pacífico. A Rodovia Transoceânica ou Interoceânica

compõe a rede de interligação entre o Sul e o Centro-oeste do País mediante a BR 364, diminuindo a distância de exportação com os países asiáticos.

Entretanto, podem ser elaboradas indagações a respeito das expansões geográficas com grandes impactos territoriais no ecossistema da Amazônia ao se tratar do desenvolvimento urbano das cidades da floresta. Há possibilidade de a expansão geográfica regional constituir incentivo para o desenvolvimento urbano local socialmente equilibrado?

1. O Acre no desenvolvimento da Amazônia

A expansão territorial de fronteiras regionais envolve o grande capital; decisões políticas e parcerias se unem ao setor privado e participam da construção e execução de propostas de intervenção de grande impacto. São grupos organizados com metas claramente definidas e estrategicamente cronometradas em benefício - ou não - da sustentabilidade ambiental regional. Trata-se de identificar o espaço amazônico e os vetores de desenvolvimento na economia regional no ecossistema.

Na Amazônia, o espaço econômico encontra-se dividido. São interesses econômicos diversos e, por vezes, opostos; por um lado, o chamado “desenvolvimento” através dos grandes eixos rodoviários, conectando o Acre internacionalmente, e, por outro, a sustentabilidade ambiental regional comprometida com o modelo econômico predominante.

Na década de 1970, os incentivos financeiros e fiscais concedidos à região da Amazônia pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) foram pouco representativos em termos de desenvolvimento regional devido ao baixo preço da terra, aliado à especulação fundiária. Em um clima eufórico de grandeza econômica, a conquista do território amazônico foi alimentada pela propaganda do Governo Central e local sob o slogan “Integrar para não entregar”. As condições foram propícias para quebrar a fragilidade do extrativismo no território do Acre e para facilitar a compra de terras por grupos pecuaristas.

Para Silva, as primeiras transformações surgiram no eixo da estrada: “As maiores transformações na forma de uso da terra e nas relações de trabalho aconteceram no vale do rio Acre, ao longo da BR 317, no trecho que liga Rio Branco a Assis Brasil. Nesse trecho se concentra grande parte do rebanho bovino do Estado” (SILVA, 1982, p. 47). O trecho rodoviário Rio Branco-Assis Brasil é componente da Rodovia Transoceânica no contexto

geográfico nacional. Para o estado do Acre, esse trecho significa uma importante estrada para o escoamento da produção de carne e de produtos madeireiros.

A pecuária extensiva na Amazônia consolidou-se em uma cadeia produtiva com garantia de comercialização. Utiliza o ecossistema amazônico modificado (devastação e queimadas) e constitui um mercado regional de carne bastante vigoroso. Apresenta parâmetros com caráter de impacto negativo no ecossistema: acrescenta continuamente áreas de pastos em detrimento de áreas florestais, interfere na mata ciliar dos mananciais e no aumento do consumo de água, assim como contribui para o aumento de gases de efeito estufa (GEE), de forma a interferir no sistema ecológico da floresta em que os custos ambientais são ignorados pelas instâncias legais.

O rebanho bovino no Brasil aumentou no período de 1996 a 2006, aproximadamente, 30,71%, ou seja, uma variação de cerca de 153 milhões de cabeças para 200 milhões de animais em 2006 (IBGE, 2007). Na região da Amazônia Legal, formada por nove estados (Acre, Amazonas, Amapá, Maranhão, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins), o rebanho dobrou no mesmo período, passando de 37 milhões, em 1996, para 73 milhões, em 2006, um crescimento três vezes maior que a média nacional, perfazendo 3,5 bovinos para cada habitante da região. Por outro lado, o rebanho bovino do país cresceu 1,5% em 2009 em comparação com o ano anterior, somando 205,3 milhões de cabeças, o que situa o Brasil na liderança mundial nesse âmbito. Atualmente, conforme o censo do IBGE (2010), o Brasil se encontra em segundo lugar - atrás apenas da Índia.

No Acre, o gado passou de 120.000 cabeças, em 1975, para 334.000 em 1985 e, em 2006, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE (2007), as cabeças de gado somaram de 2,452 milhões, enquanto se verificou um contingente populacional de 686.652 habitantes. Entretanto, a partir de 2007 se verifica uma queda de 5,3%, e o gado passa para 2,315 milhões de cabeças. Para analistas da Embrapa (2010), este fenômeno tem origem na própria degradação do solo, que denota a baixa produtividade dos pastos; portanto, significa que a capacidade de regeneração do solo pode ter encontrado seu esgotamento natural.

Os incentivos para a produção de carne, associados à construção de estradas, se manifestam como um processo econômico e político simultâneo que corrobora para a consolidação da exportação. Contribui também, entretanto, para a degradação de ambientes naturais, causando desequilíbrios em economia urbanas. Além disso, incentivam o deslocamento de populações locais, pois esses empreendimentos favorecem o grande

capital. Segundo dados elaborados por Barreto *et al* (2008, p.13), do Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia (IMAZON), o mercado da carne produzida na Amazônia abastece os mercados europeus com 54%, sendo outros 35% destinados a abastecer o mercado sul-americano, de um total de US\$ 123 milhões exportados.

Concomitante ao volume de exportação, foram desmatados 30,6 milhões de hectares na região entre 1990 e 2006. Conforme o Banco Mundial, até 2025 podem ser perdidos 75% da floresta; em 2075, podem restar apenas 5% de florestas (*Assessment of the Risk of Amazon Dieback*, Banco Mundial, 2010). O Banco Mundial, por outro lado, conforme pesquisa divulgada pela Federação de Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP, 2010), afirma, no chamado “Estudo de Baixo Carbono para o Brasil”, que o Brasil precisará da quantia fabulosa de US\$ 20 bilhões por ano até 2030 para se transformar em uma economia de baixo carbono, ou seja, de baixas emissões do gás estufa. De acordo com o relatório, elaborado pelo pesquisador Cristhopher Gouvello (Banco Mundial, 2010), a maior contribuição para a redução de emissões viria do uso da terra, principalmente do desmatamento evitado, do plantio direto e das florestas plantadas.

Entretanto, com a aprovação do novo Código Florestal em 2010, os institutos ambientais e ONGs manifestam a preocupação com a liberação do gás carbono; o Observatório do Clima (Globoamazônia, 2010) focaliza que a mudança da taxa de reserva legal em propriedades rurais médias e grandes deixaria 60,2 milhões de hectares sem proteção, uma área maior que o estado de Minas Gerais. Outra profunda alteração radica na redução de 30 para 15 metros a área de preservação das matas ciliares, o que reduziria a capacidade de estoque de carbono em cerca de 156 milhões de toneladas.

O paradoxo entre o discurso e a legalidade conforma um cenário de pouca clareza na execução de políticas ambientais; contudo, várias pesquisas apontam para o Colapso da Amazônia, tais como o *Amazon Dieback* do Banco Mundial. O fato é que, em 1970, as áreas de pastagem no Brasil perfaziam 154.138.529 hectares; em 2006, aumentaram para 172.333.073 (IBGE, 2006). No estado do Acre, em 1970, as mesmas áreas perfaziam 63.354 hectares; em 2006, passaram para 1.032.431 hectares (IBGE, 2006). Enquanto a porcentagem nacional apresentou um acréscimo de 11,80%, a área de pastagem no estado do Acre aumentou 62,96%.

A relação entre a degradação florestal e o modelo econômico mostra que os interesses de grupos específicos predominam e continuam interferindo no modelo de desenvolvimento sustentável. Dados recentes do Sistema de Alerta de Desmatamento (SAD) do Instituto

Homem e Meio Ambiente da Amazonia (IMAZON, 2010) mostram que a degradação florestal na Amazônia, em outubro de 2010, foi de 562 km², um aumento de 446%, se comparado ao mesmo período em 2009, quando foram verificados 103 km² de desmatamento. O IMAZON considera área degradada os territórios florestais intensamente explorados por atividades econômicas, como a exploração madeireira e as queimadas. Esse dado compromete 2,6 milhões de toneladas de carbono, segundo a mesma fonte.

A degradação florestal acumulada aponta, também, um acréscimo de 244%, ou 2.617 km², no período de agosto a outubro de 2010 em relação ao mesmo período do ano anterior (2009). As contribuições foram de 59% do estado do Mato Grosso, 17% do estado do Acre, 14% de Rondônia, 5% do Amazonas e 4% do Pará. No entanto, referindo-se ao desmatamento, entendido como a retirada da cobertura vegetal, os dados apontam para uma redução de 13,6% entre 2009 e 2010. O estado do Pará representa a maior taxa de desmatamento, 3.710 km², seguido do estado do Amazonas, com 474 km², de Rondônia, 427 km², e do Acre, 273 km² (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, INPE, 2010).

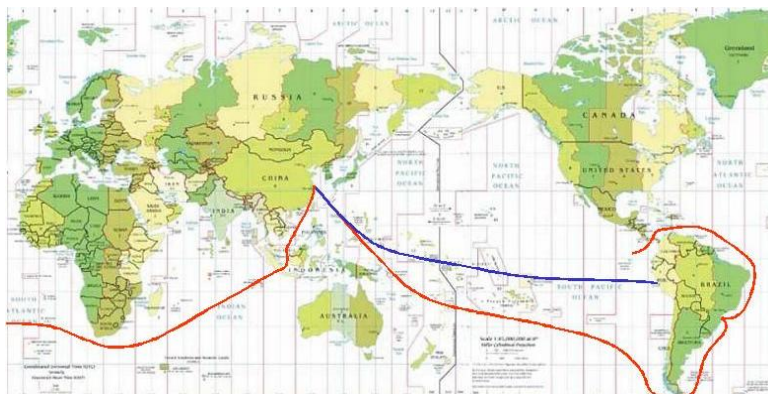
Por outro lado, a política de desenvolvimento rodoviário regional interage ao envolver inúmeros parceiros e concretiza o plano de integração física do continente, denominado Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA), a qual engloba as áreas de transporte, energia e telecomunicações, envolve doze governos sul-americanos e recebe o apoio técnico-financeiro do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), da Corporação Andina de Fomento (CAF) e do *Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata* (FONPLATA). O atrativo, representado pelos investimentos da IIRSA, distancia o desenvolvimento de metas prioritárias de sustentabilidade em prol de interesses em grandes obras. As parcerias denotam interação entre investimentos e poder em busca de novas alternativas econômicas regionais. Figuras 1 e 2.

Figura 1: Ligação Interoceânica

Figura 2: Ligação Brasil-mercado Asiático



Franca (2009)



Governo do Estado do Acre (2009)

A Integração latino-americana por meio dos eixos de desenvolvimento com a comercialização de recursos naturais, entre eles o petróleo, pode levar a consolidar uma economia globalizada. Observa-se que a exploração do petróleo na Amazônia requereu um aparelho tecnológico sofisticado para estudos nas áreas sedimentares das bacias do Amazonas e Solimões, e investimentos de mais de R\$ 50 milhões para garantir a operacionalidade do sistema através do Programa de Excelência em Gestão Ambiental e Segurança Operacional da Petrobás, criado em 2002. Na prática, nota-se que os riscos se manifestam constantemente em catástrofes ambientais de âmbito nacional e internacional.

A industrialização e a extração de petróleo apontam para o novo rumo da economia regional. A implantação das zonas industriais, por meio do Decreto-Lei nº 11.508, de 20 de julho de 2007, o qual dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação (ZPE), está regulamentado pelo Decreto nº 6.814 de 6 de abril de 2009. As ZPE são áreas de livre comércio destinadas à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados no exterior. Na realidade, retomam, em alguns aspectos, o modelo da Zona Franca de Manaus, plano dos governos militares materializado pelo Decreto-Lei de 28 de fevereiro de 1967, que foi uma estratégia geopolítica de integração e que hoje, ao invés de ser pontual, constitui uma ferramenta propulsora em nível nacional. No governo de José Sarney, foram criadas doze Zonas de Processamento de Exportação, quatro no governo de Itamar Franco e seis no governo Lula; entre estas, a ZPE do Acre.

A criação, no Acre, da Zona de Processamento de Exportação marca o início de novas alternativas de planejamento na escala regional, além de representar, para a região amazônica, uma inovação nacional à procura de um desenvolvimento industrial que mude o eixo da política econômica de produção em pequena escala com a utilização dos recursos naturais. Sob o slogan da “sustentabilidade ambiental” pós-Eco92, o manejo sustentável dos recursos alimentou, durante vinte anos, diversos setores do planejamento regional e concretizou leis e projetos de proteção ambiental, mesmo que os resultados ainda apresentem prejuízos ambientais. Para o Acre, a Zona de Processamento de Exportação significa múltiplas perspectivas de comércio, pois utiliza a infraestrutura da Estrada Interoceânica, capta fluxos e poderá se constituir em um verdadeiro corredor de comércio com o mercado asiático.

2. Modelo de desenvolvimento econômico e social no Acre

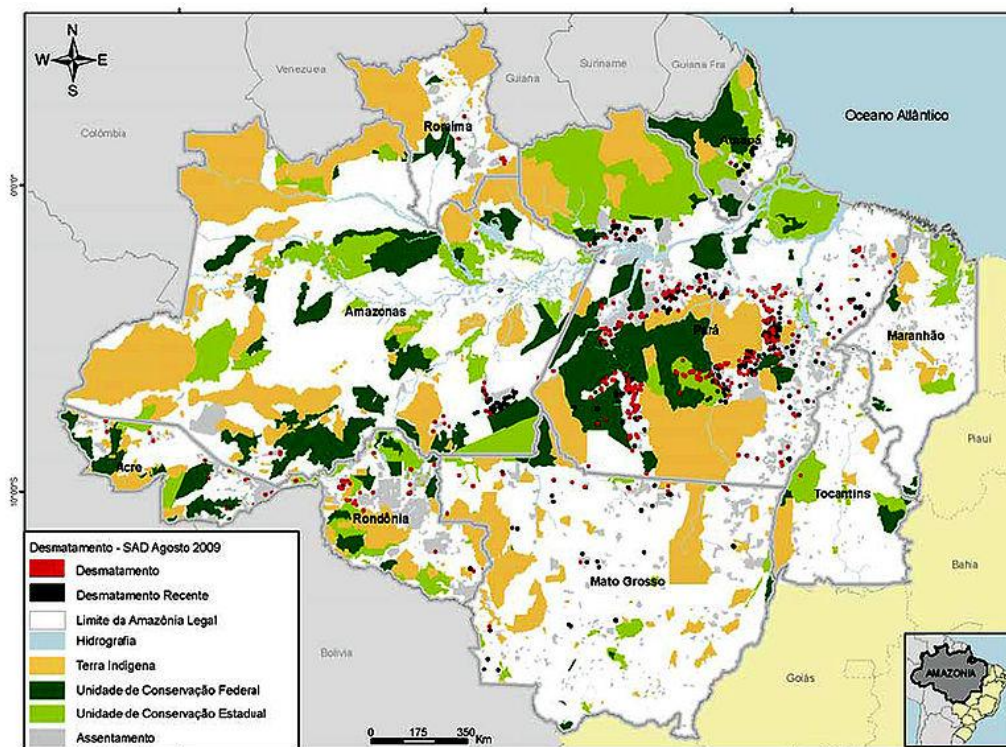
A expansão de fronteiras com obras de infraestrutura se consolida por meio de amplo planejamento no Governo Lula, a partir do Plano Nacional de Logística e Transportes de 2007, e consolidado com a criação da Zona de Processamento de Exportação em 2010. Entretanto, percebe-se que lacunas entre as escalas do regional e do local indicam um desequilíbrio social e ambiental; a geografia econômica desenha baixos níveis de desenvolvimento municipal e um território heterogêneo entre os 22 municípios do Acre. O planejamento exige maior concentração a fim de se obterem respostas na escala local, com um desenvolvimento equilibrado na produção social do espaço econômico urbano.

O Acre apresenta geografia de fronteiras abertas: com o Peru, possui uma linha fronteira de 1.200.986 metros de extensão; com a República da Bolívia, 594.189 metros. São fronteiras pouco povoadas, trilhas de difícil acesso; entretanto, os sistemas aquáticos facilitam substancialmente a locomoção entre fronteiras. Apresenta 55,47% de suas terras destinadas a Projetos de Assentamento e a Áreas Naturais Protegidas. Os imóveis rurais particulares compreendem 30,95%; os 13,58% restantes conformam Terras Públicas (3,19%), Terras Dominiais (1,27%), Terras *sub judice* (2,50%), e 6,62% constituem áreas a serem discriminadas. O modelo de gestão administrativa, na procura da produtividade florestal sustentável, produziu inúmeros projetos e estudos relevantes; entre eles, o Zoneamento Ecológico-Econômico como a ferramenta que propulsiona a promulgação da Lei Nº 2.308 de 22 de outubro de 2010, a qual cria o Sistema Estadual de Incentivos a Serviços Ambientais (SISA), o Programa de Incentivos por Serviços Ambientais (ISA Carbono) e demais Programas de Serviços Ambientais e Produtos Ecosistêmicos do Estado do Acre. A lei permite a participação internacional e tem, como base, a redução do desmatamento.

A dinâmica da sustentabilidade ambiental exige um excelente monitoramento, uma ação capaz de superar numerosos entraves e a habilidade de detectar engodos encobertos. Os indicadores divulgados (IMAZON, 2010) mostram uma queda substancial no desmatamento, de acordo com a figura 3 e gráfico 1, mas o maior problema radica nas áreas degradadas nas diversas escalas que progressivamente acrescentam novos números em decorrência da ação humana, a exemplo do acréscimo de 66% nos níveis de desmatamento ocorrido entre 2007 e 2008 (INPE, 2008). A produção sustentável e a redução do desmatamento são metas do governo acriano e se busca o fortalecimento da economia florestal com injeções econômicas representativas, entre estas a ajuda do Fundo Amazônia, a qual totaliza, em 2010, 169 milhões provenientes do BNDES. Ações e grandes investimentos interagem na construção da sustentabilidade produtiva do espaço na escala microrregional, mas, ao

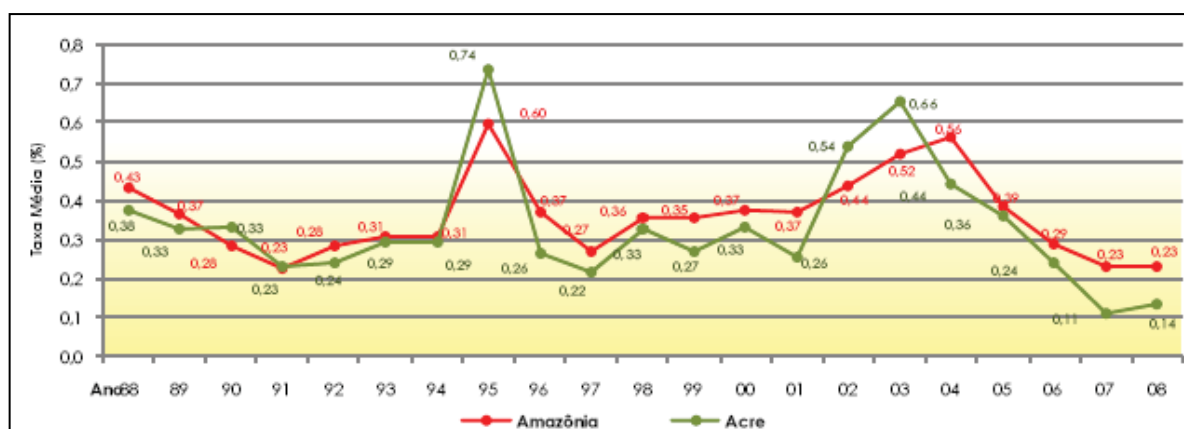
coexistir com a economia urbana local, observam-se distintas frequências entre os dois, em que a escala local pode apresentar inúmeras distorções sociais e urbanas, difíceis de equilibrar .

Figura 3: Mapa do desmatamento na Amazônia brasileira



Fonte: Imazon Agência Brasil-2009. Disponível em <http://pt.wikipedia.org>. Acesso em 12-2010.

Gráfico 1: Percentual de incremento anual de desmatamento no Acre e na Amazônia



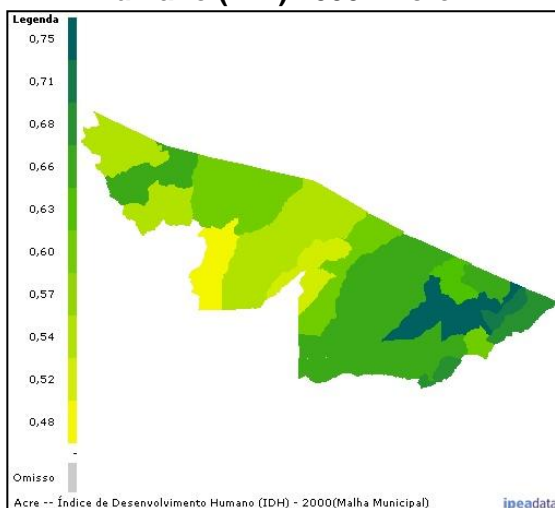
Fonte: Acre em números, 2009. INPE-SEMA-SEPLAN.

A modernização atual, segundo SANTOS (2008, p.35-37), é caracterizada por dois circuitos, o superior e o inferior, que fundamentam as suas atividades em tecnologia e organização. O

circuito superior utiliza tecnologia importada, de alto nível, que o autor classifica como “capital intensivo”, enquanto o circuito inferior utiliza a tecnologia “trabalho intensivo” (grifo do autor). Ambos constituem o centro do sistema econômico nos países periféricos. A informação e o consumo se constituem de forças geradoras e transformadoras: são as forças de concentração e de dispersão do espaço. Para o autor, o consumo moderno tem tendência a atingir maior quantidade populacional, mesmo com a participação parcial ou ocasional das camadas menos favorecidas. Pode ser associada ao desenvolvimento a influência do sistema tecnológico comandado pela grande indústria e pelas firmas multinacionais, as quais diminuem as oportunidades de emprego e interferem na pequena produção agrícola, desvalorizando os produtos desta ao utilizarem recursos tecnológicos oferecidos pela atual globalização.

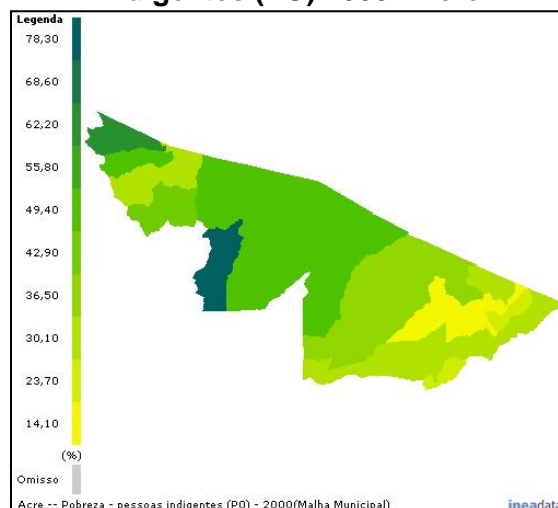
A coexistência de circuitos diferenciados cria disparidades no consumo, e esta característica cosmopolita incentiva o consumo exagerado das classes médias que utilizam os dois circuitos: “essa classe média não está em condições de criar para ela mesma um aparelho de produção ou de distribuição que lhe seja próprio” (SANTOS, 2008, p. 51). Desconsiderar essa relação para o modelo de produção capitalista em territorialidades, como nos 22 municípios acrianos, seria avaliar a sociedade econômica de maneira fragmentária, e nos levaria a olhar os subsistemas como autônomos quando, na verdade, trata-se de um modelo de produção, de distribuição e de consumo integrado. A heterogeneidade do desenvolvimento municipal (figuras 4 e 5) poderá resultar na fragilização dos circuitos sob esta ótica — aquela que alimenta o sistema com grupos corporativos e economia industrializada.

Figura 4: Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) 2000 - Acre



Fonte: Ipeadata; <http://www.ipeadata.gov.br>

Figura 5: Índice de Pobreza - Pessoas Indigentes (PO) 2000 - Acre



Fonte: Ipeadata; <http://www.ipeadata.gov.br>

A constatação de fragilidade entre os circuitos se caracteriza não apenas pela heterogeneidade mencionada, mas também pela capacidade e pela estabilidade do desenvolvimento econômico de cada município e de cada estado da Região. Tabelas 1 e 2.

Tabela 1: Capacidade de Exportação dos Municípios acrianos

Nome	Exportações Brasileiras por município - US\$ FOB(mil)				
	2004	2005	2006	2007	2008
Acrelândia	80.414	427.443	78.211	0	0
Assis Brasil	0	0	0	0	0
Brasiléia	2.258.095	2.637.252	2.987.751	4.002.016	5.741.223
Bujari	0	0	0	0	0
Capixaba	2.462.042	1.138.695	2.493.467	1.026.323	1.097.407
Cruzeiro do Sul	93.172	0	274.864	41.011	111.099
Epitaciolândia	311.550	955.178	1.732.166	2.267.467	1.840.246
Feijó	0	0	0	0	0
Jordão	0	0	0	0	0
Mâncio Lima	0	0	0	0	0
Manoel Urbano	0	0	0	0	0
Marechal Thaumaturgo	0	0	0	0	0
Plácido de Castro	0	0	0	0	0
Porto Acre	0	0	0	0	0
Porto Walter	0	0	0	0	0
Rio Branco	1.294.954	10.795.780	15.734.112	11.193.854	11.894.586
Rodrigues Alves	0	0	0	0	0
Santa Rosa do Purus	0	0	0	0	0
Sena Madureira	0	0	0	81.555	79.974
Senador Guimard	0	0	0	0	0
Tarauacá	28.990	0	0	0	0
Xapuri	0	0	0	0	0

Fonte: Ipeadata; <http://www.ipeadata.gov.br>

Tabela 2: Índice de Desenvolvimento Humano comparativo da Região Norte

Posição		Estados	IDH		País Comparável
2005 data	Comparada a dados de 2004		Em 2005	Em 2004	
1	▲ (2)	 Amapá	▲ 0,780	▼ 0,762	 Iran
2	— (0)	 Amazonas	▲ 0,780	▲ 0,766	 Iran
3	▼ (2)	 Rondônia	▲ 0,776	▲ 0,768	 Dominican Republic
4	— (0)	 Tocantins	▲ 0,756	▲ 0,751	 Gabon
5	— (0)	 Pará	▲ 0,755	▲ 0,749	 Gabon
6	— (0)	 Acre	▲ 0,751	▼ 0,748	 Philippines
7	— (0)	 Roraima	▲ 0,750	▼ 0,741	 Philippines

Fonte: <http://pt.wikipedia.org/wiki>

Conforme dados do Cadastro Geral de Empregos e Desempregos (CADED, 2010), do Ministério do Trabalho e Emprego, divulgados na mídia, o Brasil alcançou as mais altas taxas de emprego, inéditas na história, superando em 21% as taxas recordes de 2008, quando foram registrados 2.107.150 novos postos de trabalho. As novas taxas da região Norte apontam a liderança do Pará nesse âmbito, que contribuiu com 41.022 postos de trabalho, com ênfase em Comércio e Serviços, seguido pelo Amazonas, com 1.410 concentrados no Comércio, Serviços e Indústria de Transformação. Rondônia obteve 1.020 empregos na Indústria de Transformação e no Comércio; Roraima, 277 no Comércio e Serviços; Amapá, apenas 15 vagas. Na contramão, Tocantins e Acre apresentaram dados negativos, com uma baixa de 719 para o primeiro e 423 para o segundo: “No Acre, especificamente, está relacionado à área da construção. Minha previsão é de que tenha terminado alguma grande obra, pois se trata de um número expressivo relacionado à mão-de-obra temporária”, analisou o Ministro do Trabalho e Emprego, Carlos Lupi (CADED, 2010).

Entretanto, as novas alternativas de desenvolvimento apontadas poderão captar novos fluxos migratórios, e se evidencia a intenção da política pública nacional implementada pela política pública do estado do Acre, a qual não hesita em incentivar o crescimento populacional e aponta o território do Acre como um pólo de atração, sinônimo de desenvolvimento. Contudo, seria preciso qualificar os fluxos ou, dito de outra maneira, os municípios precisariam estar em um altíssimo nível de desenvolvimento tecnológico capaz de aperfeiçoar as atuais populações e as vindouras, de maneira que o ambiente urbano de cada município esteja estruturado para uma nova era de desenvolvimento.

3. Sustentabilidade social em cidades de fronteira

Quando se analisam parâmetros frequentes que interferem no equilíbrio da cidade, tais como violência urbana, consumo e tráfico de drogas e expansão urbana distante da lógica ambiental equilibrada, pergunta-se se estes poderão ser indicadores da necessidade de um planejamento regional e local integrado. Se, por um lado, trata-se de populações urbanas cujos habitantes apresentam altos índices de pobreza — segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE (2006), o índice de pobreza no estado do Acre é de 51%, taxa maior que os 49% da região norte —, por outro lado estamos em um território cujas fronteiras abertas configuram mais de 16.000 km, nas quais podemos visualizar um corredor de entrada de armas, droga, munições e produtos de contrabando. Na expansão de fronteiras geográficas, com vultosos empreendimentos, como transpor a lacuna existente

entre o capital regional e a socioeconomia do local? A imagem da cidade em produção, que sofre influências neste contexto, possui indícios de sustentabilidade urbana?

A transposição de fronteiras por fluxos migratórios se fundamenta em novas perspectivas de emprego, renda e melhoria familiar, incentivadas por atrativos em lugares mais desenvolvidos. No entanto, em se tratando das fronteiras acrianas, estas se configuram em um estímulo para oportunidades de enriquecimento ilícito através do tráfico de entorpecentes, e desenvolvem rotas direcionadas ao interior do Brasil. Este tipo de comércio atinge populações marginalizadas e grupos de narcotraficantes organizados, em que os primeiros são instrumentos dos segundos. No Acre, inúmeras operações das polícias são deflagradas, aumentando a necessidade de maior organização e maior contingente na supervisão de fronteiras.

O aumento dos fluxos de contrabando, quer de mercadorias, quer, sobretudo, de tóxicos, mereceu várias consultas diplomáticas, reuniões entre órgãos policiais e forças armadas, além de esquemas de cooperação entre os países limítrofes do Brasil. Já se percebem mudanças estratégicas no narcotráfico com a utilização da estrutura industrial na área de rodovias brasileiras para o abastecimento de produtos químicos necessários à fabricação de drogas em seus países.

A fragilidade das fronteiras brasileiras consolidadas constitui um dos maiores desafios para o controle tributário, migratório e de repressão ao narcotráfico em um país que tem o IDH em 73ª posição, abaixo de vários países da América Latina, entre eles o Peru. Os traficantes e contrabandistas utilizam rodovias, trilhas e rios, os quais são verdadeiros corredores espalhados nos, aproximadamente, 16,8 mil km de fronteira seca no País. A estruturação das instituições responsáveis pela guarda de fronteiras obviamente sentem dificuldades enormes em cumprir com sua principal finalidade: resguardar a segurança nacional. Conforme dados publicados pelo Sindicato Nacional dos Analistas Tributários da Receita Federal do Brasil (Sindireceita), a segunda Região Fiscal, que abarca os estados do Amazonas, Amapá, Rondônia, Roraima e Acre, dispõe apenas de oito unidades de controle para cobrir uma fronteira seca de mais de 5 mil km.

Para vencer o tráfico, seriam necessárias profundas mudanças na governança dos territórios de fronteira, mudanças estas que ultrapassem os limites de controle e ofereçam condições necessárias para um desenvolvimento mais sadio das populações jovens envolvendo sociedade e Estado. Figuras 6 e 7. Um dos maiores problemas é a produção exorbitante de entorpecentes nos países vizinhos — a Bolívia e o Peru perdem apenas para

a Colômbia nesse ponto. As rotas são amplamente conhecidas pela população nas pacatas cidades de Assis Brasil, Brasiléia, Marechal Thaumaturgo, Santa Rosa do Purus, Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Epitaciolândia; utilizam o sistema fluvial, aéreo, trilhas na mata e estradas asfaltadas. A utilização de GPS e celulares é comum entre os narcotraficantes. Atualmente, a legislação permite que, cumprindo 2/5 da pena, o condenado passe ao sistema semi-aberto e, na maioria dos casos, volta às ruas cometendo os mesmos crimes.

O “sistema tráfico” é violento na sua organização, ameaça constantemente os núcleos familiares e traz uma série de distorções sociais. O aliciamento inclui pessoas influentes, empresários e pedófilos, criando uma rede de prostituição infantil.

**Figura 06 – Ponte da Integração
Fronteira Brasiléia – Cobija**



Fabio Pontes www.agazetadoacre.com

**Figura 07 – Ponte da Integração
Áreas isoladas – Brasil-Bolívia**



Prefeitura Municipal de Rio Branco

Observando o desempenho da Polícia Federal no Acre, constata-se o crescente aumento de migrantes ilegais. Eventos catastróficos, como o terremoto do Haiti em 12 de janeiro deste ano, por exemplo, causou uma migração de pessoas em busca de melhores condições de sobrevivência. O destino é, de preferência, o Brasil, através dos portos de Lima, e com acesso ao território brasileiro por Assis Brasil. Conforme declarações da Delegacia de Migração da Superintendência da Polícia Federal no Acre, site (www.ac24horas, em 31 de maio de 2010), “os imigrantes ilegais deixam Porto Príncipe em navios e atravessam o Mar do Caribe até chegarem ao Panamá. De lá, seguem para o Equador e depois para o Peru. Dos portos de Lima, os grupos seguem de ônibus para o Brasil ou ficam em território peruano”.

O Acre apresenta-se como entreposto de apoio ao narcotráfico, conforme apreensões realizadas, sendo que Rio Branco é considerada “área de permeabilidade” devido à localização estratégica no escoamento da droga produzida em países vizinhos. Dados

colhidos anteriormente (FRANCA, 2009, p.163) informam que em Rio Branco funcionavam em torno de 800 bocas-de-fumo, as quais são regularmente abastecidas por seis laboratórios de transformação do oxidado em pasta base de cocaína. Os laboratórios costumam usar cloro de piscina, éter e até solução de bateria para preparar a pasta e aumentar o poder entorpecente da droga. Os laboratórios são geralmente de fundo de quintal, com tecnologias extremamente simples, em que apenas três químicos operavam os seis laboratórios em Rio Branco. Não corre dinheiro nas transações comerciais nessa fase do narcotráfico, pois os químicos preferem permutar um certo valor em peso do oxidado por pasta base. O faturamento se inicia com a embalagem em paranguinhas; cada paranga é vendida por 5 ou 10 reais. Um quilo de oxidado é adquirido na Bolívia por R\$ 1,5 mil; transformado em pasta base, o faturamento triplica: com um quilo é possível faturar entre R\$ 6.000 e R\$ 8.000 na praça de Rio Branco. O tráfico de drogas é o criador e responsável pela instabilidade social e se manifesta em assaltos, roubos e execuções com requintes de ousadia e crueldade. A briga gerada pelo tráfico, o desequilíbrio devido ao uso de drogas e o alto consumo de álcool — 255 mil pessoas são atingidas pelo vício direta ou indiretamente, ou seja um terço da população acreana — conformam a onda de violência na cidade.

4. Conclusões

Múltiplas maneiras e interpretações surgem a partir das diversas visões do desenvolvimento sustentável. Conceitos como mudança, equidade social e harmonia poderiam ser objeto de várias interpretações. Cada sociedade tem as suas particularidades específicas, maiores e menores habilidades, e múltiplas e variadas capacidades individuais ou grupais, como também tensões intra e extra contextos socioeconômicos, ambientais e institucionais. As mudanças geralmente estão em contínuo exercício, na natureza, nas relações, nas engrenagens da sociedade e nas engrenagens de uma cidade em uma região.

A questão ambiental da região amazônica engloba componentes do ecossistema ecológico, da cobertura florestal e da bacia hidrográfica. Apresenta-se, hoje, com vulnerabilidades que se manifestam por meio de eventos extremos e não se pode separá-los, pois ambos interagem em contínua sintonia. A sinergia entre a vegetação e as águas é um indicador que deveria ser considerado em estudos de ocupação urbana na Amazônia. O fato de as cidades terem um macroentorno de campos abertos com pecuária extensiva altera as condições climática não apenas do entorno — o desmatamento representa 75% das emissões de CO₂ brasileiras. O crescimento aliado ao desenvolvimento equilibrado de um modelo urbano social de produção do espaço consistem em desafios a ser vencidos. A

discrepância entre o desenvolvimento econômico na escala macro da Amazônia e o desenvolvimento socioambiental das suas cidades leva à procura de um olhar mais criterioso e humanizado. As cidades tornam-se “reféns” entre o ambiente urbano de qualidade e desenvolvimento regional na abertura de fluxos nas fronteiras.

Para autores contemporâneos, como ROMERO (2009, 2010), ROGERS (2008) e SACHS (2008, 2009), as cidades devem ser vistas como sistemas ecológicos, ambientes limpos e eficientes. A cidade não é apenas um sistema de produção econômica e espacial, de satisfação pessoal e comunitária; é um sistema em que os lugares e as pessoas se identificam em uma dinâmica cotidiana. A relação com o entorno exige uma eficiência de integração física e perceptiva que forneça um sentimento de bem-estar e segurança. Os trabalhos elaborados se fundamentam, principalmente, na qualidade dos lugares percebidos, sua imagem e o seu desempenho. A análise urbana como ciência verifica a qualidade urbana sob inúmeros aspectos na sua dinâmica cotidiana. As cidades sustentáveis têm sido alvo de preocupações ecológicas, ambientais e urbanas.

O repensar sobre a sustentabilidade do desenvolvimento urbano é vital para as cidades na Amazônia, como é emergencial a procura pela eficiência integrada entre conceitos e ações. Zukin (1996) lembra Kevin Lynch e afirma que “o mapeamento da paisagem é um processo estrutural que tem ressonância tanto no ambiente construído como em sua representação social coletiva” (ZUKIN, 1996, p.83). O autor ressalta que é essencial a inscrição do capital nas formas espaciais e nas práticas culturais, ambas em sintonia. Assim como o espaço é moldado pela ação humana, é também um estruturador em potencial da sociedade, socialmente construída, edificada em torno de organizações sociais dominantes e legitimada pelo poder constituído.

Referências

BARRETO, Paulo; PEREIRA, Ritaumaria; ARIMA, Eugênio. *A Pecuária e o Desmatamento na Amazônia na era das Mudanças Climáticas*. IMAZON, 2008, disponível em http://www.imazon.org.br/novo2008/arquivosdb/120849pecuaria_mudancas_climaticas.pdf. Acesso em 12-12-2010.

CARRION, Maria da Conceição; PAIM, S. Elizangela. *IIRSA Desvendando os Interesses. Núcleo Amigos da Terra Brasil*. Disponível em <http://www.scribd.com/doc/4927625/IIRSA-desvendandoosinteresses>. Acesso em 11-09-2009.

FRANCA, Soad. *A Expansão da Fronteira Acreana*. Dupligráfica, Brasília, 2009.

AMAZÔNIA, Globo. *Novo Código Florestal deixaria área maior que Minas sem reserva legal*. Publicado em 23-11-2010. Disponível em <http://www.globoamazonia.com/Amazonia/0,,MUL1631740-16052,00>. Acesso em 15-12-2010.

GOUVELLO, Christopher. *Estudo de Baixo Carbono para o Brasil*. World Bank, 2010. Disponível em http://siteresources.worldbank.org/BRAZILINPOREXTN/Resources/3817166-1276778791019/Relatorio_Principal_integra_Portugues.pdf. Acesso em 12-12-2010.

IMAZON. *Degradação florestal da Amazônia cresce 446% em outubro*. 2010. Disponível em <http://www.globoamazonia.com/Amazonia>. Acesso em 23-11-2010.

SANTOS, Milton. *O Espaço Dividido: Os dois Circuitos na Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SILVA, Adalberto Ferreira da. *Raízes da ocupação das terras do Acre: movimento de capitais, especulação fundiária e disputa pela terra*. Belo Horizonte: UFMG, 1982.

ZUKIN, S. Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder *in Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, n. 24, p. 80-115, 1996.