

PROJETO CONEXÃO LOCAL MODALIDADE INTERUNIVERSITÁRIA 2013

**INTERPRETAÇÕES SOBRE AÇÕES DE INTEGRAÇÃO NA AMAZÔNIA SUL OCIDENTAL: A
RODOVIA INTEROCEÂNICA E A INICIATIVA MAP NA TRÍPLICE FRONTEIRA BRASIL, PERU E
BOLÍVIA**

Fundação Getulio Vargas (FGV) e Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA)

Alunos: Maria Mirles Sant'Anna Teixeira e Rafael Oliveira Leite

Supervisoras: Ana Íris Tomás Vasconcelos e Melina Rombach

Região visitada: Tríplice fronteira Brasil/Bolívia/Peru no estado do Acre

São Paulo/SP – Sobral/CE

2013

Introdução

O projeto Conexão Local Modalidade Interuniversitária (CLIU) tem o objetivo de incentivar a prática da pesquisa de campo e o intercâmbio acadêmico entre diferentes instituições de ensino superior (IES) em ciências sociais aplicadas. Promovendo o contato entre estudantes de graduação e de pós-graduação com experiências inovadoras de gestão social e de desenvolvimento local - com ênfase na área de políticas públicas -, o programa visa a troca de saberes entre a graduação e pós graduação, estudantes e gestores públicos, comunidades, associações, empresários e técnicos locais por intermédio da experiência de imersão em campo.

O estudo apresentado neste relatório busca compreender duas estratégias de integração transfronteiriça na Amazônia Sul Ocidental: a rodovia Interoceânica e a iniciativa MAP. Tal compreensão orienta-se fundamentalmente nos discursos e interpretações dos grupos afetados, em alguma medida, por tais estratégias.

Seguindo a metodologia proposta por Spink (2008), a imersão em campo durou 21 dias, permeada de atividades variadas, algumas pré-determinadas, entrevistas planejadas, outras espontâneas, sobretudo conversas. A pesquisa buscou investigar causas e efeitos, a partir da perspectiva e da interpretação de diversos atores sociais, de duas estratégias de integração na região da tríplice fronteira entre Brasil, Bolívia e Peru: A Estrada do Pacífico (também chamada de rodovia interoceânica) e a iniciativa MAP¹.

A fim de aprofundar a compreensão de tais experiências de integração regional, a visita de campo dividiu-se em cinco momentos e em três espaços geográficos distintos. Inicialmente fomos à Rio Branco, capital do Acre, onde foi possível realizar conversas exploratórias sobre o tema pesquisado. Em seguida visitamos o espaço urbano formado pelas cidades de Epiaciolândia, Brasiléia (no Brasil) e Cobija (na Bolívia), na busca por compreender como tal localidade está contextualmente inserida nos processos de integração regional. O mesmo ocorreu quando depois visitamos Assis Brasil (Brasil) e Inãpari (Peru), cidades fronteiriças conurbadas. Em seguida realizamos o mesmo deslocamento, partindo primeiramente da fronteira Brasil-Peru para a fronteira Brasil-Bolívia, chegando em seguida, mais uma vez, em Rio Branco, quando realizamos as últimas conversas e finalizamos a imersão em campo.

¹ MAP é o anacrônimo de Madre de Dios, Acre e Pando: nome das unidades subnacionais que estão na fronteira respectivamente entre Peru, Brasil e Bolívia.

A escolha das cidades visitadas partiu de três premissas: 1) A necessidade de se conhecer, ainda que de maneira preliminar, as unidades subnacionais presentes na região de tríplice fronteira entre Brasil, Bolívia e Peru 2) A representatividade, em termos políticos e econômicos, das cidades no âmbito das relações sociais na região e 3) A proximidade do território brasileiro, no caso das cidades bolivianas e peruanas.

Este relatório está assim organizado: em um primeiro momento segue a exposição inicial da região visitada, com o auxílio de mapas, indicadores socioeconômicos e ambientais capazes de contextualizar o território onde desenvolvemos as atividades de campo. Em seguida, a descrição e contextualização histórica das estratégias de integração regional analisadas. Depois são apresentadas as interpretações colhidas em campo por meio das conversas realizadas, sempre revelando circunstâncias e detalhando os diálogos realizados em cada uma das cidades e núcleos urbanos visitados. Por fim, segue uma breve análise das experiências, levantando discussões sobre o que foi relatado durante a realização desta pesquisa.

A região de tríplice fronteira da Amazônia Sul Ocidental

Localizada no centro da Amazônia Sul-Ocidental, a região da tríplice fronteira além de apresentar uma das maiores reservas de biodiversidade do planeta, concentra notável diversidade cultural. Delimitada por unidades subnacionais (Estados/Departamentos) de ecossistema amazônico - Madre de Dios (Peru), Acre (Brasil) e Pando (Bolívia) -, esta região compartilha não apenas a bacia do Rio Acre mas aspectos históricos, culturais e econômicos. É, contraditoriamente, uma das zonas economicamente mais pobres e naturalmente mais ricas da América do Sul (SANT'ANA, 2008). Segundo Brito (2007, p. 157) “[...] Entre 42% e 51% da população total das três unidades (Madre de Dios/Acre/Pando) são consideradas pobres, com uma renda diária inferior a US\$ 1, sendo que na população rural a situação de miséria é ainda pior [...]”

O fato das unidades administrativas da região da tríplice fronteira compartilharem características naturais e sociais sinaliza a existência de um território com características muito similares. Entretanto, a despeito das semelhanças, seria contraproducente desconsiderar as diferenças políticas, econômicas e institucionais em cada um dos três países. Segundo Oosten (2004), esse tipo de conglomerado geográfico, que apresenta simultaneamente sinais de diversidade e semelhança, pode ser classificado como “região-fronteira” devido à existência concomitante do sentimento de “região comum” e a percepção mútua das peculiaridades de cada região.

Madre de Dios e Pando são os departamentos menos povoados da Bolívia e do Peru, respectivamente. O Acre é o terceiro estado menos povoado do Brasil. Todos os três territórios encontram-se em regiões muito afastadas dos centros de poder e dinamismo econômico em cada um dos países, situação destacada em diversas das conversas realizadas nos três países: comerciantes apontaram os altos custos de frete, políticos destacaram do abandono por parte de lideranças nacionais, acadêmicos citaram a situação de isolamento das universidades da região com relação aos grandes centros de ensino e pesquisa em cada um dos países. Segundo Elias Marques, ex-vereador de Assis Brasil: “A noção de isolamento dos centros de poder é elemento constitutivo da identidade de cada um dos três estados da região”.

Veja a seguir uma breve apresentação de cada uma dessas unidades administrativas².

O estado do Acre

Localizado na Amazônia brasileira, com população aproximada de 700 mil habitantes distribuídos em uma área de aproximadamente 160 mil km² (ACRE EM NÚMEROS, 2011), o estado apresenta um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,751, menor que o IDH nacional, de 0,794, configurando-se como o 10º pior índice dentre os 27 estados brasileiros (CEPAL/PNUD/OIT, 2008). O Acre conta com uma das menores densidades demográficas do Brasil (com cerca de 4,5 hab/km²) sendo que a capital do estado, Rio Branco, concentra mais da metade da população estadual (ACRE EM NÚMEROS, 2011).

Ocupada militarmente pelo Brasil em 1903 (episódio chamado de Revolução Acreana, no Acre, e de Guerra do Acre, na Bolívia, segundo PESSOA, 2004), a região onde atualmente encontra-se o território do estado do Acre pertencia até então ao governo boliviano. Graças às conversações diplomáticas lideradas pelo Barão de Rio Branco (cujo nome batiza a atual capital do estado), a região foi comprada pelo governo brasileiro no mesmo ano. Criado como Território Federal em 1904 e elevado à categoria de estado da federação em 1962, a história da anexação do Acre revela fatos importantes acerca da relação com países vizinhos (PESSOA, 2004). Durante a visita de campo foi comum observar, reiteradas vezes, a existência de símbolos que acentuavam certo “regionalismo acreano”: bandeiras estaduais localizadas em regiões de destaque, como monumentos localizados em pontos turísticos, praças e vias movimentadas, nomes de espaços públicos com referência direta ao processo de anexação do estado, entre outros símbolos. Segundo o taxista Marcelo Silva, acreano de

² As principais fontes estatísticas para os dados apresentados nessa seção foram: Peru: INEI (Instituto Nacional de Estadística e Informática), dados de 2007. Bolívia: INE (Instituto Nacional de Estadística), dados de 2009. Brasil: IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), dados de 2010.

nascença: “Acredito que esse sentimento de orgulho pelo nosso estado foi a melhor forma que encontramos para enfrentar a sensação de isolamento. Talvez isso incomode os bolivianos, já que isso aqui um dia já foi terra deles, mas isso já faz muito tempo”.

A formação da sociedade acreana está relacionada aos processos de ocupação da região, marcada por miscigenações. São povos nativos, dentre indígenas, ribeirinhos e, posteriormente, seringueiros, dentre outros; nordestinos que migraram durante os ciclos da borracha, no século XIX; de sulistas, que acompanharam a expansão dos projetos de colonização da Amazônia levados à cabo pela ditadura militar, sobretudo na década de 1970, dentre povos de outras etnias, como negros e árabes (PESSOA, 2004).

No que se refere ao patrimônio e aos recursos naturais do estado, o Acre detém cerca de 80% de seu território coberto pela floresta amazônica e 34,2% dele em Unidades de Conservação, como a reserva Chico Mendes (VERÍSSIMO, VEDOVETO e FRUTADA, 2011). O estado possui um grande potencial hídrico, sendo atravessado por três principais bacias hidrográficas: do Rio Juruá, do Rio Purus e do Rio Acre. Contando com uma frágil base industrial, que representa menos de 6% do PIB estadual (ACRE EM NÚMEROS, 2011), a maior parte da população urbana economicamente ativa do estado trabalha em órgãos da administração pública, no setor de serviços ou no comércio informal (ACRE EM NÚMEROS, 2011). Segundo o pesquisador da Universidade Federal do Acre (UFAC), professor Dr. Jacó César Piccoli, a existência de uma economia pouco diversificada e a dependência de recursos federais torna o Acre uma unidade federativa economicamente dependente da União, cuja existência está ligada à questões de ordem geopolítica.

O departamento de Madre de Dios

Com uma população aproximada de 114 mil habitantes e uma área de aproximadamente 85 mil km², o departamento de Madre de Dios possui baixos índices de povoamento: são aproximadamente 0,7 hab/km², o que em comparação ao índice nacional, de 21 hab/km² (INEI, 2009), é um número bastante tímido. Localizado na Amazônia peruana e separado da região central do Peru pela Cordilheira dos Andes, o departamento de Madre de Dios apresenta um IDH de 0,630 (PNUD, 2009), frente ao índice nacional de 0,741. 40% do território de Madre de Dios é ocupado por áreas protegidas e comunidades indígenas (CONSERVACIÓN INTERNACIONAL, 2011).

A ocupação do departamento é também marcada por miscigenações. São povos nativos (índigenas amazônicos), andinos e litorâneos que foram se instalando na região com o passar dos anos. 70% da população é formada por imigrantes de terras altas (Andes) (BRITO, 2006).

A base econômica da região é fortemente atrelada à indústria madeireira, complementada pela mineração e por atividades extrativistas, como a coleta de castanha. Grande parte da população é empregada na administração pública e ou em atividades informais (INEI, 2009).

Comerciantes e moradores locais destacaram o crescimento econômico e demográfico que o departamento tem experimentado nos últimos anos. Segundo relatos colhidos em campo, a presença do Estado peruano na região tem crescido de forma acentuada, com a proliferação de investimentos em serviços públicos básicos (saúde, educação, saneamento) e com a instalação de órgãos públicos, como a agências de proteção ambiental. Segundo o peruano Jorge Barra, militante de direitos humanos da cidade de Iñapari: “É importante observar que a proliferação de instituições governamentais é sinal de interiorização do Estado peruano. É sinal de que os serviços públicos estão se tornando mais acessíveis e a qualidade de vida tem melhorado. Os desafios ainda são muitos, mas agora há mais autoridades para as quais devemos direcionar nossas demandas, como cidadãos”. Barra citou inclusive a elaboração do IDE (Índice de Densidade do Estado), com o intuito de medir justamente a presença do Estado nas regiões mais remotas do Peru (PNUD, 2009).

O departamento de Pando

Com população aproximada de 65 mil habitantes, distribuídos em uma área aproximada de 64 mil km² (INE, 2007), o departamento de Pando, cuja capital chama-se Cobija, está situado em uma região bastante isolada da Bolívia, seu norte amazônico, cujo acesso às regiões centrais do país por vias terrestres e fluviais é bastante limitado. Apresentando um IDH de 0,624 (LINS, 2009), em comparação à um índice nacional de 0,675 (INE, 2007), Pando é o departamento menos povoado do país e também o único inteiramente estabelecido em território amazônico. Aproximadamente 60% de seu território é coberto por áreas de proteção ambiental (LIDEMA, 2011).

A economia do departamento está fortemente vinculada a exploração e exportação de produtos florestais, tendo grande parte da mão de obra emprega em órgãos da administração pública ou no comércio (BRITO, 2007). Segundo moradores de Cobija, o setor de comércio e serviços tem crescido muito nos últimos anos na região. Isso porque, asseguram os comerciantes locais, o fato da cidade ser uma zona franca comercial e industrial desde 1984 lhe confere vantagens comparativas (isenção fiscal) em termos de atração de estabelecimentos comerciais.

Durante a visita de campo foi possível observar em Cobija uma vida comercial pujante. Cidade conurbada com os municípios brasileiros de Eptaciolândia e Brasiléia, Cobija exhibe intensa atividade comercial: suas ruas são repletas de brasileiros, atraídos pelos baixos preços dos produtos locais (vantagem comercial advinda dos mecanismos de isenção fiscal próprios de zonas francas: são livres de

tarifas de importação e exportação). Segundo Jaime Chávez, membro da ong boliviana Herencia³, o intenso comércio realizado com brasileiros torna a economia local muito atrelada à moeda brasileira, o que eleva o custo de vida na região, tornando-o um dos mais altos de toda a Bolívia. Chávez diz ainda que a diversidade de pontos comerciais existentes na cidade é aparente, uma vez que reinaria na cidade um oligopólio comandado por algumas famílias que possuiriam controle sobre a maior parte dos estabelecimentos comerciais da cidade. Segundo Chávez: “O comércio local se beneficia da isenção fiscal e dos baixíssimos salários, mas os dividendos da atividade comercial se concentram nas mãos de poucas famílias, promovendo a precarização do trabalho e a concentração de renda. Não acredito que seja um bom modelo de desenvolvimento.”

As estratégias de integração regional analisadas

A rodovia interoceânica ou “Estrada do Pacífico”

A rodovia interoceânica ou “Estrada do Pacífico” é um eixo de ligação viária entre o noroeste do Brasil e o litoral sul do Peru, conectando o Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico. No território brasileiro a rodovia é identificada como BR-317 e no Peru como “Carretera Interoceánica”.

Veja a seguir a localização da rodovia:



Figura 1: Localização geográfica da rodovia interoceânica.

Fonte: Arte IG.

³ Herencia (Herança, em português), é uma ong boliviana que promove a temática do desenvolvimento sustentável na Amazônia. Sua sede, na cidade de Cobija, é um grande casarão, onde trabalham cerca de 20 pessoas, segundo Juan Fernando Reis, presidente da organização. Realiza trabalhos de conscientização ambiental além da articulação de organizações locais, mas envolve-se sobretudo na realização de estudos e produção de indicadores ambientais.

Segundo conversas de campo com moradores da região (comerciantes, pequenos agricultores, funcionários públicos, entre outros), existe uma tendência histórica entre as populações locais em acreditar que a integração entre Brasil e Peru por meio de rodovias geraria benefícios percebidos como essenciais para o desenvolvimento: intensificação do comércio, facilitação de deslocamentos, crescimento econômico, etc. Junta-se a isso o interesse persistente dos governos centrais, em cada um dos países, em “ocupar” a região amazônica, diminuindo o “vazio” representado pelas grandes extensões de floresta e a sua distância dos centros de poder.

Desde os anos 1970 a Amazônia representa a última fronteira de povoamento no Brasil e na América do Sul, sofrendo um processo de ocupação intensa (DOUROJEANNI, 2006). Segundo o pesquisador da UFAC, professor Dr. Jacó César Piccoli, a construção de rodovias regionais e internacionais, a colonização por pequenos agricultores, o estabelecimento de grandes fazendas pecuárias e do agronegócio, a mineração em larga escala e a realização de megaprojetos hidrelétricos representam tentativas de modernizar o espaço amazônico. Tal “modernização”, segundo Piccoli, traz consigo graves impactos sobre a natureza e as populações locais, atravessando regiões com patrimônio natural riquíssimo e contribuindo para o êxodo de trabalhadores rurais e extrativistas de suas terras, levando à rápida e precária urbanização das cidades locais.

Nos anos 40 o Peru construiu as primeiras estradas penetrando a floresta amazônica. Nos anos 60 e 70, o presidente peruano Fernando Belaúnde, assim como os governos militares brasileiros, iniciaram extensas obras viárias na região: Do lado brasileiro, iniciativas como a Rodovia Transamazônica, e do lado peruano, obras como a “Marginal de la Selva del Perú” (DOUROJEANNI, 2006). A finalidade, por parte dos dois governos, era uma só: “conquistar” a região e promover o seu “desenvolvimento”.

Nos anos 70, as propostas de conexão viária começaram a se realizar. Em 1971 foi aberta a rodovia que conectava as cidades de Pucallpa (Peru) à Cruzeiro do Sul (Brasil). Quatro anos mais tarde, em 1975, foi aberta a primeira conexão entre Rio Branco, capital do Acre, e Puerto Maldonado, capital de Madre de Dios, via atualmente chamada de rodovia Interoceânica (DOUROJEANNI, 2006).

Com o crescimento da produção agrícola no centro-oeste brasileiro e a intensificação da mineração na Amazônia peruana, aumenta a pressão dos setores privados, em cada país, pela melhoria da conexão viária entre Brasil e Peru, sobretudo pelo asfaltamento e modernização dos eixos viários existentes. Segundo o professor Silvio Simione da Silva, pesquisador da UFAC, se do lado peruano havia a necessidade de se integrar a região amazônica daquele país ao litoral, rompendo o isolamento provocado pela cordilheira dos Andes, no Brasil, o acesso aos portos peruanos do Pacífico seria uma

forma de baratear os custos de frete das exportações de commodities agrícolas direcionadas ao mercado asiático.

Foi então quando em agosto de 2000 em Brasília, durante uma reunião entre presidentes da América do Sul, o governo brasileiro apresenta a proposta de se criar um programa capaz de coordenar a construção de infra-estrutura dos 12 países sulamericanos, tendo em vistas a integração política e econômica da região (SILVA, 2004). Tal programa foi batizado de IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana), e o seu financiamento partiu de fundos e bancos regionais de desenvolvimento.

Dentre os investimentos estratégicos financiados pela IIRSA na região da Amazônia Sul-Occidental destaca-se a construção da rodovia interoceânica, planejada para interligar, no lado peruano, a pequena cidade fronteiriça de Iñapari aos portos oceânicos de Matarani, San Ruan de Marcona e Illo, passando por Puerto Maldonado (capital do departamento de Madre de Dios) e também por Cuzco, atravessando a cordilheira dos Andes. O lado peruano da estrada possui mais de 2600 km de extensão (SILVA, 2004).

A construção da estrada começou oficialmente em 2002, mas a maior parte das obras teve início entre 2003 e 2005. Em 2006 foi inaugurada a ponte ligando o Acre ao Peru, na fronteira entre os municípios de Assis Brasil (Brasil) e Iñapari (Peru). A parte brasileira da Estrada do Pacífico foi inaugurada em 2007, quando foram concluídas as obras de asfaltamento e duplicações programadas. Entretanto, a estrada começou a funcionar plenamente, com todos os trechos asfaltados no lado peruano, apenas em dezembro de 2010. O custo aproximado de construção da rodovia, apenas em território peruano, foi de aproximadamente 892 milhões de dólares americanos (DOUROJEANNI, 2006).

Dessa maneira, se por um lado no período que se inicia na década de 70 o aumento do conflito pelo uso da terra, a marginalização das populações tradicionais e a devastação da floresta provocaram o recrudescimento dos conflitos sociais na região, levando ao nascimento de iniciativas que passam a combater a ocupação predatória da Amazônia e exigir desenvolvimento econômico inclusivo e sustentável (PESSOA, 2004). Há nesse contexto a negação, por parte dos movimentos sociais organizados, da rodovia Interoceânica, vista como fruto do ideal de desenvolvimento excludente e predatório.

Por outro lado, de acordo com conversas realizadas em campo com moradores mais antigos, percebe-se que a dificuldade das populações locais em acessar serviços públicos básicos, dada a ocupação dispersa da região, historicamente acalentou o sonho da integração por via terrestre para amenizar o sofrimento causado pelo isolamento em épocas do inverno amazônico (chuvas). Dessa

maneira, há uma associação entre a pavimentação da rodovia Interoceânica à presença do Estado, ao aumento da provisão e qualidade dos serviços públicos e, também, a melhora da qualidade de vida, por parte dos moradores da região. Segundo o agente da Polícia Federal do posto da alfândega de Assis Brasil: “A pavimentação da estrada não chegou sozinha. Junto com ela vieram recursos e instituições. Hoje tem mais fiscalização”.

É neste contexto que a sociedade civil local assiste o nascimento de organizações e lideranças que trabalham a interface entre desenvolvimento econômico, social e a preservação ambiental. São grupos políticos, organizações não-governamentais, pesquisadores e movimentos sociais que irão trabalhar por políticas públicas que promovam o desenvolvimento sustentável e a diminuição da desigualdade social⁴.

A iniciativa MAP

A iniciativa MAP é uma articulação social transfronteiriça que surgiu no início dos anos 2000 e que envolve organizações não governamentais nacionais e internacionais, órgãos governamentais, universidades e institutos de pesquisa que atuam na faixa de fronteira formada pelas entidades subnacionais de Madre de Díos, no Peru, Acre, no Brasil, e Pando, na Bolívia.

Acompanhe no mapa a seguir a localização geográfica da região:

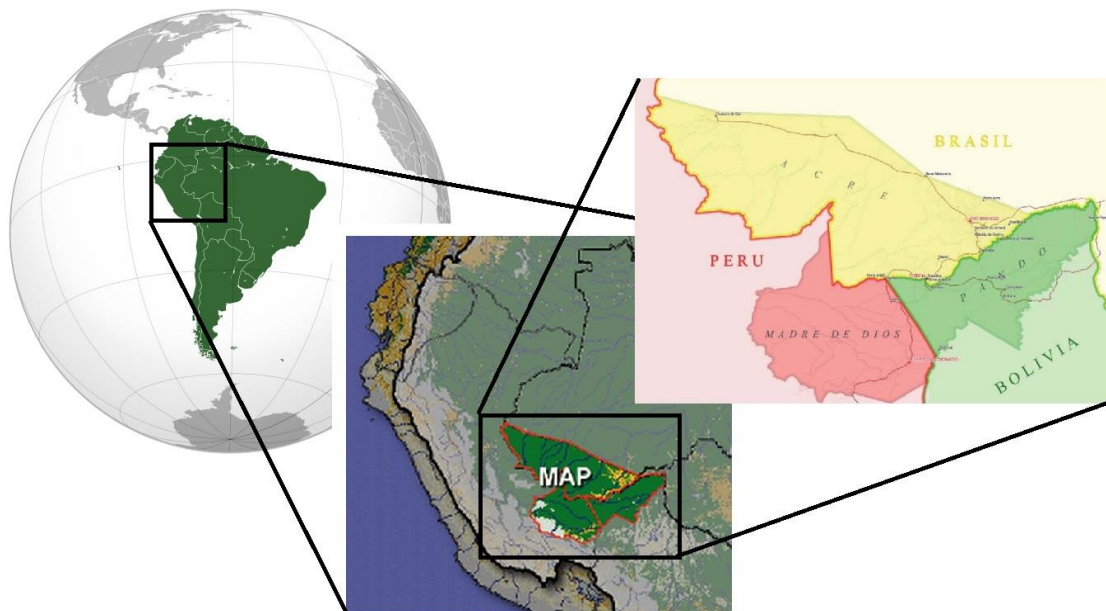


Figura 2: Localização geográfica da região MAP.

Fonte: Adaptado de Wikipedia e IPAM.

⁴ Nesse sentido é possível citar, referindo-se mais especificamente à história do Acre, as organizações de seringueiros e indígenas, as comunidades eclesiais de base (ceb's), a criação do Partido dos Trabalhadores na década de 80, o nascimento de lideranças como Chico Mendes e Marina Silva, dentre outras (ZUENIR, 2003).

A construção da iniciativa MAP é fruto de um projeto de investigação científica internacional levada a cabo pelo Brasil, denominado de “Experimento de Larga Escala na Biosfera Atmosfera na Amazônia (LBA)”, iniciado em 1998 e até 2007 financiado pelos EUA e pela União Europeia⁵. Entre os objetivos do projeto constam, entre outros, “a consolidação de bases científicas voltadas para o uso sustentável dos recursos naturais da Amazônia” (LBA, 1996, p. 1.) e o “aperfeiçoamento das capacidades e das redes de pesquisa nos, e entre os países da Amazônia associados ao LBA, motivando a formação e a pesquisa aplicada em desenvolvimento sustentável, e auxiliando no processo de formulação de políticas para o desenvolvimento sustentável da região” (LBA, 1996, p. 1).

As investigações científicas no âmbito do LBA se estenderam até o momento em que as pesquisas apontaram para a necessidade de se estabelecer uma maior cooperação e visão transfronteiriça das realidades da Amazônia brasileira e sul-americana (REIS, 2007). Esta constatação motivou um grupo de pesquisadores do Brasil, Peru e Bolívia a realizar um encontro em 1999, na cidade de Rio Branco, envolvendo um grupo de universidades amazônicas (Universidade Federal do Acre (UFAC), no Brasil, Universidad Amazónica del Pando (UAP), na Bolívia, e Universidad Nacional Autónoma de Madre de Dios (UNAMAD), no Peru), com o objetivo de desenvolver um programa de estudo acerca dos impactos das mudanças climáticas globais na região amazônica e discutir formas efetivas de atuação na Amazônia Sul Ocidental. O encontro resultou num documento intitulado "Declaração de Rio Branco sobre Mudanças Globais", que segundo conversa com o professor Foster Brown, pesquisador da UFAC e membro da iniciativa, previa o fortalecimento das relações acadêmicas e institucionais entre os países amazônicos.

Motivados pela necessidade de concretizar tal articulação acadêmica entre os países da Amazônia (REIS, 2007), pesquisadores da Universidade Federal do Acre (UFAC) realizaram um novo encontro, em Rio Branco, em dezembro de 2000, para apresentar trabalhos acerca do uso do solo no estado do Acre. Foram convidados acadêmicos da Bolívia e do Peru. Nessa ocasião, pesquisadores de instituições de Madre de Dios, Acre e Pando decidiram denominar a região da Amazônia Sul Ocidental na tríplice fronteira como “Região MAP”. Tal evento caracterizou-se como o primeiro fórum regional, designado como 1º fórum MAP. A partir deste momento foram realizadas outras oito edições do evento.

Segundo integrantes, a inexistência de sede física ou registro jurídico são frutos do desejo de não institucionalizar a iniciativa. Segundo Mónica de los Ríos, presidenta do Instituto de Mudanças

⁵ Em 2007 o projeto deixou de ser mantido por acordos de cooperação internacional e passou a ser financiado inteiramente pelo governo brasileiro, no âmbito do Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia, do Ministério de Ciência e Tecnologia

Climáticas do estado do Acre e uma das integrantes fundadoras da iniciativa, não há consenso entre os próprios fundadores sobre qual a definição mais adequada da iniciativa. Existe, segundo Mónica, maior convicção sobre o que a iniciativa MAP não é: "O MAP não é uma instituição e não pretende ocupar o espaço de outras organizações". Segundo Foster Brown, também membro fundador da iniciativa: "O MAP é tudo, mas ao mesmo tempo não é nada". De acordo com Brown é impossível definir com clareza a iniciativa, o que dá espaço para o surgimento de interpretações diversas sobre a sua natureza organizativa: "Movimento social", "processo político", "consórcio de organizações", "rede de indivíduos", etc.

A organização da iniciativa ocorre de forma pouco hierarquizada, por meio de duas linhas principais de ação: os minimaps e os Fóruns MAP. Os minimaps são grupos de trabalho auto-geridos com assuntos bastante específicos, agrupados em três grandes temas (Conservação ambiental, desenvolvimento econômico e equidade social), constituindo, de acordo com seus organizadores, a unidade principal de sustentação da iniciativa MAP. Os Fóruns MAP são encontros anuais cujo objetivo é reunir grupos sociais de Brasil, Bolívia e Peru para tratar de temas comuns.

Durante os Fóruns MAP são apresentados os trabalhos e resultados dos minimaps e durante seu encerramento é elaborada uma carta dirigida a sociedade civil e aos representantes políticos da região. No que diz respeito ao seu funcionamento, os "Fóruns MAP" foram adquirindo com o tempo uma lógica de organização própria. Cada um dos encontros é batizado de acordo com o assunto principal que busca discutir e ao seu término é redigida uma carta aberta, onde sistematizam-se demandas ao poder público, com recomendações para a formulação de políticas públicas, e os encaminhamentos para o encontro subsequente.

Em 2001, o fórum discutiu os impactos da rodovia interoceânica, em 2002, decidiu-se que para compreender os impactos deste grande investimento era necessário compreender a região de forma mais aprofundada: foram levantadas 15 questões⁶ que deveriam guiar o processo de integração que se estabelecia (REIS, 2007).

⁶ 1. Qual é o estado dos nossos recursos naturais e sociais? 2. Como ordenar o uso dos recursos naturais? 3. Quais são as tendências dos principais fatores socioeconômicos, culturais e políticos a serem monitorados? 4. Qual é a influência da estrada na região em relação às economias internacionais e regionais? 5. Como gerar políticas de desenvolvimento sustentável e assegurar sua implementação na região? 6. Como será o impacto das mudanças climáticas globais sobre o desenvolvimento regional nas próximas décadas? 7. Quais seriam as áreas geográficas mais vulneráveis aos impactos da estrada na região e como evitar sua degradação ambiental? 8. Quais serão as mudanças na dinâmica populacional na região e quais políticas de ocupação planejadas deverão ser implementadas para diminuir os impactos sociais? 9. Quais políticas influenciarão o melhor acesso da população aos serviços, infraestrutura e comunicação? 10. Como se modificarão os

Este fórum é considerado paradigmático para vários dos membros da iniciativa, pois foi quando a iniciativa abandonou seu aspecto estritamente acadêmico para contar com a participação de diversos outros grupos sociais: organizações não governamentais nacionais e internacionais, órgãos governamentais e movimentos sociais.

Dessa maneira, em 2003 adotou-se um modelo organizativo para estruturar os trabalhos da iniciativa. Nos fóruns, as discussões são divididas em três mesas temáticas e uma mesa transversal. As mesas temáticas são: equidade social, desenvolvimento econômico e conservação ambiental. A mesa transversal é a de Políticas Públicas. As mesas temáticas são compostas por integrantes de minimaps que versem sobre assuntos correlatos (por exemplo: os membros do minimap estradas participam da mesa de desenvolvimento econômico), que se encontram e, em formato de assembleia, apresentam os trabalhos realizados em cada minimap, organizando suas demandas em forma de lista. A mesa transversal é composta de membros indicados por cada uma das três mesas temáticas.

A dinâmica é a seguinte: os participantes se dividem entre as três mesas temáticas e pontos levantados em cada uma delas são organizados e debatidos na mesa de políticas públicas, responsável por criar um documento final em cada fórum, sistematizando os objetivos para o fórum subsequente e as demandas ante o poder público. Este documento deve ser aprovado pela maioria dos participantes do fórum e é sempre entregue as autoridades de cada país. O acompanhamento destas demandas apresentadas aos poderes públicos é realizado no âmbito dos minimaps.

Há também um comitê científico cuja responsabilidade é elaborar estudos, cartilhas e, sobretudo sistematizar o conhecimento construído no âmbito da iniciativa. O comitê é formado por acadêmicos dos três países, sobretudo àqueles ligados à universidades relacionadas à iniciativa: UFAC, UAP e UNAMAD. No entanto, também participam membros de organizações não governamentais que realizam estudos científicos (Herencia) e membros de institutos de pesquisa que atuem na região (Imazon).

Visto que as atividades da iniciativa MAP não se resumem às reuniões anuais, durante o período entre um e outro fórum, o trabalho da iniciativa é desenvolvido no âmbito dos “mini-MAP’s”.

padrões sociais e culturais a partir da construção - otimização da estrada? 11. Quais são as mudanças necessárias a nível político, institucional e dos atores para fazer frente aos impactos produzidos pela construção- otimização da estrada? 12. Quais são as ferramentas e estratégias necessárias para obter uma adequada ocupação e uso do território na região? 13. Como implementar políticas de intercâmbio na região para otimizar os sistemas de saúde, educação, cultura e pesquisa? 14. Como compatibilizar e aplicar as normas legais sobre os recursos naturais na região? 15. Como conseguir que a estrutura pública na região (departamentos, estado e municípios) se adequem aos fins da otimização da estrada?

Minimaps são, segundo Pepe César Aguilar, membro da ong Herencia e membro fundador da iniciativa, reuniões e processos de discussão-ação sobre temáticas específicas que funcionam entre os eventos anuais. Partem de iniciativas de instituições que colaboram entre si (Universidades acadêmicas, organizações não-governamentais, membros de órgãos governamentais e movimentos sociais), envolvendo necessariamente atores de cada um dos três países. Cada minimap tem uma dinâmica particular, distinta da organização do fórum anual, podendo funcionar por meio de reuniões semanais, mensais, bimestrais, etc. Os resultados de cada um desses grupos são sempre apresentados nos fóruns anuais, em cada uma das mesas temáticas.

Segundo Juan Fernando Reis, diretor da ong boliviana Herencia e participante ativo da iniciativa, o MAP concretiza-se justamente na realização destes diversos mini foros temáticos e periódicos de discussão: “Esses processos participativos buscam influenciar positivamente a agenda pública regional. São eles os responsáveis pela criação, organização e multiplicação de conhecimento”, diz.

A seguir uma lista com as organizações que participam mais ativamente da iniciativa MAP desde a sua constituição, de acordo com informações levantadas em campo e pesquisa documental realizada:

Tabela 1: Organizações articuladas à iniciativa MAP

Tipo de organização/País	Brasil	Bolívia	Peru
Organizações governamentais	Prefeituras de Rio Branco, Brasiléia, Epitaciolândia, Capixaba, Xapuri e Assis Brasil, Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento do Alto Acre e Capixaba (CONDIAC),	Asociación de Municipalidades del Departamento de Pando (AMDEPANDO), municipalidade de Cobija	Asociación de Municipalidades Fronterizas de Madre de Dios (AFROMAD), Municipalidad de Puerto Maldonado
Organizações não-governamentais	Grupo de Pesquisa e Extensão em Sistemas Agroflorestais (PESACRE)	Herencia	
Universidades e centros de pesquisa	Universidade Federal do Acre (UFAC), Instituto Imazon, Instituto de Pesquisa Amazônica (IPAM).	Universidad Amazónica del Pando (UAP), Centro de Investigación y Protección de la Amazonía (CIPA)	Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios (UNAMAD)
Organizações não governamentais internacionais	WWF, Cesvi, Conservación Internacional		

Fonte: Elaboração própria, 2013.

De acordo com relato de Vera Reis, coordenadora de projetos da Secretaria Estadual de Meio Ambiente (SEMA/AC), a Iniciativa MAP, da qual participa ativamente desde sua fundação, é uma

“articulação aberta e colaborativa” estabelecida entre indivíduos e organizações. Logo, segundo Reis, seria incorreto estabelecer qualquer tipo de distinção, no sentido de apontar que certas organizações “fariam parte” em detrimento de outras. Segundo Reis, o fato de um grupo de indivíduos atrelados à uma organização qualquer participar das atividades promovidas pela iniciativa, não quer dizer que tal organização esteja articulada de forma direta com o MAP. Da mesma forma, existem uma série de organizações (não citadas no quadro acima) que participam esporadicamente das reuniões e discussões promovidas no âmbito da iniciativa MAP, mas que não estão ativamente envolvidas com o “processo MAP”, nas palavras de Reis.

A conversa com Vera Reis auxiliou a compreensão de importante questão levantada em campo: Quais as fontes de financiamento da iniciativa MAP? De acordo com José Meneses Paraguassú, ex-presidente do CONDIAC (Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento do Alto Acre e Capixaba) e membro da iniciativa, dada a inexistência de uma personalidade jurídica e de um caixa único, é difícil estimar com clareza a origem dos recursos que financiam as atividades promovidas no âmbito da iniciativa. Em cada Fórum MAP, a responsabilidade por levantar recursos para a realização do evento recai sobre as organizações do Estado anfitrião, mas os custos de transporte e hospedagem dos participantes são geralmente arcados pelas organizações que os representam. No caso de pessoas físicas, o responsável pelos gastos é o próprio indivíduo.

O funcionamento dos minimaps possui dinâmica parecida, segundo Paraguassú: “Cada participante arca com os seus custos de transporte, hospedagem, alimentação, dentre outros. É claro que há colaboração entre as organizações, mas à princípio não há qualquer quantia reservada para arcar com os custos daqueles que não possuem recursos para financiar seu próprio deslocamento”. Paraguassú, no entanto, recorda: “É mais comum encontrar universidades públicas ou organizações não governamentais internacionais que possuam recursos disponíveis para financiar atividades desenvolvidas no âmbito de alguns minimaps e até mesmo alocar certa quantidade de recursos para a realização dos fóruns”. Dessa forma, diz, esses recursos auxiliam o financiamento de propostas de trabalho desenvolvidas no âmbito minimaps.

As informações levantadas por Paraguassú reafirmam o que fora dito por Reis: A iniciativa MAP, por não ser uma organização institucionalmente instituída e sim uma articulação social que trabalha em formato de rede, irá ter o ritmo de seus trabalhos ditados pelo grau de articulação entre as organizações participantes, em cada um dos três países. Dessa forma, muitas outras organizações poderiam ser enquadradas na tabela que explicita os “participantes” da iniciativa MAP, uma vez que existem organizações que se articularam aos trabalhos da iniciativa em seu início, mas se desligaram em seguida, ocorrendo também o contrário.

A gráfico a seguir, com informações compiladas em estudo realizado pelo comitê científico da iniciativa (REIS, 2007) resume dados (número de participantes) sobre a participação popular em fóruns MAP:

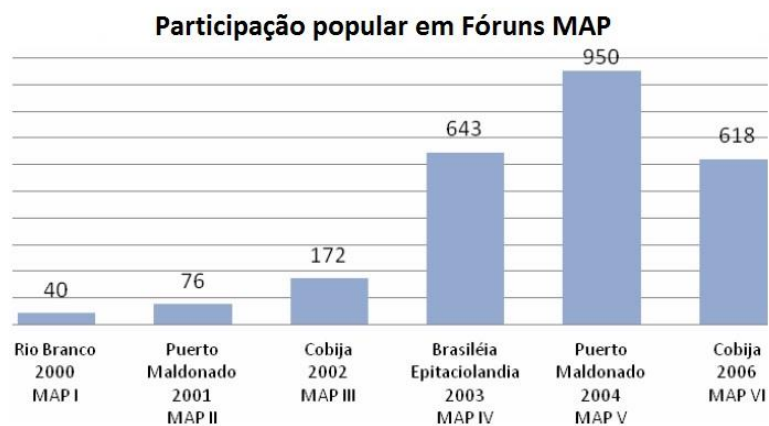


Gráfico 1: Número de participantes em fóruns MAP.

Fonte: Adaptado de REIS, 2007.

Em 2007, 2009 e em 2012 ocorreram os fóruns MAP VII, VIII e IX, realizados em Brasileia, Puerto Maldonado e em Cobija, respectivamente. Não foram encontrados dados oficiais relativos à participação desses eventos. De acordo com membros da iniciativa, no entanto, o VII Fórum manteve a proporção de participantes do ano anterior. Os fóruns VIII e IX, no entanto, apresentaram relevante queda no número de participantes. O MAP X está previsto para setembro de 2013, em Rio Branco.

Existem diversas interpretações acerca das causas da variação da participação nos fóruns MAP com o passar dos anos. Em um esforço de sintetizar pontos levantados durante a pesquisa de campo, elencamos três principais motivos para a queda na participação popular nos Fóruns:

1) Sobretudo de acordo com os defensores da iniciativa, com o amadurecimento dos trabalhos realizados no âmbito dos minimaps e o crescimento das articulações entre organizações dos três países, houve a incorporação de demandas acerca da necessidade de estabelecer uma visão regional sobre os desafios políticos, sociais e ambientais que a “região MAP” enfrenta por diversas instituições da região. Segundo José Meneses Paraguassú, houve uma “diluição do sentimento MAP”, o que teria contribuído para a queda do número de participantes nos fóruns: “Com o passar dos anos começaram a surgir iniciativas mapienses por toda a região, ou seja, projetos de articulação regional com a presença de brasileiros, bolivianos e peruanos”. Vera Reis exemplifica que já existem canais de troca de informações entre os Ministérios Públicos dos três países.

2) Os mais críticos do MAP argumentam que, com o passar dos anos, houve uma captura da imagem da iniciativa por grupos políticos, que buscavam ganhar legitimidade política ao participar da

iniciativa, em cada um dos três países, o que acabou por afastar diversas organizações. Ainda segundo tal interpretação, existe certo interesse de membros que supostamente “comandam” a iniciativa em sobrepor uma pretensa “autoridade científica” sobre as demandas eleitas por movimentos sociais. O professor pesquisador da UFAC, Elder Andrade de Paula, a Iniciativa MAP defende “[...] uma ‘sociedade civil’ passível de concertação dos interesses antagônicos de classes e, ao mesmo tempo, interpelada de forma subordinada a “autoridade científica [...]” (PAULA, 2007. Pg. 8).

3) Existe ainda a interpretação de que os indivíduos que estavam a frente das organizações que promoveram a iniciativa MAP em seu auge, em meados de 2004, estão atualmente envolvidos com outros trabalhos, o que gerou certo esvaziamento da iniciativa.

A trajetória recente de queda da participação popular nos Fóruns MAP e a inatividade de diversos minimaps, segundo conversas realizadas em campo, podem revelar a decadência da iniciativa MAP. No entanto, o ex-prefeito de Assis Brasil e entusiasta da iniciativa, Manuel Batista de Araújo, alerta que o principal dos “resultados concretos” da iniciativa permanece em construção: a cultura de “pensar a região” a despeito das fronteiras. Segundo Araújo, a necessidade de se estabelecer uma cultura política capaz de promover o “incentivo ao diálogo” entre os países e regiões da fronteira, ainda está posta.

É importante destacar, dessa forma, que diversos foram os projetos implementados no âmbito da iniciativa MAP ao longo dos últimos anos, a despeito da trajetória de queda da participação popular: Sissy Belo, membro da ong Herencia, conta, por exemplo, que a interlocução entre associações de colhedores de castanha do Brasil, Bolívia e Peru permitiu o compartilhamento de técnicas e tecnologia de colheita. Vera Reis, também membro da iniciativa, conta que a troca de informações entre acadêmicos dos três países tem permitido a criação de banco de dados que auxiliam a realização de novas pesquisas. Mercedes Perales, também membro da iniciativa, conta que a interlocução entre a sociedade civil e representantes dos governos do Acre, de Pando e de Madre de Dios, no âmbito do minimap de defesa civil, permitiu a instalação de medidores pluviométricos por toda a cabeceira do rio Acre e o estabelecimento de estratégias conjuntas em matéria de contenção de riscos. Gislane Salvatierra, também membro da iniciativa, conta que, por intermédio do minimap Queimadas, foi possível estabelecer convênios entre as corporações de bombeiros dos três países em cidades fronteiriças, visando o oferecimento de treinamentos e cessão de equipamentos, quando necessário.

Breves interpretações sobre as estratégias de integração colhidas em campo

Como explicitado de maneira introdutória, com o objetivo de aprofundar a compreensão acerca das experiências de integração regional discutidas anteriormente, a visita de campo dividiu-se em cinco momentos e em três espaços geográficos distintos. A seguir, apresentamos uma curta síntese das conversas realizadas e informações colhidas durante a pesquisa de campo.

Rio Branco

A cidade de Rio Branco foi visitada em dois momentos: No início e ao término da pesquisa de campo. De início, o diálogo estabelecido com o pesquisador do departamento de geografia da UFAC, professor Dr. Silvio Simione, ilustrou duas visões bastante críticas acerca dos interesses que levaram à pavimentação da rodovia interoceânica e a constituição da iniciativa MAP. Segundo Simione: “É de interesse do estado brasileiro constituir, nessa região do espaço amazônico, um corredor para os fluxos de produção orientados para mercados asiáticos”. Nesse ponto a opinião de Simione é muito próxima a de Jaime Chávez, membro da ong boliviana Herencia, ou mesmo do peruano Jorge Barra, ativista de direitos humanos em Inãpari: Se a estrada interoceânica tem o potencial de transformar a região de “fim (do mundo)” para “meio”, ambos sugerem que devemos nos perguntar se a região deve tornar-se unicamente passagem de mercadorias brasileiras e peruanas até os portos asiáticos ou deve constituir-se em mola propulsora de processos de integração regional e de desenvolvimento a partir de outras bases (ecologicamente sustentáveis, com respeito e valorização do mosaico étnico...).

Sobre o MAP, Simione defende que a iniciativa “foi” um movimento interessante, uma vez que, segundo ele, “despertou interesse de diversas organizações, nos três países, pelo tema da integração regional a nível dos governos locais”. No entanto, assegura que: “A iniciativa se perdeu no tempo por diversos motivos. A captura por interesses de terceiros é um deles”.

Em Rio Branco conversamos com Foster Brown nas duas ocasiões em que visitamos a cidade. Foster, identificado por diversos atores sociais, nos três países, como uma das principais “lideranças” do MAP, foi bastante cauteloso ao se referir à iniciativa: “A iniciativa MAP pode ser vista como exemplo de sucesso absoluto ou retumbante fracasso, a depender da maneira como enxergamos os frutos de seu trabalho”, afirmou.

Brasileia, Cobija e Epitaciolândia

As conversas na Bolívia desnudaram um quadro distinto do encontrado no Brasil e no Peru. Isso porque diferentemente do que ocorre nos outros dois países, a Bolívia não é atravessada pela rodovia

Interoceânica. A discussão sobre a elaboração de estratégias capazes de mitigar efeitos negativos da presença da rodovia na região passa sempre pelo estabelecimento de ferramentas capazes de constranger as autoridades dos países vizinhos à aumentar a vigilância nas regiões de fronteira. Há uma linha bastante tênue entre colaboração e conflito entre os países, nesse sentido. Um representante da Agencia para el Desarrollo de las Macrorregiones y Zonas Fronterizas da Bolívia (ADEMAF), declarou: “A Rodovia Interoceânica trouxe mais problemas que desenvolvimento para o Pando (Bolívia). Sofremos efeitos diretos em termos de aumento do desmatamento e outras questões ambientais, mas os efeitos positivos em termos de comércio são bastante residuais”.

Outra clara distinção encontrada na Bolívia é o relacionamento entre as autoridades locais e as organizações de alguma forma articuladas à iniciativa MAP. No Brasil e no Peru comumente as autoridades se referem à iniciativa de forma positiva e até mesmo com entusiasmo. No caso boliviano, há um claro desentendimento entre os governos nacional e departamental com relação ao trabalho desenvolvido por organizações não governamentais. A exceção é o governo municipal de Cobija, cuja relação com organizações não governamentais locais é amistosa. Segundo Ana Lúcia Reis, prefeita de Cobija: “Tenho muito respeito pelo trabalho do MAP, da Herencia. A relação é a melhor possível. Mas a desconfiança em outros níveis de governo (departamental e nacional) é muito grande”.

Assis Brasil e Inãpari

No posto da alfândega brasileira de Assis Brasil foi possível conversar com diversas autoridades: membros da Receita Federal, da Polícia Federal e do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa). Com a exceção de um agente da Polícia Federal que, formado em direito na UFAC, afirmou ter conhecido a iniciativa MAP ao assistir aulas de um professor entusiasta da iniciativa, ninguém ali confirmou conhecer os trabalhos do MAP. Sobre os efeitos da rodovia Interoceânica na região, havia consenso: A pavimentação da rodovia teria propiciado maior presença do Estado na região, não só por ter facilitado o trabalho dos agentes de fiscalização e repressão ao crime, como também por ter facilitado o acesso à serviços públicos.

Contrariando o discurso oficial, as autoridades da alfândega foram unânimes quando instados a comentar sobre o fluxo comercial que atravessa a rodovia interoceânica: a produção oriunda do centro-oeste é irrisória, sobretudo a produção de soja e outras commodities. Funcionários da Polícia Federal apontaram o crescente fluxo de turistas brasileiros rumo aos Andes desde a inauguração do trecho peruano da rodovia. Segundo funcionários do Ministério da Agricultura e Abastecimento (Mapa), o fluxo de mercadorias restringe-se sobretudo à alimentos que abastecem as cidades próximas da fronteira.

Os comerciantes de Assis Brasil e Iñapari, quando instados a comentar sobre os efeitos da pavimentação da rodovia Interoceânica na região, proferem discursos distintos. Iñapari, nas palavras de Valéria Cardoso, comerciante local: “sofreu um surto de crescimento. A estrada corta o centro urbano do município e trouxe novos moradores, novas empresas e novas oportunidades de emprego”. Em Assis Brasil o discurso de Sebastiana, comerciante local, é outro: “A estrada passa longe do centro urbano do município. Estamos no fundo de um vale que a rodovia não atravessa. Todo o desenvolvimento foi desviado para Iñapari, que está nas margens da rodovia”. A discordância presente nas falas sobre os efeitos da rodovia Interoceânica na região, no entanto, não se repete quando o assunto é a iniciativa MAP. Tanto Valéria como Sebastiana acreditam que a iniciativa seria uma “ONG” que, assim como “todas as outras”, seriam hábeis em “escrever bons discursos”, não realizando nenhum trabalho que mudasse a situação das coisas “na prática”.

Considerações finais

Após três semanas de pesquisa de campo, foi possível observar que, se por um lado a construção da Rodovia Interoceânica é um indicativo do interesse dos governos nacionais em ocupar e modernizar o espaço amazônico, tendo em vistas a integração de tais territórios ao mundo global, onde se observa enorme grau de interdependência advinda da integração avançada dos mercados mundiais, a Iniciativa MAP mostra que o processo de integração internacional não está exclusivamente sob a égide dos fluxos de produção, mas também tem, em alguma medida, contribuído para o processo de criação de um espaço de discussão pública transnacional, tendo em vistas a mitigação dos efeitos negativos do processo de integração global e a potencialização de seus efeitos positivos.

Se não há consenso acerca dos efeitos da pavimentação da rodovia Interoceânica e o funcionamento da iniciativa MAP suscita questionamentos, o inovador, neste caso, é justamente o surgimento de um espaço de discussão pública acerca dos processos de integração regional em uma região tão remota e marcada por um complexo quadro social cujos elevados índices de pobreza e exclusão social são apenas sua face mais visível.

A partir das estratégias de integração analisadas, percebemos o quão complexo é o processo de globalização e como ele assume diferentes vertentes. A integração entre povos e nações desencadeia uma série de efeitos a depender do contexto em que eles se encontram, modificando territórios e culturas e assumindo caráter distinto em cada região do globo, mesmo as mais isoladas, como a Amazônia sul ocidental.

Referências Bibliográficas

ACRE EM NÚMEROS. Rio Branco, ano 12, n. 12, out. 2011. Disponível em: <http://www.ac.gov.br/wps/wcm/connect/98432e8048fad71dac28fdcc19069e3e/acrenumeros_2011_espanhol.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=98432e8048fad71dac28fdcc19069e3e>. Acesso em: 12 set. 2013.

BRITO, Leonardo Cunha de. **O Tratado de Cooperação Amazônica (TCA) e a Sustentabilidade da região MAP (1992-2002)**. Dissertação (Mestrado em Direito). Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2007. Disponível em <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/89557/248842.pdf?sequence=1>>. Acesso em 19 set. 2013.

BROWN, I. F. et al. **Estrada de Rio Branco (Acre-Brasil) aos Portos do Pacífico: como maximizar os benefícios e minimizar os prejuízos para o desenvolvimento sustentável da Amazônia Sul-Occidental**. Encontro Internacional de Integración Regional. Lima, 2002.

CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe), OIT (Organização Mundial do Trabalho) e PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento), 2008. **Emprego, Desenvolvimento Humano e Trabalho Decente - A Experiência brasileira recente**. Relatório de Trabalho, Brasília. Disponível em <http://www.oitbrasil.org.br/sites/default/files/topic/decent_work/pub/emprego_desenvolvimento_299.pdf>. Acesso em 15 set. 2013.

CONSERVACION INTERNACIONAL, 2012. **“Mitigando los impactos de la carretera interoceánica del sur”**. Disponível em: <http://www.conservation.org/global/peru/iniciativas_actuales/pages/madrededios.aspx>. Acesso em 15 set. 2013.

DOUROJEANNI, Marc J. **Estudo de caso sobre a Estrada Interoceânica Sul na Amazônia Sul do Peru**. Bank Information Center, Conservation International, Derecho Ambiente y Recursos Naturales y ProNaturaleza, Lima, 2006. Disponível em <<http://www.oeco.org.br/images/stories/file/mar2013/Carretera%20Interoceanica%20-%20Peru.pdf>>; Acesso em 14 set. 2013.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE). **Actualidad Estadística Departamental: Pando**. La Paz, 2007. Disponível em: <http://www.ine.gob.bo/pdf/Est_Dptales/EN_2011_7.pdf> Acesso em: 13 set. 2013.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA (INEI). **Compendio Estadístico 2009 del Departamento de Madre de Dios**. Lima, 2010. Disponível em: <<http://www.inei.gob.pe/biblioinei/pub/bancopub/Est/Lib0830/libro.pdf>> Acesso em 13 set. 2013.

LBA (Programa de Grande Escala da Biosfera-Atmosfera na Amazônia), e INPA (Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia). **Plano Experimental Conciso**. Manaus, 1996. Disponível em <http://lba.inpa.gov.br/lba/?p=plano_experimental&t=1>. Acesso em 14 set. 2013.

LIDEMA (Liga de Defensa del Medio Ambiente), 2011. **Serie de Investigación del Estado Ambiental - Informe del estado ambiental del departamento de Pando 2009**. La Paz. Disponível em <http://www.lidema.org.bo/portal/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=150&Itemid=329>. Acesso em 15 set. 2013.

LINS, Hoyêdo Nunes. **Estado e embates socioterritoriais na Bolívia do século XXI**. Rev. Econ. Polit., São Paulo ,v. 29, n. 2, 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-31572009000200004&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 15 Set. 2013.

OOSTEN, Cora Van. **Fronteras que se descoloran? Desarrollo local y alianzas interfronterizas em el sudoeste de la Amazonía.** [2004] Disponível em <<http://www.bolpress.com/art.php?Cod=2009080601>>. Acesso em 13 set. 2013.

PAULA, Elder Andrade de. **Sociedade civil internacional e meio ambiente na Amazônia: Um estudo do MAP na fronteira trinacional Peru/Brasil/Bolívia.** In. Observatório Latinoamericano de Geopolítica – XII Congresso Latinoamericano Y Caribeño de Ciencias Sociales (FLACSO), 2007. Quito – Equador. Disponível em: <<http://www.geopolitica.ws/media/uploads/ElderPaula.pdf>>. Acesso em 21 set. 2013.

PESSOA, Enock da Silva. **Trabalhadores da floresta do Alto Juruá: Cultura e Cidadania na Amazônia.** Rio Branco: Editora EDUFAC, 2004.

PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo), 2009. **Informe sobre Desarrollo Humano, Perú 2009: Por una densidad del Estado al Servicio de la gente.** Lima. Disponível em <<http://www.undp.org/content/peru/es/home/library/poverty/InformeDesarrolloHumano2009/>>. Acesso em 15 set. 2013.

REIS, Vera Lúcia; LEAL, Mónica Julissa De Los Ríos Maldonado de; REYES, Juan Fernando; JORDAN, Cesar J. Aguilar e; CASTILLO, Armando Muñante Del. (Org.). **Sistematização do Processo MAP - Madre de Dios/Peru, Acre/Brasil e Pando/Bolívia.** Rio Branco/Cobija/Puerto Maldonado, 2007.

SANT'ANA, Daniel Queiroz de, (2008). **A “Iniciativa MAP e a Emergência de um Espaço Público Transfronteiriço: Integração regional, cooperação internacional e participação popular na fronteira da Amazônia Sul-Ocidental.** Dissertação de Mestrado (Pós Graduação em Direito.) Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/92151/275708.pdf?sequence=1>>. Acesso em 14 set. 2013.

SANT'ANA, Fernanda Melo, 2010. **As Bacias Transfronteiriças da Região MAP: Cooperação e Gestão.** In: XVI Encontro Nacional de Geógrafos, Porto Alegre, 2010. Disponível em: <<http://www.agb.org.br/evento/download.php?idTrabalho=4475>>. Acesso em 14 set. 2013.

SILVA, José Guilherme Carvalho da, (2004). **A Integração Sul-americana e o Brasil: o protagonismo brasileiro na implementação da IIRSA.** Monografia (Conclusão do Curso de Especialização em Desenvolvimento de Áreas Amazônicas) Universidade Federal do Pará, Belém.

SPINK, Peter Kevin. **O pesquisador conversador no cotidiano.** Psicol. Soc., Porto Alegre, V. 20, 2008. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-71822008000400010>. Acesso em 19 set. 2013.

VENTURA, Zuenir (2003). **Chico Mendes, Crime e Castigo.** São Paulo, Cia. Das Letras.

VERÍSSIMO, A., Rolla, A., VEDOVETO, M., & FRUTADA, S. de M. (2011). **Áreas Protegidas na Amazônia Brasileira: avanços e desafios.** Belém/São Paulo: Imazon e ISA. Disponível em <<http://www.imazon.org.br/publicacoes/livros/areas-protetidas-na-amazonia-brasileira-avancos-e>>. Aesso em 15 set. 2013.

}