

AS REDES E AS INTERDEPENDÊNCIAS ASSIMÉTRICAS: A ANÁLISE DAS RELAÇÕES BRASIL E BOLÍVIA ATRAVÉS DAS CIDADES GÊMEAS DE BRASILÉIA, EPITACIOLÂNDIA E COBIJA¹

SILVA, Leonardo Luiz Silveira da²

RESUMO

Em um mundo de relações cada vez mais intensas entre países, sociedades e indivíduos, os estudos sobre a fronteira têm se tornado uma das temáticas mais relevantes no escopo de diversas disciplinas. As cidades gêmeas surgem, neste contexto, como pontos preferenciais de apoio para estes estudos, por terem um grande potencial de articulação das relações transfronteiriças, além de guardarem, em sua paisagem, aspectos de um funcionamento urbano híbrido que revela os aspectos de sua posição no espaço. A conurbação formada pelas cidades de Brasiléia, Epitaciolândia e Cobija leva tais aglomerados urbanos à condição de cidades gêmeas. Esse agrupamento que é o tema deste artigo revela através de fluxos diversos que envolvem as redes educacional, hoteleira, de saúde, de transportes e do crime, profundas assimetrias que envolvem o seu papel de articulação das relações que envolvem o Brasil e a Bolívia. Os descompassos que foram levantados ainda colaboram para colar em dúvida a suposta capacidade das cidades gêmeas de posicionar como o microcosmo do conjunto das relações dos países que as abrigam.

Palavras-chaves: Cidades Gêmeas, conurbação, urbano, relações transfronteiriças, Brasil e Bolívia.

REDES Y LA INTERDEPENDENCIA ASSIMÉTRICA: EL ANALISIS DE BRASIL E BOLIVIA RELACIONES A TRAVÉS DE LAS CIUDADES GEMELAS DE BRASILÉIA, EPITACIOLÂNDIA E COBIJA

RESUMEN

En un mundo de relaciones cada vez más estrechas entre los países, las sociedades y los individuos, los estudios sobre la frontera se han convertido en uno de los temas más relevantes en el ámbito de varias disciplinas. Las ciudades gemelas surgen en este contexto como puntos preferidos de apoyo a estos estudios, ya que tienen un gran potencial para arreglar las relaciones transfronterizas conjuntas y mantener en su paisaje, aspectos de una formación urbana híbrido que revela aspectos de su posición en el espacio. La conurbación formada por las ciudades de Brasiléia, Epitaciolândia y Cobija lleva a tales áreas urbanas a la condición de ciudades gemelas. Esta agrupación, que es el tema de este artículo revela a través de diversos flujos que involucran redes educativas, la hotelería, la salud, el transporte y el crimen, profundas asimetrías que involucran su papel de articulación de las relaciones que implican Brasil y Bolivia. Los desajustes que se han planteado, incluso colaboran para dejar en duda la supuesta capacidad de las ciudades gemelas de posicionarse como el microcosmos de todas las relaciones de los países que los acogen.

Palabras clave: Ciudades gemelas (Twin Cities), conurbacion, urbano, relaciones transfronterizas, Brasil y Bolivia.

NETWORKS AND ASYMMETRICAL INTERDEPENDENCE: THE ANALYSIS OF BRASIL AND BOLIVIA RELATIONS ACROSS THROUGH THE TWIN CITIES OF BRASILÉIA, EPITACIOLÂNDIA AND COBIJA

ABSTRACT

In a world of intensive relationships between countries, societies and individuals, studies on the border has become one of the most relevant topics in the scope of various disciplines. The twin cities arise in this context as preferred points of support for these studies because they have a greater potential to joint cross-border relations, in addition to keeping in the urban landscape, aspects of a hybrid urban operation that reveals aspects from its position in space. The conurbation formed by the cities of Brasiléia, Epitaciolândia and Cobija takes into such urban areas as the condition of the Twin Cities. This grouping enables the subject of this article reveals through several flows which involving educational networks, hotels systems, health,

¹ O presente trabalho se originou a partir do levantamento de dados para a pesquisa de doutorado que tem a conclusão prevista para março de 2016. O trabalho apresenta conclusões acerca de um dos aspectos trabalhados na tese, trazendo para o leitor uma série de dados primários e inéditos.

² Doutorando em Geografia - Tratamento da Informação Espacial - PUC/MG. Professor do Ensino Médio e Fundamental do Colégio Magnum. Bolsista Capes II. leoluizbh@hotmail.com

transport and crime, profound asymmetries involving the role as articulator of the relations involving Brazil and Bolivia. The mismatches that have been raised even also collaborate to paste into question that the supposed ability of the Twin Cities to position itself as the microcosm of all the relations between the countries that host them.

Key words: Twin Cities, conurbation, urban, cross-border relations, Brazil and Bolivia.

1. Introdução

Os estudos sobre a fronteira compõem uma das mais antigas temáticas da Geopolítica, sendo um campo de preocupação central das Relações Internacionais. Afinal, a temática trata das relações de poder em uma área marcada pela sobreposição da participação de atores (de diversos níveis). Tal característica permite que o seu estudo regional tenha um papel muito especial para a compreensão dos processos que analisam o poder como um vetor de mudança do espaço geográfico. Não é de se estranhar que recentemente tenham se multiplicado os trabalhos sobre a fronteira brasileira, sendo apresentadas preocupações de cunho cultural, econômico, geoestratégico, comercial, social, dentre outras. Pertencendo a este conjunto de preocupações estão posicionados os estudos sobre as cidades gêmeas, à medida que se difunde, de maneira cada vez mais notável, a percepção de que a abordagem conjunta entre a geografia urbana e a geopolítica, sobretudo no que tange aos estudos das regiões transfronteiriças, trata-se de uma escolha eficaz para o entendimento das relações internacionais de países limítrofes.

Desde que o governo brasileiro regionalizou em três arcos as faixas de fronteira (arcos Norte, Central e Sul) através do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF), notou-se um desequilíbrio no que diz respeito à oferta de trabalhos acadêmicos entre os arcos. Um número expressivo de cidades gêmeas da fronteira sul já teve as suas relações transfronteiriças estudadas, enquanto que, na região norte, impera a carência de trabalhos, ainda que existam algumas empreitadas pioneiras, como a de Rebeca Steiman (2002), pesquisadora que concentrou seus esforços nas relações entre Tabatinga (Amazonas) e Letícia (Colômbia). A assimetria regional exibida na disponibilidade de estudos já realizados nas cidades gêmeas encontra provável explicação nas distintas motivações: as trocas transfronteiriças do arco sul superam, e muito, as que existem nos demais segmentos da fronteira brasileira. Contudo, o entendimento da dinâmica espacial dos confins fronteiriços do colosso territorial que é o Estado brasileiro se faz necessário, principalmente pelas transformações do nosso tempo que atribuem novos significados à fronteira. Cada vez mais permeáveis em tempos de fluidez, as fronteiras tem sido alvo de políticas de vocação integradora, como se destaca, por exemplo, a construção

da Carretera Interoceânica, via terrestre recentemente construída que permite a ligação entre o Brasil (a partir do território acreano que se lança na direção andina, ainda que não a contemple) e o Oceano Pacífico. Claramente, as novas dinâmicas tem modificado o equilíbrio da função da fronteira, que pende entre as variáveis da segurança e da integração.

Em um levantamento inicial, foi surpreendente a ausência de trabalhos sobre a conurbação formada pelas cidades gêmeas de Brasiléia (Acre), Epitaciolândia (Acre) e Cobija (Departamento de Pando-Bolívia). A surpresa se deve ao fato desta conurbação, dentre as cidades gêmeas, ser a mais expressiva em termos de contingente populacional se considerada uma longa faixa que se estende junto ao limite do estado de Rondônia com a Bolívia até a tríplice fronteira entre a Bolívia, o Brasil e o Peru. Além disso, o dinamismo provocado pelas mudanças associadas à Carretera Interoceânica que corta a região e a existência de legislações distintas que ditam os ritmos econômicos no seu espaço transfronteiriço (Zona Franca em Cobija e Área de Livre Comércio em Brasiléia e Epitaciolândia) garantem sua excepcionalidade. As características citadas ainda auxiliam na organização do arranjo econômico que é marcado pela existência de inúmeras trocas que puderam ser mensuradas neste trabalho, fazendo com que a interação entre as cidades gêmeas em questão possa ser tipificada como sinapse³. (CUISINIER-RAYNAL, 2001). O modelo sinapse se refere a um alto grau de troca entre as populações transfronteiriças. Esse tipo de interação é ativamente apoiado por Estados contíguos, que geralmente constroem em certos lugares de comunicação e trânsito infraestrutura especializada e operacional de suporte, mecanismos de apoio ao intercâmbio e regulamentação de dinâmicas, principalmente mercantis. (BRASIL, 2005, p.147). As cidades gêmeas mais dinâmicas podem ser caracterizadas de acordo com este modelo. No caso da sinapse, os fluxos comerciais internacionais se justapõem aos locais. Praticamente todas as cidades-gêmeas articuladas por pontes pertencem a este tipo, sendo eles estratégicos para o comércio bilateral. (BRASIL, 2005, p.147).

Os instigantes elementos em questão e a carência de estudos na área motivaram a escolha da região como objeto de estudo deste trabalho. Sendo assim, o estudo em questão objetiva investigar o papel das cidades gêmeas de Brasiléia, Epitaciolândia e Cobija como articuladoras das relações que envolvem o Brasil e a Bolívia. O objetivo apoia-se na crença de que as cidades gêmeas possuem potencial de sintetizar as relações transfronteiriças dos países vizinhos e, portanto, revelar a essência de suas trocas bem como apontar as razões

³ Cuisinier-Raynal (2001) é um autor utilizado pela publicação oficial do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF) para inspirar a tipologia das relações transfronteiriças. As categorias que se apresentam em ordem hierárquica da menor para a maior integração são: Margem, Zona-tampão, Frente, Capilar e Sinapse.

para as discontinuidades espaciais ditadas pelo limite territorial. Este artigo apresenta resultados preliminares da tese de doutorado em desenvolvimento, prevista para ser defendida no primeiro semestre de 2016.



Figura 1: Posição de Brasília, Epitaciolândia e Cobija na América do Sul.



Figura 2: Posição de Cobija em Pando e na Bolívia.

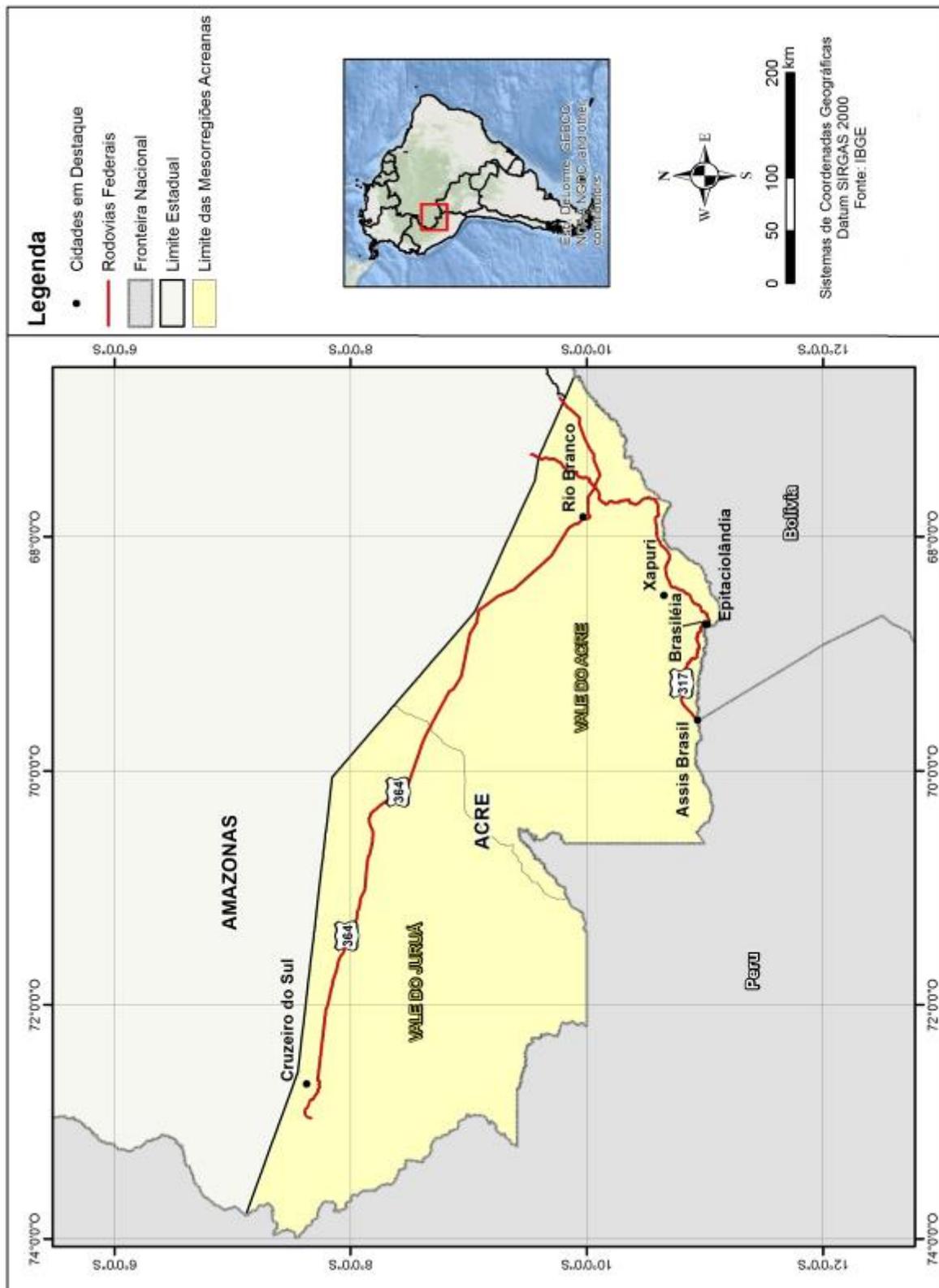


Figura 3: Posição de Brasiléia e Epitaciolândia no Acre.

2. A análise conjunta da Geografia Urbana e da Geopolítica

O diálogo entre a Geografia Urbana e a Geopolítica não é inviável, como já apontou Rosas Duarte (2013) ao considerar que uma lógica semelhante à usada para analisar a cidade pode ser empregada para analisar geopoliticamente os Estados. A explicação para tanto reside no paralelo que se faz ao analisar as cidades como área (em que se levam em conta principalmente as suas características internas) e como ponto (em que se levam em conta principalmente a sua posição na rede e a sua participação na distribuição dos fluxos). A Geopolítica também considera as características internas (como as características demográficas, sociais, o sistema político, os recursos naturais, o nível tecnológico, as comunicações, dentre outros) como recurso analítico, assim como também o faz com a análise da posição relativa do Estado (que remete a análise do Estado como um ponto).

Rosas Duarte (2013) sugere dois caminhos para a interpretação dos Estados como pontos: o primeiro, considerando a ideia de posição, é analisar o Estado tendo em vista o Complexo de Segurança Regional (CSR); o segundo trata-se da Teoria do Centro-Periferia (que considera o arranjo das relações internacionais a partir das distintas relações entre países desenvolvidos e subdesenvolvidos). Rosas Duarte (2013) produziu uma tabela que sintetiza a proposta analítica que envolve a Geopolítica e da Geografia Urbana, que pode ser contemplada a seguir.

Quadro 1
Paralelo entre a Geografia Urbana e a Geopolítica

Geografia Urbana		Geopolítica	
	Sítio		Fator Físico
Cidade como “área”	Características Internas	Estado como “área”	Fator humano Fator recursos naturais Fator Circulação Fator tecnológico Fator estrutural Inserção no CSR
Cidade como “ponto”	Posição	Estado como “ponto”	Posição na hierarquia de Estados (centro, periferia ou semi-periferia)
	Funções		Funções externas (de acordo com o método funcional)

Fonte: ROSAS DUARTE, 2013

Há de se considerar que o modelo apresentado por Rosas Duarte (2013) concentra-se na ideia de que os países e cidades podem ser interpretados como “áreas” e como “pontos”. Inspirados na abordagem da autora em questão, partimos da premissa de que as cidades gêmeas como “pontos” podem sintetizar as relações entre países, ou seja, podem facilitar a análise dos países como “pontos”. Para a análise das relações das cidades serão

apresentados dados sobre o ensino, a hotelaria, saúde, transporte, crimes, abastecimento de combustíveis e ainda uma interpretação do papel do câmbio para o arranjo dos fluxos na área estudada.

2.1 As etapas da investigação

O tema desta pesquisa foi escolhido a partir de um levantamento acerca dos trabalhos já produzidos sobre a área de fronteira brasileira. As cidades-gêmeas se tornaram alvos preferenciais da investigação pela sua capacidade de sintetizar as relações entre os países vizinhos que as comportam. Verificou-se a escassez de estudos sobre as cidades-gêmeas de Brasiléia, Eptaciolândia e Cobija ao mesmo tempo em que pode ser percebido um maior número de estudos direcionados para as cidades-gêmeas da porção sul do Brasil.

Dada à natureza e os desafios que se apresentaram a partir da definição do tema, houve a opção de abordar o problema de investigação de forma quantitativa e qualitativa, além de dividimos o processo de investigação científica em cinco etapas. Na primeira etapa ocorreu um levantamento bibliográfico direcionado para os subtemas que deram suporte para a consolidação do problema de investigação.

A segunda etapa contou com um trabalho de campo exploratório que ocorreu entre os dias 12 e 17 de janeiro de 2014. Esta etapa permitiu a maior familiaridade com o objeto de estudo e o dimensionamento das possibilidades de busca documental. A partir desta etapa, os objetivos foram revisitados e ajustados conforme as possibilidades de investigação apontadas pelo campo.

A terceira etapa contou com o levantamento de fontes secundárias disponíveis em trabalhos científicos e em órgãos brasileiros e bolivianos como o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e o INE (Instituto Nacional de Estatística da Bolívia). Esta etapa permitiu o levantamento de dados demográficos, econômicos, sociais e diplomáticos. Após o levantamento dos dados secundários, foi possível percebermos as lacunas existentes pela falta de informação. Esta percepção foi fundamental para a organização de um novo trabalho de campo com objetivos bem diferentes do primeiro (a busca de informações primárias específicas que pudessem complementar as fontes secundárias então levantadas).

A quarta etapa contou com um novo trabalho de campo às cidades investigadas, realizado entre os dias 19 e 30 de janeiro de 2015. A quinta e última etapa da investigação foi o tratamento dos dados coletados.

articuladas por pontes de grande ou pequeno porte. As cidades gêmeas de fronteira seca possuem trocas mais complexas pela ampla possibilidade de interconexões. No caso da conurbação Brasiléia-Epitaciolândia e Cobija temos duas situações: por um lado, o limite entre Brasiléia e Cobija é definido pelo contorno fluvial (rio Acre) que é superado pela existência de uma ponte (Wilson Pinheiro); já o limite de Epitaciolândia e Cobija é definido pelo igarapé Bahia, sendo que este obstáculo natural é superado somente por uma conexão viária (Avenida Internacional). O arranjo viário de Cobija e Epitaciolândia claramente evita a ocorrência de outras conexões, ainda que a construção de pontes pouco extensas e de custo baixo pudesse dinamizar os fluxos das duas cidades.

No momento em que as cidades-gêmeas passam a possuir relações muito fortes a partir da intensificação da atuação de redes internacionais no seu subespaço, ocorre uma clara tendência para o desenvolvimento de relações de complementariedade. A maior integração das cidades-gêmeas pode construir um rearranjo nas funções urbanas, pois, muitos dos seus equipamentos estão competindo. Não é raro poder observar pessoas atravessando o limite dos países em movimento migratório pendular em busca de emprego, de acesso ao mercado do vizinho (mesmo que seja através de atividades não regulamentadas), atendimento hospitalar e de estudo.

A posição estratégica em relação às linhas de comunicação terrestre e a existência de infraestrutura de articulação podem explicar a emergência de muitas cidades-gêmeas, mas não garantem o crescimento e a simetria urbana destas. Dependendo das características de cada cidade e do segmento de fronteira envolvido, os fluxos transfronteiriços apresentam elementos comuns, porém comportamentos diferentes. (BRASIL, 2009).

3.2 História de Cobija

Localizada na porção noroeste da Bolívia, à margem direita do Rio Acre, a cidade de Cobija possui hoje laços muito fortes com o Brasil. Conhecida como “a pérola do acre” (la perla del Acre), Cobija é desconhecida para muitos compatriotas bolivianos que não possuem o hábito de viajar pelo país. Se ainda hoje existe a percepção do isolamento da cidade frente ao conjunto do país, à data de sua fundação essa característica era ainda mais notória, pois o centro político, econômico e demográfico boliviano se encontra situado nos altiplanos. (LARA, 2011). No sítio urbano onde foi fundado Cobija, havia uma estrutura que armazenava e exportava a borracha de propriedade de Nicolas Suarez (a propriedade se chamava Bahía). Nos violentos anos do final do século XIX e início do século XX, os seringueiros bolivianos se agruparam e fizeram da propriedade uma espécie

de quartel de resistência ao avanço dos rebeldes (primeiro contra o levante do espanhol Luiz Galvez e posteriormente contra as forças do gaúcho Plácido de Castro). Três anos após a assinatura do Tratado de Petrópolis, exatamente no dia 9 de fevereiro de 1906, por ordem do general José Manuel Pando, foi fundada Puerto Bahía. Em 1908, em homenagem ao antigo porto boliviano desapropriado pelo Chile durante a Guerra do Pacífico, Puerto Bahía passou a ser chamado de Cobija. (LARA, 2011).

Não é possível compreender a dinâmica de Cobija e do Departamento de Pando como um todo se não se levar em conta a história econômica da região, caracterizada por uma economia extrativista que definiu o padrão de ocupação daquele espaço. Manteve-se durante muitas décadas após a fundação de Cobija uma economia de enclave⁴ (fortemente ligada às economias industrializadas da Europa). Por mais de meio século a cidade era fortemente dependente da economia da floresta, destacando-se a borracha e posteriormente a castanha. Apesar de serem produtos com alta demanda internacional, Cobija viu sua economia pouco diversificada ficar refém das flutuações de mercado e, internamente, dependente das relações sociais advindas desta organização produtiva. (CARLO, 2011).

A condição de capital do departamento de Pando associada à criação da Zona Franca em 1983 imprimiu em Cobija um dinamismo particular. Os agentes do comércio de importação passaram a se beneficiar do status pós-1983 para importar mercadorias vindas de outras zonas francas e/ou de outros países, sob uma lógica de acumulação primitiva de capital. (CARLO, 2011). Cobija passou a ser vista como um lugar de oportunidades econômicas para os bolivianos, atraindo imigrantes de muitos departamentos do país. A cidade experimentou, nas duas últimas décadas, um boom demográfico, como se verá posteriormente neste trabalho. A partir de 1998, brasileiros começaram a se beneficiar da zona franca de Cobija, abrindo seu próprio negócio e utilizando os benefícios que estão previstos segundo a legislação boliviana.

A ascensão de Evo Morales ao poder, nos anos 2000, desencadeou uma série de mudanças no cenário político da região. As transformações afetaram “não somente as relações da Bolívia com os países vizinhos, mas também as relações de La Paz com os governos departamentais, as quais repercutem na zona de fronteira Acre-Pando.” (MACHADO; RIBEIRO; MONTEIRO, 2014, p.23). O departamento de Pando, onde se situa Cobija, concentrava opositores ao governo central (o que sintetiza uma histórica rivalidade entre bolivianos dos altiplanos e das planícies). “A radicalização dos conflitos

⁴ Economia de enclave é o que Celso Furtado (2008) chama de economia de arquipélago no livro *Formação econômica do Brasil*. Trata-se de uma economia que pouco se articula com outras atividades no espaço interno do país, estando direcionada para a exportação.

entre governo e oposição durante os referendos realizados em 2006 e 2008 gerou episódios traumáticos de violência”. (MACHADO; RIBEIRO; MONTEIRO, 2014, p.23). O episódio de maior repercussão foi o Massacre de Pando⁵, ocorrido em Porvenir (povoado localizado nas cercanias de Cobija). No contexto da realização dos referendos de autonomia departamental realizados em 2008, opositoristas do governo de Morales foram massacrados enquanto marchavam para Cobija para protestar. O episódio trouxe repercussões para a política doméstica e exterior da Bolívia. No plano da política doméstica, o governador departamental Leopoldo Fernandez foi preso acusado de apoiar os opositoristas. No plano da política exterior, serviu para abalar as relações da Bolívia com os Estados Unidos, a quem o governo Evo Morales acusou de estar apoiando um golpe de Estado. O embaixador americano Philip Goldberg foi declarado persona non grata pelo governo boliviano e teve que deixar o país. Um número importante de opositoristas cruzou a fronteira brasileira, buscando asilo político (concedido pelo Brasil). (Informação verbal).⁶

3.3 História de Brasiléia e de Eptaciolândia

Brasiléia foi fundada como o nome de Brasília em 1910, nas terras dos índios Catianas e Maitenecas, no chamado seringal Carmen, em um momento histórico em que o Acre já pertencia ao Brasil. A história da fundação da cidade está intimamente ligada a extração da borracha, tendo sido assenta à margem esquerda do Rio Acre, de frente à cidade boliviana de Cobija (cidade fundada quatro anos antes e local onde moravam a maioria dos brasileiros que fundaram Brasiléia). Brasília foi fundada numa época em que a produção da borracha já estava prestes a entrar em crise, fato ocorrido em 1913, quando a Malásia passou a produzir o bem em escala comercial. Em 1939 passou a ser chamada de Brasiléia. (PREFEITURA MUNICIPAL DE BRASILÉIA, 2015)

Em 1992, o município de Brasiléia de fragmentou a partir da emancipação de Eptaciolândia, ocorrida através de um plebiscito. A antiga Vila Eptácio hoje é uma cidade conurbada com Brasiléia, sendo separada da mesma pelo Rio Acre (o mesmo que separa Brasiléia de Cobija) (TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO ACRE, 2015).

Em 1994, Brasiléia e Eptaciolândia começaram a ganhar benefícios fiscais a partir da iminente implementação da sua Área de Livre Comércio. Contudo, como já foi visto neste trabalho, as cidades se beneficiam parcialmente dos benefícios, aguardando a

⁵ Também conhecido como Massacre de Porvenir.

⁶ Informação colhida na entrevista feita no consulado brasileiro em Cobija no dia 23 de janeiro de 2015.

liberação para a importação livre de taxas, o que garantiria um outro dinamismo econômico para as mesmas.

Nos anos de 2012 e 2015 as cidades de Brasília (principalmente) e Eпитaciolândia foram atingidas por enchentes de grandes proporções. As duas enchentes, atípicas para os padrões históricos das cidades, impactaram em Brasília, na reorganização espacial de alguns equipamentos urbanos e na mudança do local da zona comercial mais ativa da cidade (que deslocaram para as áreas dotadas de maiores cotas altimétricas).

3.4 Formação territorial regional: A transferência do Acre para o Brasil

Em 1867 ocorreu um acordo que marcou os limites binacionais entre o Brasil e a Bolívia, sendo que o estado do Acre, naquela altura, pertencia à Bolívia. O aumento da importância da exploração da borracha na área transfronteiriça acirrou as disputas pela posse de facto do território, afinal, a região do Acre foi ocupada, sobretudo, por nordestinos. Em 1896, o Brasil assinou um Tratado de Comércio e navegação com a Bolívia, permitindo com que as embarcações do país vizinho pudesse ter acesso ao Atlântico. O tratado em questão mostrava que as relações do Brasil com o vizinho eram até então mais consensuais do que litigiosas. A fundação de Puerto Alonso (1899) pelos bolivianos (logo passou a ser conhecida como Porto Acre) teve como função a territorialização daquele espaço e a contenção da exploração econômica brasileira do espaço boliviano, marcado um ponto de mudança nas relações entre Brasil e Bolívia. A cidade se localizava em um ponto chave de trânsito (às margens do rio Acre) junto à fronteira brasileira e foi instalado um posto aduaneiro de arrecadação de impostos sobre a exportação de borracha. Na visão de historiadores bolivianos

Isso (a instalação do posto aduaneiro em Puerto Alonso) irritou os aventureiros que exploravam e contrabandeavam descaradamente a borracha para os estados do Pará e Amazonas, vizinhos do Acre. O Brasil viu sua receita diminuída assim como aconteceu com o ingresso da borracha boliviana nos seus portos⁷. (GISBERT, MESA e GISBERT, 2012, p.417, TRADUÇÃO NOSSA).

A Bolívia enfrentou um levante em março de 1899 liderado pelo espanhol Luiz Galvez Rodrigues de Arias que declarou o Acre como Estado independente, tomando Porto Acre (ex-Porto Alonso). A Bolívia solicitou ajuda ao governo brasileiro para conter tal levante. Segundo os historiadores bolivianos Gisbert, Mesa e Gisbert (2012), apesar da ajuda brasileira ser positiva à Bolívia em um primeiro momento, logo passou a ser

⁷ Esto molestó a los aventureros que explotaban goma y contrabandeaban sin rubor a los estados vecinos de Pará y Amazonas. Brasil veía así reducidos sus ingresos por tránsito de la goma boliviana por sus puertos. (GISBERT; MESA; GISBERT, 2012, p.417).

prejudicial, pois, após o armistício assinado por Luiz Galvez em março de 1900, o Brasil declarou o território do Acre como área litigiosa.

Paralelamente às conturbações ocorridas no Acre, é importante destacar que, nos anos finais do século XX, o Brasil mantinha uma política ambígua no que diz respeito ao seu posicionamento quanto à navegação de rios transfronteiriços. Ao mesmo tempo em que defendia a livre navegação do Prata (já que o país se posiciona à montante da bacia e tal argumentação facilitaria o acesso ao mar) defendia o impedimento da navegação estrangeira na bacia do Amazonas (bacia na qual o país se posiciona à jusante). A viagem clandestina da canhoneira norte-americana Wilmington anunciou o que estava por vir. Tal viagem estaria ligada a um acordo que o então ministro da Bolívia no Brasil, Paravicini, procurou firmar com os Estados Unidos a respeito do Acre. O representante do Brasil em Washington, Assis Brasil, protestou junto ao Departamento de Estado pela viagem da embarcação militar, em flagrante violação da legislação brasileira. (CERVO; BUENO, 2012).

A estratégia boliviana tornou-se clara. O governo boliviano, não conseguindo fazer valer a sua autoridade, em 11 de julho de 1901 arrendou, por trinta anos, a região a um consórcio de capitalistas, que pretendia explorar as riquezas naturais daquela área por meio de uma chartered company. Assim surgia o *Bolivian Syndicate*⁸. O governo boliviano concedeu à nova empresa poderes que normalmente pertencem ao Estado, fato que a igualava com as companhias privilegiadas que atuavam na África e na Ásia. A sua sede seria em Nova York. (CERVO; BUENO, 2012, p.203).

O território que havia sido arrendado só possui saída ao Atlântico pelos rios da Amazônia, o que fez o Brasil retirar imediatamente o Tratado de Comércio e Navegação firmado com a Bolívia em 1896. A diplomacia brasileira procurou impedir o estabelecimento de uma companhia daquela natureza em região limítrofe do país, pois, abrir-se-ia perigoso precedente no que tange ao exercício da pressão estrangeira a favor da livre navegação na bacia do rio Amazonas.

Em Washington, Assis Brasil exerceu intensa atividade visando impedir que o Bolivian Syndicate obtivesse apoio diplomático do governo americano. Para tanto, jogava com a Doutrina Monroe, pois a empresa era integrada, também, por capitais europeus, o que a configurava como uma exploração colonial típica, igual à que então se observava na África e na Ásia. (CERVO; BUENO, 2012, p.204). Do ponto de vista civil, o arrendamento do Acre gerou um novo levante, ocorrido em agosto de 1902, sob o comando do gaúcho

⁸ Uma das batalhas que se desenvolveu entre as forças do levante do gaúcho Plácido de Castro e a Bolívia ocorreu em Bahía, que era a região em que hoje se encontra o sítio urbano da cidade de Cobija. (GISBERT; MESA; GISBERT; 2012)

Plácido de Castro, que esclareceu que a sua luta não fora contra a Bolívia, mas em oposição ao Bolivian Syndicate . Os bolivianos se renderam em 24 de janeiro e, deste triunfo, surgiu o Estado Independente do Acre. Com o intermédio do Barão do Rio Branco, a chartered company assinou o distrato com a Bolívia, em 28 de fevereiro de 1903. Para tanto, recebeu pagamento de 114 mil libras do governo brasileiro (que era o maior interessado no recuo dos investimentos privados americanos na região). Segundo os críticos do acordo, ao indenizar o sindicato comprovou-se, na verdade, uma concessão do governo brasileiro praticamente caduca e inviável, em razão do triunfo de Plácido de Castro. Por outro lado, Bolívia não dispunha de recursos financeiros para arcar com a despesa do distrato e o Barão do Rio Branco queria evitar complicações e encurtar o caminho do entendimento direto (entre Brasil e Bolívia no que diz respeito a posse do território do Acre). (CERVO; BUENO, 2012).

A partir do momento em que o capital estrangeiro foi isolado da negociação bilateral entre Brasil e Bolívia, Rio Branco e Assis Brasil concluíram com os plenipotenciários bolivianos Fernando E. Guachalla e Claudio Pinilla as negociações que deram origem ao Tratado de Petrópolis (1903):

Com esse, o Brasil fez permuta, conforme estava previsto no tratado de 1867, de territórios com a Bolívia, cedendo-lhe cerca de 3.200 quilômetros quadrados e a indenização de 2 milhões de libras-ouro (em duas prestações), em troca de 191 mil quilômetros quadrados . A incorporação do Acre foi, de fato, uma compra. Além da indenização e da compensação de território, Brasil comprometeu-se a construir, em território brasileiro, a Ferrovia Madeira-Mamoré, na qual a Bolívia teria livre trânsito, juntamente, com os rios, para acesso ao oceano, confirmando uma faculdade prevista em tratados anteriores. (CERVO; BUENO, 2012, p.208).

O resquício do princípio *uti possidetis*, tão evocado na formação territorial brasileira, se fez valer mais uma vez nas negociações para a resolução da questão do Acre (o que se explica à medida em que se encontravam muitos brasileiros explorando economicamente aquele espaço que então pertencia à Bolívia). As principais figuras brasileiras envolvidas na questão acriana como Plácido de Castro, Rio Branco e Assis Brasil são hoje homenageados na forma de topônimos que batizam cidades daquela unidade da federação brasileira.

4. Dados populacionais das cidades estudadas

O estado do Acre conta com 22 municípios, sendo que Brasília e Epitaciolândia se posicionam, respectivamente, como 6º e 11º municípios mais populosos. Ambos os municípios possuem densidade demográfica baixa (menos do que 10 habitantes por quilômetro quadrado), fato que é muito comum na região norte brasileira, marcada pela

existência de municípios dotados de grande extensão territorial. Brasiléia e Etipaciolândia possuem, respectivamente, 66% e 70% de sua população municipal total residente na sede municipal, o que fazem dos municípios o 4º e o 2º do estado neste quesito. Se a conurbação Brasiléia e Etipaciolândia ainda se constituísse uma única cidade, como acontecia antes da década de 1990, a mesma teria 24.875 habitantes, se constituindo atualmente como a 4ª aglomeração urbana do estado.

Tabela 1
Aglomerações urbanas acrianas (2010)

Município	População Total	População Urbana
Rio Branco	336.038	308.545
Cruzeiro do Sul	78.507	55.326
Sena Madureira	38.029	25.112
Tarauacá	35.590	19.351
Feijó	32.412	16.636
Brasiléia	21.398	14.257
Senador Guiomard	20.179	12.703
Etipaciolândia	15.100	10.618
Plácido de Castro	17.209	10.382
Xapuri	16.091	10.330
Mâncio Lima	15.206	8.750
Acrelândia	12.538	5.916
Manoel Urbano	7.981	5.278
Rodrigues Alves	14.389	4.315
Marechal Thaumaturgo	14.227	3.969
Capixaba	8.798	3.929
Assis Brasil	6.072	3.700
Bujari	8.471	3.693
Porto Walter	9.176	3.323
Jordão	6.577	2.272
Porto Acre	14.880	1.982
Santa Rosa do Purus	4.691	1.892
Total do estado	733.559	532.279

Fonte: IBGE (Censo 2010)

A estimativa da população municipal para o ano de 2015 é de 23.849 habitantes na área municipal de Brasiléia e 16.731 para Etipaciolândia. (IBGE, 2015). A tabela abaixo expressa a evolução da população dos dois municípios a partir do resultado de Censos e de estimativas da população.

Tabela 2
Crescimento da população de Brasiléia e Etipaciolândia (1991-2015)

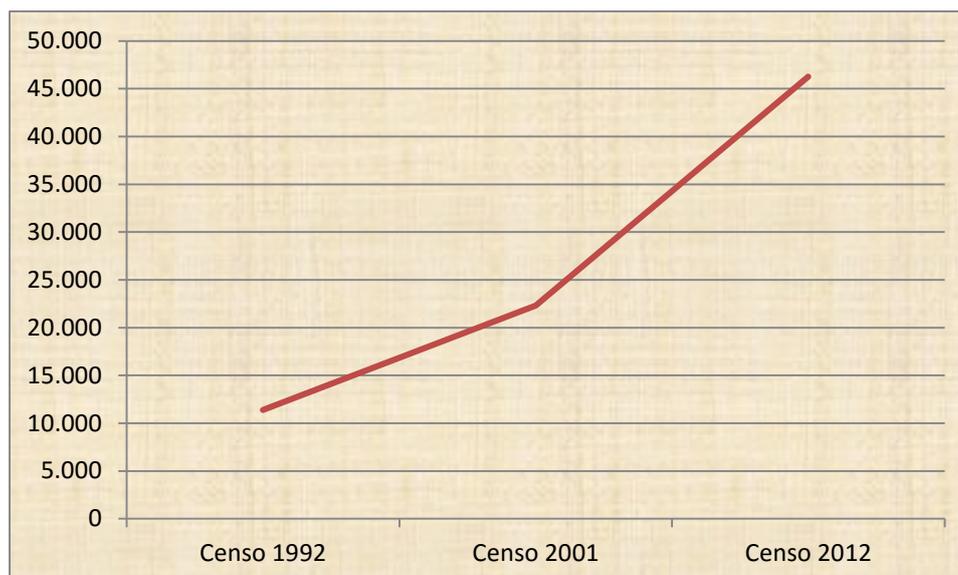
Município	1991	1996	2000	2007	2010	2015
Brasiléia	20.263	13.860	17.013	19.065	21.398	23.849
Etipaciolândia*	S/D	9.093	11.028	13.434	15.100	16.731
Soma	20.263	22.953	28.041	32.499	36.498	40.580

** Em 1991 o município de Etipaciolândia ainda integrava Brasiléia.

Fonte: IBGE (Censo 2010)

Cobija, por sua vez, apresenta a menor população dentre as capitais departamentais bolivianas (46.267 habitantes), exibindo, por outro lado, forte crescimento relativo da população, como atestam os dados de crescimento demográfico a seguir.

Gráfico 1
Crescimento populacional de Cobija



Fonte: INE, 1992, 2001 e 2012.

O Departamento de Pando é fracamente povoado no comparativo com os demais departamentos bolivianos, como se vê na tabela 3. Cobija, contudo, concentra uma parcela importante da população total da sua província e do seu departamento.

Tabela 3
Participação absoluta e relativa dos departamentos bolivianos no conjunto da população do país

Departamento	População	Concentração relativa
Chuquisaca	581.347	5,78%
La Paz	2.719.344	27,03%
Cochabamba	1.762.761	17,52%
Oruro	494.587	4,92%
Potosí	828.093	8,23%
Tarija	483.518	4,81%
Santa Cruz	2.657.762	26,42%
Beni	422.008	4,19%
Pando	110.436	1,10%
Total	10.059.856	100%*

* Os valores não totalizam 100% devido aos arredondamentos.

Fonte: INE, 2012.

5. Interdependências assimétricas

Serão apontadas neste tópico algumas evidências de relações assimétricas entre o Brasil e a Bolívia expressas nos fluxos percebidos que perpassam pela conurbação Brasiléia/Epitaciolândia e Cobija.

5.1 Equipamentos educacionais

Observou-se um padrão na conurbação Brasiléia/Epitaciolândia/Cobija. Nas cidades brasileiras, o Ensino Básico acolhe alguns estudantes bolivianos, ainda que o número não seja muito destacado. O mesmo não acontece com o ensino superior. Provavelmente devido à existência de grandes instituições de ensino superior em Cobija, entre elas a Universidade Amazônica de Pando (UAP), o setor nunca se desenvolveu de maneira significativa nas cidades brasileiras vizinhas. A maior instituição de ensino superior em Brasiléia e Epitaciolândia é a UNOPAR⁹, que é uma instituição particular. Nela, não há registro de bolivianos matriculados. A Universidade Federal do Acre conta como uma pequena instalação com duas salas e cerca de 40 alunos matriculados. Nenhum dos alunos matriculados na UFAC tem nacionalidade boliviana. Em Cobija, em contrapartida, existe um número expressivo de brasileiros, de procedência diversa, que vem em busca do ensino superior. Somente na UAP há o registro de 492 estudantes brasileiros de um universo de 5.853 matriculados no primeiro semestre de 2015. Conclui-se, deste modo, que do ponto de vista dos equipamentos educacionais, a dependência brasileira em relação aos equipamentos bolivianos é destacada, enquanto que a dependência boliviana em relação às instituições de ensino brasileiras é pouco expressiva, conforme pode ser atestado nos dados a seguir.

Tabela 4

Naturalidade do aluno matriculado no Ensino público estadual Fundamental e Médio de Brasiléia e Epitaciolândia no ano letivo de 2014

Brasileia	2597
Rio Branco-AC	428
Epitaciolândia-AC	118
Xapuri-AC	99
Porto Velho-AC	35
Cruzeiro do Sul -AC	25
Plácido de Castro-AC	23
Sena Madureira-AC	18
Cobija-BOL	10
Outra Boliviana	5
Outros	234
Total	3592

Fonte: Fichas cadastrais de alunos consultadas em 6 escolas de Ensino Médio e Fundamental, sendo 4 escolas em Brasiléia e 2 em Epitaciolândia. Escolas consultadas: Escola Estadual Manuel Fontinelli de Castro, Escola Estadual Kairala José kairala, Colégio Estadual Getúlio Vargas, Instituto Estadual Odilon Prtagi, Escola Estadual Brasil Bolívia, Escola Estadual Belo Porvir.

⁹ No segundo semestre de 2014 havia o registro de 440 alunos matriculados na Instituição.

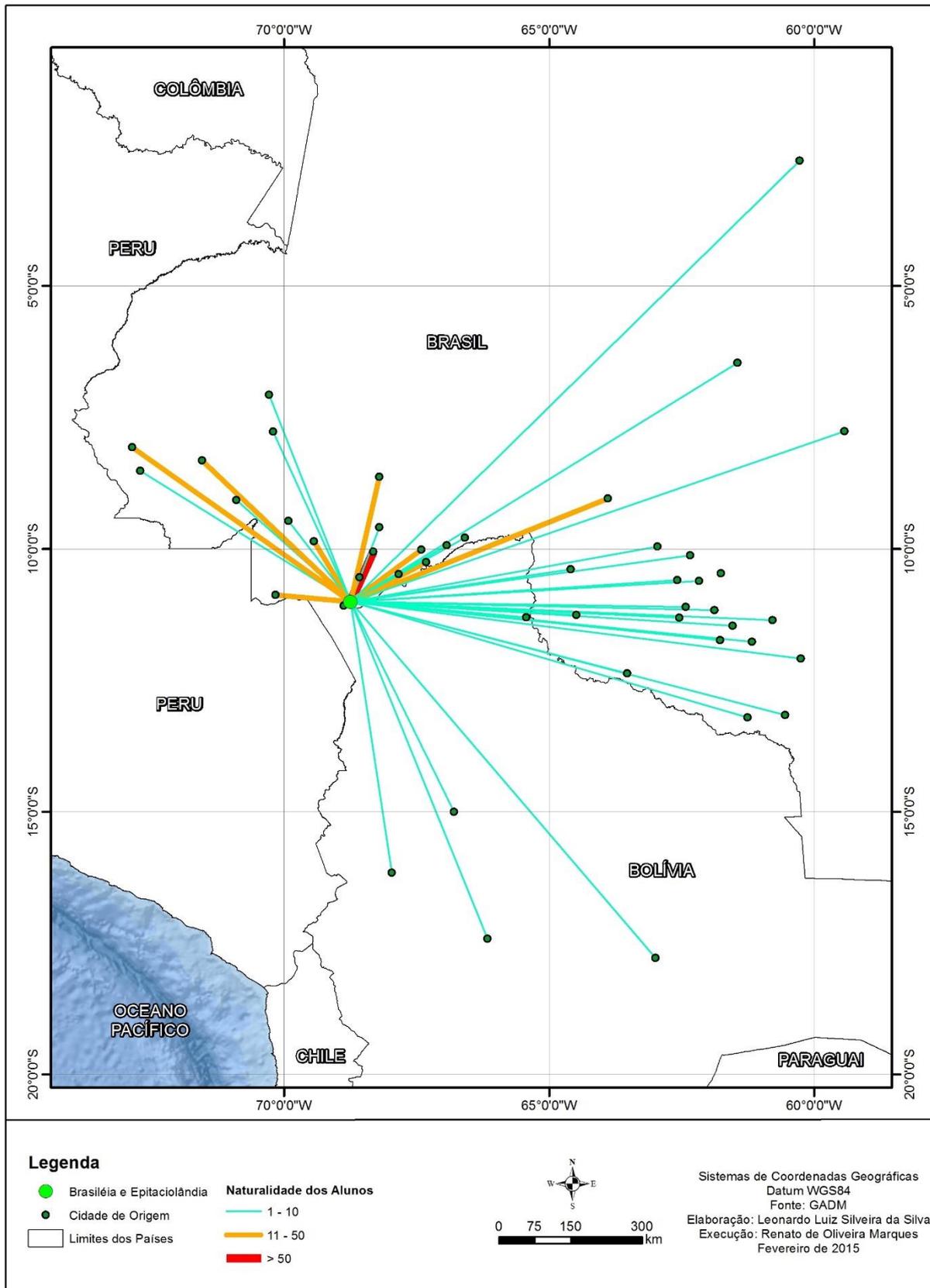


Figura 4: Naturalidade do estudante da conurbação Brasília-Epitaçiolândia nascido nos estados do Acre, Amazonas, Rondônia e a Bolívia. Fonte: levantamento de dados primários nas fichas cadastrais dos estudantes, realizados pelo autor.

5.2 Rede hoteleira

A rede hoteleira de Cobija, mais expressiva em relação às redes das cidades brasileiras vizinhas, encontra explicação em sua vitalidade relativa em quatro pilares: o fato da cidade ser a capital departamental e possuir equipamentos urbanos diversos, atraindo para si certa centralidade regional; o tamanho de sua população, um pouco maior do que o número exibido pelo somatório das duas cidades brasileiras; a vocação universitária da cidade; e, finalmente, a existência da zona franca. O registro da procedência dos hóspedes auxilia a compreensão dos fluxos transfronteiriços registrados através do espaço conurbado. É notável a partir deste registro a percepção de um volume de hóspedes brasileiros em Cobija muito superior ao volume de hóspedes bolivianos em Brasiléia e Epitaciolândia.

Há de se ressaltar que os levantamentos feitos nos hotéis encontraram dados de períodos distintos nas fichas cadastrais dos hóspedes. Caso este trabalho objetivasse o levantamento do comportamento sazonal do hóspede da área estudada, encontraria sérias limitações. As diferenças nos arquivos dos hotéis são explicadas por motivos diversos, sendo o mais comum deles a falta de espaço físico para o arquivamento de fichas antigas. Contudo, o volume de hóspedes levantados, mesmo em diferentes quantidades de hotel para hotel e em períodos distintos, possibilitou a construção de um quadro de fluxos no interior da conurbação que nos permitiu assumir algumas conclusões.

Tabela 5

Proveniência do Hóspede em 5 hotéis selecionados da conurbação Brasília/Epitaciolândia – Somatória absoluta do local de residência dos hóspedes de diferentes hotéis em períodos distintos

Rio Branco	Acre	866
Porto Velho	Rondônia	122
Lima	Peru	22
Puerto Maldonado	Peru	16
Sena Madureira	Acre	15
Manaus	Amazonas	15
Ariquemes	Rondônia	14
Cruzeiro do Sul	Acre	14
Brasília	Distrito Federal	12
Senador Guiomar	Acre	11
Ji-Paraná	Rondônia	11
Boca do Acre	Acre	10
Cobija	Bolívia	9
Outras cidades peruanas		10
Outras cidades bolivianas		1
Outras cidades Brasileiras		122
Outras		1
Total		1271

Fonte: Registros da Administração dos Hotéis Tropical (7/8/2014 a 31/10/2014), Las Palmeiras (10/11/2014 a 30/11/2014), Pousada da Floresta (1/12 a 27/12 de 2014) e G e K (todo o ano de 2014) em Brasília, além da Pousada Tobias (1/10/2014 a 28/10/2014) em Epitaciolândia.

Nas cidades brasileiras pesquisadas foram levantados somente 9 hóspedes procedentes de Cobija. É perceptível um destaque para os hóspedes peruanos (totalizam 48 nos hotéis pesquisados). Em Cobija, o quadro é bastante diferente, como trazem os dados a seguir.

Tabela 6

Proveniência do hóspede em 5 hotéis selecionados de Cobija - Somatória absoluta do local de residência dos hóspedes de diferentes hotéis em períodos distintos

La Paz	Bolívia	751
Santa Cruz de La Sierra	Bolívia	452
Cochabamba	Bolívia	234
Rio Branco	Brasil	172
Potosi	Bolívia	138
Beni - Província	Bolívia	123
Oruro	Bolívia	111
Brasiléia	Brasil	7
Outros Bolívia	Bolívia	279
Outros Brasil	Brasil	57
Outros		103
Total		2427

Fonte: Registros da administração dos hotéis Diana (Dezembro de 2014), El Cristo (todo o ano de 2014), Nanijos (Dezembro de 2014), Avenida (1/1/2015 a 21/1/2015) e Paititi (1/12/2014 a 16/1/2015).

Contando com cerca de 14% de hóspedes estrangeiros, a parcela investigada da rede de hotéis de Cobija demonstra um caráter mais cosmopolita da cidade. Os brasileiros correspondem a 9,7% de todos os hóspedes, sendo destes uma mínima fração proveniente de Brasiléia/Epitaciolândia. Este fato é explicado pela distância pequena entre as cidades que, separadas por uma ponte, possuem relações imbricadas e nem sempre mensuráveis. Há de considerar, por exemplo, que uma parcela relevante dos brasileiros que se hospedam em Brasiléia o fazem pelo motivo de acessar ao comércio de Cobija, cidade que é conhecida pela sua zona Franca.

5.3 Saúde

Os dados de saúde se mostraram deficientes pela dificuldade encontrada no levantamento de dados em Cobija. No momento em que ocorria o trabalho de campo destinado a levantar os dados, a secretaria de saúde da cidade estava mudando de endereço, o que tornou a investigação impossível. Contudo, sabe-se que um número expressivo de brasileiros buscam os hospitais bolivianos a fim de realizarem cirurgias (o que é explicado pelo baixo custo e pouca morosidade na marcação da mesma). O lado brasileiro mostrou uma dependência pouco expressiva dos bolivianos em relação aos equipamentos brasileiros, conforme os dados apontam:

Tabela 7
Proveniência dos Pacientes do Hospital Raimundo Chaar do mês de dezembro de 2014

	Pacientes	% total
Brasiléia/AC	1718	67,48%
Epitaciolândia/AC	731	28,71%
Assis Brasil/AC	29	1,14%
Rio Branco/AC	24	0,94%
Xapuri/AC	16	0,63%
Cobija/BOL	12	0,47%
Senador Guiomard/AC	4	0,16%
Capixaba/AC	3	0,12%
Porto Velho/RO	3	0,12%
Boca do Acre/AM	2	menor que 0,1%
Plácido de Castro/AC	1	menor que 0,1%
Tarauacá/AC	1	menor que 0,1%
Manaus/AM	1	menor que 0,1%
Cruzeiro do Sul/AC	1	menor que 0,1%
Total	2546	100%

Fonte: Administração do Hospital Raimundo Chaar

O Hospital Raimundo Chaar é o principal estabelecimento de Saúde da conurbação Brasiléia e Epitaciolândia. São poucos os pacientes provenientes de Cobija, o que também pode ser constatado na clínica Médica Santa Clara, que é a principal clínica particular da conurbação.

Tabela 8
Proveniência dos Pacientes da Clínica Médica Santa Clara no mês de Outubro de 2014

Brasiléia/AC	39
Epitaciolândia	29
Xapuri	17
Assis Brasil	15
Cobija	8
Total	108

Fonte: Administração da Clínica Santa Clara.

É importante destacar o grande desenvolvimento do setor farmacêutico de Cobija. Muitos brasileiros vão até a cidade boliviana em busca de remédios, o que é explicado pelos preços (variável que depende do estado do câmbio) e pelo acesso a medicamentos que exigiriam, no território brasileiro, receita médica.

5.4 Transportes

Brasiléia e Epitaciolândia posicionam-se no eixo da Carretera Interoceânica, que é a estrada que liga o estado do Acre ao Oceano Pacífico. A Estrada é pavimentada e possui um bom estado de conservação frente ao padrão amazônico. Desta forma, a conurbação

brasileira estudada apresenta boa conexão com o Peru e com a capital Rio Branco, além de possuir uma ligação por ponte com a vizinha Cobija, capital do Departamento de Pando. Viagens de ônibus diárias servem a conurbação, operadas por duas companhias de transporte. Além disso, o serviço de Táxi-lotação complementa o transporte intermunicipal, com viagens sem hora definida¹⁰. O fluxo de veículo entre Brasiléia/Epitaciolândia e Cobija é livre. Contudo, existe um receio quanto à ocorrência de infrações de trânsito ocorridas no outro lado da fronteira, tanto para brasileiros quanto para bolivianos¹¹.

Cobija enfrenta um sério problema de conexão viária com o restante do país. O péssimo estado de conservação das estradas fez com que o abastecimento de combustíveis da cidade utilizasse a rota que atravessa o Peru e o Brasil¹² (através da Carretera Interoceânica). O estado dos transportes terrestres ajuda a entender o fato de Cobija não possuir uma rodoviária ativa. Em compensação, a cidade boliviana possui um aeroporto operado por três companhias nacionais. Este equipamento urbano é utilizado por brasileiros, mas não há uma estatística que apresente este número. Diariamente voos partem de Cobija rumo a La Paz. Voos com escalas em outras cidades se distribuem pelos dias de semana.

Desta forma, do ponto de vista dos transportes, é notória a primazia de Cobija no que tange ao transporte aéreo, enquanto que no lado brasileiro da conurbação, prevalecem os transportes terrestres.

5.5 Crimes

Não é marcante a prisão e o registro de criminosos de procedência boliviana em terras brasileiras. O 3º Sargento Márcio Paiva, especializado em estatística em sua corporação (10º Batalhão da Polícia Militar, localizado em Brasiléia), destacou que Brasiléia e Epitaciolândia são rotas receptoras e distribuidoras de drogas vindas do Peru e da Bolívia. Salientou ainda que as rotas clandestinas terrestres são muitas e de difícil fiscalização, o que nos permite deduzir que os dados oficiais são frágeis aproximações do quadro real. Os rios e os igarapés também são usados na distribuição de drogas. O sargento informou ainda que as ocorrências que envolveram bolivianos em 2014 foram 48, sendo a maior parte delas (33 ou 68,8%) associadas a ocorrências de trânsito. Quando os veículos

¹⁰ As viagens do Táxi-Lotação ocorrem a partir da demanda.

¹¹ In formação verbal colhida com entrevistas com os taxistas de Brasiléia.

¹² Segundo informação colhida na entrevista com o cônsul boliviano em Brasiléia Vladimir Hurtado Menacho os combustíveis da Bolívia são fornecidos pela Venezuela e chegam ao país através de um rota que inclui a cidade portuária de Iquique, no Chile, o Peru e o Acre.

de placa boliviana cometem infração em território brasileiro, há a obrigação de pagar imediatamente a multa para que o veículo possa ser liberado. Desta forma, a multa em território brasileiro já faz com que o boliviano em questão seja enquadrado no registro “apreensão de veículos” conforme informa a tabela a seguir.

Tabela 9
Crimes de trânsito cometidos por bolivianos na jurisdição do 10º Batalhão da Polícia Militar de Brasília

	Infrações de trânsito	Ocorrências de bolivianos***
2014	Apreensão de veículos	27
	Furto	3
	Roubo	1
	Veículos recuperados	2

Fonte: 10º Batalhão da Polícia Militar de Brasília

5.6 Combustíveis

Os preços dos postos de combustíveis da área urbana de Brasília e Epitaciolândia são rigorosamente iguais. Em janeiro de 2015 o litro da gasolina custava R\$ 3,60, valor anterior aos reajustes nos preços praticados no território nacional durante o mesmo ano. Em Cobija, a gasolina é fortemente subsidiada pelo governo¹³. Em janeiro de 2015, o litro da gasolina em Cobija custava \$B 3,74, o que representava o valor aproximado de R\$ 1,50 no câmbio daquele momento. Contudo, carros com placas do Brasil não podem abastecer em Cobija usufruindo destes preços. Os postos da cidade boliviana estão orientados a calcular o preço sem subsídio aos brasileiros, fazendo com que o preço seja semelhante ao do Brasil.

Tabela 10
Comparação dos preços de combustíveis entre Brasília, Epitaciolândia e Cobija

Comparação de preços em postos de gasolina				
Produto	Brasília		Cobija	Epitaciolândia
	Auto Posto Camila	Auto Posto AMC (Petrobrás)	Posto de Gasolina Cobija	Auto Posto São Sebastião
Gasolina	R\$ 3,60	R\$ 3,60	\$b 3,74	R\$ 3,60
Gasolina Aditivada	R\$ 3,68			R\$ 3,68
Etanol	R\$ 3,18	R\$ 3,18		R\$ 3,18
Diesel	R\$ 3,20	R\$ 3,20	\$b 3,72	R\$ 3,20
Diesel S-10	R\$ 3,35	R\$ 3,35		R\$ 3,35

Fonte: Pesquisa de preço junto aos estabelecimentos

Esta diferença gritante no preço da gasolina entre Brasília, Epitaciolândia e Cobija (240%) motiva inúmeros brasileiros a terem carros com placas bolivianas, o que permite o

¹³ Informação coletada em entrevista ao cônsul boliviano do consulado da Bolívia em Brasília Vladimir Hurtado Menacho.

acesso a combustíveis mais baixos. Contudo, tais carros são sujeitos a uma burocracia mais meticulosa no caso de infrações de trânsito no Brasil, tendo, por exemplo, que pagar eventuais multas de trânsito no momento em que as mesmas são praticadas.

5.7 Flutuação do câmbio e interferência nas relações assimétricas

O valor do dólar frente ao real interfere diretamente nas relações econômicas entre as cidades. Dois trabalhos de campo foram realizados a área pesquisada com diferentes valores do dólar no câmbio brasileiro. Com o dólar menos valorizado, Cobija torna-se ainda mais atrativa para os brasileiros, o que representa valores maiores na fuga de capital do nosso país para o exterior, além de representar dificuldades para o comércio local. Com a valorização do dólar, o cenário se modifica drasticamente. O consumo do brasileiro em Cobija diminui. Além disso, um movimento contrário pode ser observado: aumenta o consumo boliviano de mercadoria específicas do Brasil, principalmente itens básicos de supermercado.

6. Considerações finais

Apesar do axioma amplamente defendido pelos estudiosos das cidades gêmeas de que as mesmas tem a capacidade de articular e sintetizar as relações entre os países vizinhos que as abrigam, é duvidosa a capacidade de síntese da conurbação estudada. As diferentes condições ambientais, sociais, demográficas e viárias entre as cidades gêmeas posicionadas junto ao limite do Brasil e Bolívia apontam para quadros distintos. O papel articulador parece estar acima de qualquer suspeita, pelo fato das cidades gêmeas concentrarem, articularem e distribuírem as redes de transporte. Deste modo, é plausível admitir que as mesmas articulem as relações exteriores. Para testar a hipótese do papel sintetizador das cidades gêmeas é aconselhável um método específico, que ordene dos dados coletados na escala das cidades e que compare com os dados coletados na relação dos países estudados.

Como foi apresentado pelos dados, existem diferentes arranjos nos fluxos de pessoas e mercadorias, que se organizam a partir de um conjunto de acordos internacionais bilaterais que não foram aqui mencionados neste artigo. As relações entre as cidades gêmeas estudadas se mostraram, pelo menos no âmbito dos dados aqui pesquisados, menos importantes do que as relações das mesmas com o espaço transfronteiriço regional. A educação no Ensino Fundamental e Médio mostrou baixa integração em nível local (entre as cidades) e regional, ao passo que o Ensino Superior de Cobija é capaz de exercer atração regional. A hotelaria evidenciou uma maior integração

regional em Cobija, expressando a capacidade dos equipamentos urbanos e oferta de serviços da cidade em atrair brasileiros.

De um modo geral, destaca-se uma maior dependência dos brasileiros residentes em Brasiléia e Eptaciolândia em relação aos equipamentos urbanos de Cobija, como ficou claro quanto aos estabelecimentos de ensino (principalmente universitário), de saúde (acesso às farmácias e hospitais) e comerciais. Em contrapartida, há uma notória dependência de Cobija quanto ao transporte de cargas rodoviário e quanto ao gasto de brasileiros na Zona Franca, que lhes garante um dinamismo¹⁴. O quadro descrito permite assumir a premissa de que as relações entre as cidades estudadas são assimétricas, contudo, a assimetria se desenha de uma forma que as cidades se complementam e que são interdependentes. Por exemplo, o dinamismo do Ensino Superior de Cobija inibe o surgimento de estabelecimentos de ensino deste segmento nas cidades brasileiras que compõem a conurbação estudada. Contudo, fica evidenciado um quadro de interdependência assimétrica, já que a cidade boliviana desempenha certas funções que servem aos brasileiros e, ao mesmo tempo, mostra-se dependente do consumo dos clientes de estados como o Acre, Amazonas e Rondônia, assim como depende do transporte de cargas oriundo da rodovia Interoceânica, que corta o Acre.

O arranjo do grau da interdependência pode variar ao sabor de eventuais acordos que mudem de forma dramática a legislação¹⁵, bem como a já alardeada questão cambial. Outra mudança que pode rearranjar as relações das cidades estudadas é a implantação da Área de Livre Comércio em Brasiléia e Eptaciolândia (ALCBE) em todos os seus termos, já que, apesar da pressão de grupos comerciais brasileiros, a ALCBE ainda não permite a importação de produtos do exterior sem taxação. Isto poderia tornar o comércio de Brasiléia e Eptaciolândia mais competitivo frente à Cobija, exigindo uma reavaliação das premissas deste trabalho.

¹⁴ Vale destacar que o brasileiro precisa arcar com a matrícula semestral da Universidade Amazônica de Pando. As cirurgias médicas também trazem receitas à cidade, assim como os emplacements com placas da Bolívia que geram impostos.

¹⁵ Como foi apresentado, a história da Bolívia é marcada por perdas territoriais, que são lembradas no topônimo da cidade de Cobija (homenagem a um porto boliviano do Pacífico, tomado pelo Chile). A ascensão de Evo Morales ao poder marcou o resgate do papel do Estado como protagonista da atividade produtiva do país e, juntamente com um discurso anti-imperialista, reordenou as relações com o Brasil, fato que ficou evidenciado com a estatização da exploração dos hidrocarbonetos bolivianos e da renegociação dos termos que garantiam a operação da Petrobrás no país.

Referências

BRASIL. Ministério da Integração Nacional/Secretaria de Programas Regionais/ Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira. **Faixa de Fronteira: Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira**. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2009, 64 p.

CARLO, Carol. Grupos econômicos em el comercio de importaciones: Cobija, migración y zona franca. **T´inkazos**, La Paz, número 33, 2013, p.47-66.

CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. **História da política exterior do Brasil**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2012, 4ªEd., 595 p.

COELHO, Karla Nunes de Barros. O planejamento urbano regional e a sua importância para as cidades de fronteira. In: XV ENANPUR Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. 2013, Recife, **Anais do XV ENANPUR Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional**, 2013, v. XV, p.1-12.

CUISINIER-RAYNAL, Arnaud. La frontiere au Pérou entre fronts et sinapses. **L´espace géographique**. Paris, tome 30, 2001/3, p.213-230.

GISBERT, Carlos D. Mesa; MESA, José de; GISBERT, Teresa. **Historia de Bolivia**. La Paz: Editorial Gisbert, 2012, 747 p.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo 2010**. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/populacao.php?lang=&codmun=120025&search=|epitaciolandia>>. Acesso em: 10 de dezembro de 2015.

INE, Instituto Nacional de Estatística. **Ficha Resumen Censo población e Vivenda 1992**. Disponível em <<http://www.ine.gob.bo>>. Acesso em: 15 de novembro de 2015.

INE, Instituto Nacional de Estatística. **Ficha Resumen Censo población e Vivenda 2001**. Disponível em: <<http://www.ine.gob.bo>>. Acesso em: 15 de novembro de 2015.

INE, Instituto Nacional de Estatística. **Nota de Prensa**. Cobija Tiene uno de los mayores crecimientos poblacionales del siglo XXI, 2015. Disponível em: <http://www.ine.gob.bo/pdf/boletin/NP_2015_13.pdf>. Acesso em: 29 de novembro de 2015.

INE, Instituto Nacional de Estatística. **Ficha Resumen Censo población e Vivenda 2012**. Disponível em <<http://censosbolivia.ine.gob.bo/censofichacomunidad/>>. Acesso em: 10 de novembro de 2015.

LARA, Carlos G. Zambrana. História fotográfica del Puerto de Cobija (1908). **Fuentes**, La Paz, Vol. 5, Número 12, Febrero 2011, p. 5-13.

MACHADO, Lia Osório; RIBEIRO, Letícia Parente; MONTEIRO, Lício Caetano do Rego. Geopolítica fragmentada: interações transfronteiriças entre o Acre (BR), o Peru e a Bolívia. **Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía**. Bogotá, Volume 23, Número 2, Jul/Dez de 2014, p.15-30.

MACHADO, Lia Osório. et.al. O desenvolvimento da faixa de fronteira: uma proposta conceitual-metodológica. In: OLIVEIRA, T.C.M. de (Org.). **Território sem limites: estudo sobre as fronteiras**. Campo Grande: UFMS, 2005, 87-112.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BRASILEIA. **Histórico**. Disponível em: < <http://www.brasileia.ac.cnm.org.br/>>. Acesso em: 01 ago. 2015.

ROSAS DUARTE, Geraldine Marcelle Moreira Braga. Desafios da análise geopolítica do Estado: uma reflexão teórico-metodológica. 4º Encontro Nacional da ABRI, Belo Horizonte, **Anais eletrônicos do 4º Encontro Nacional da ABRI**, 2013, p.1-17.

SILVA, Ricardo Marques; OLIVEIRA, Tito Carlos Machado de. O mérito das cidades-gêmeas nos espaços fronteiriços. **Observatório Ibero Americano Del Desarrollo Local Y La Economía Social**, Málaga, Ano 1, Número 5, Dezembro de 2008, p.1-11.

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO ACRE. **Histórico de Epitaciolândia**. Disponível em: < <http://www.tce.ac.gov.br/portal/index.php/bem-vindo-ao-acre/68-epitaciolandia/26-epitaciolandia>>. Acesso em: 01 ago. 2015.

Recebido em: 10/11/2015

Aprovado em: 04/03/2016