

Estrada do Pacífico na Integração Sul-Americana e o Acre

The Pacific Highway in South American Integration and the State of Acre

Ana Maria de Souza Mello Bicalhoⁱ
Universidade Federal do Rio de Janeiro
Rio de Janeiro, Brasil

Resumo: Em julho de 2011 foi concluída a Estrada do Pacífico, conectando o Acre a portos do sul do Peru, parte do projeto de Iniciativa de Integração Sul-Americana - IIRSA. Além de visar a integração econômica e social dos países da América do Sul, é esperado que a Estrada do Pacífico facilite o comércio do Brasil com a Ásia através dos portos peruanos. Regionalmente, há dúvidas sobre os impactos da estrada, estimulando a economia regional ou, como outras rodovias na Amazônia, sendo sinônimo de desmatamentos, conflitos e expulsão de população. Este trabalho contextualiza a posição do Acre na região de fronteira Brasil-Peru-Bolívia, que será diretamente afetada pela nova rodovia e apresenta uma reflexão sobre as características do Acre, estado que se distingue na Amazônia pelas efetivas ações de proteção florestal e manutenção de população em comunidades agroextrativistas com controles sob a floresta. É uma reflexão apoiada em uma missão de trabalho de campo com contato com lideranças regionais dos países da fronteira, principalmente autoridades no estado do Acre.

Palavras-chave: Estrada do Pacífico, Integração sul-americana, fronteira, Acre, Amazônia.

Abstract: In July of 2011 the Pacific Highway was completed. The new road was part of the South American Integration Initiative (IIRSA) and connects Acre to the ports of southern Peru. In addition to promoting the economic and social integration of South America, the Initiative was also meant to enhance commerce between Brazil and Asia by way of the Peruvian ports. A number of doubts are expressed in the region as to whether the highway will actually stimulate the regional economy or like other highways of the Amazon will provoke deforestation, social conflict and rural exodus. This article contextualizes Acre in the tripartite region of the Brazil-Peru-Bolivia border which will be directly affected by the new highway. The study is a reflection on the possible social, economic and environmental impacts of the new scenario in Acre. The research was based on field work involving government authorities and regional and local leaders in the border region of the three countries.

Keywords: Pacific Highway, South American integration, border region, Acre, Amazon.

ⁱ Professora Associada do Departamento de Geografia, anabicalho@hotmail.com

Introdução

A construção de rodovias “transoceânicas” do Atlântico ao Pacífico, uma delas a BR 317 no estado do Acre na fronteira tripartite Brasil-Peru-Bolívia, representa mais um passo em direção à consolidação de políticas de integração sul-americana. A BR 317, do Acre segue em direção a portos do Pacífico no Peru como *Carretera Interoceânica* e o último obstáculo vencido foi a construção da ponte sobre o rio Madre de Dios em Puerto Maldonado no Peru, inaugurada em julho de 2011. Essa ponte completa a rodovia do Pacífico e torna-se um símbolo do projeto de integração sul-americana em sua porção norte, eixo Brasil-Peru-Bolívia no oeste da Amazônia.

Como é de se esperar de projeto dessa magnitude, a proposta de integração da América do Sul por via terrestre na Amazônia com a implementação de novas rodovias trará consigo profundas mudanças regionais e impactos em áreas até então remotas da fronteira. Mudanças que, se não bem administradas, podem levar à reprodução de desmatamento e marginalização da população, a exemplo de outras áreas da Amazônia afetadas com a construção de estradas.

No caso da rodovia do Pacífico no Acre, o impacto pode ser mais intenso uma vez que é uma estrada internacional esperando circulação de mercadorias com a Ásia e não apenas com os países vizinhos e por ser uma estrada totalmente pavimentada, com pontes, transitável o ano todo, ao contrário de outras realidades da Amazônia com estradas das mais precárias.

Tendo em vista o papel da nova rodovia perante aos quadros regional e macroeconômico do Brasil e da América do Sul e, ainda, às características do Acre, um estado bastante florestado e com tradição política na preservação ambiental, foi despertado o interesse de pesquisadores do Laboratório de Gestão do Território da Universidade Federal do Rio de Janeiro com experiência em estudos na Amazônia para realizar uma missão de campo no estado do Acre, para tomar conhecimento de medidas e políticas que vêm sendo adotadas de forma a preparar o estado às perspectivas de mudanças.

Este trabalho é fruto dessa missão de campo realizada com a participação pessoal da professora Bertha K. Becker em setembro de 2011 que envolveu entrevistas com representantes e autoridades de diferentes agências do governo estadual, com lideranças e representantes dos municípios de Brasiléia e Etipaciolândia e da fronteira, na Bolívia e no Peru, sobretudo, em Cobija, Departamento de Pando na Bolívia. Além dos depoimentos nas entrevistas, foram obtidos documentos e dados estatísticos complementando e confrontando com as informações verbais.

Para Bertha, além de seu interesse como estudiosa da região, as intensas atividades de campo, sem horários e em situações precárias representaram um desafio pessoal para ela que vinha de um restabelecimento de problemas de saúde. Com seu entusiasmo no contato com a realidade empírica da Amazônia, ultrapassou qualquer esforço físico, fosse com relação a dúvidas quanto à saúde, fosse com relação à sua idade avançada. Demonstrava-se feliz com a pesquisa e com a vida, e, como ela mesmo afirmava, vencida a fragilidade que o tempo nos impõe. E era admirada entre os entrevistados não apenas por sua sagacidade intelectual, mas também por

ser uma senhora se embrenhando por áreas tão remotas. Mesmo que não muito delicado, ouvimos comentários sobre os seus cabelos brancos que contrastavam com a população da região, população “jovem” de fronteira. Ao mesmo tempo, despertava fascínio intelectual e nesses momentos sua fala tingia seus cabelos, escondia qualquer idade.

À parte desse preâmbulo, as informações obtidas nos diferentes fóruns visitados durante o trabalho de campo, demonstraram que entre as lideranças locais domina a percepção e preocupação com processos contraditórios a advir na região com os impactos das rodovias. Se por um lado, veem as rodovias como um estímulo econômico, por outro, há grande preocupação com a degradação ambiental e a marginalização social, requerendo antecipar ações para minorar e controlar os problemas. Fica em aberto saber de que forma os novos interesses econômicos que acompanham a abertura da região na integração econômica dos três países e no acesso do Brasil ao Pacífico impactarão a região e, especificamente a nosso interesse, o estado do Acre.

Serão os controles e a regulamentação de ocupação e uso da terra no estado do Acre suficientes para a manutenção de um modelo de desenvolvimento territorial sustentável? Quais as potencialidades e riscos das estradas para o estado do Acre? Será o estado apenas um ponto de passagem ou há condições de se tornar um ponto de conexão e convergência de atividades trazendo reais benefícios à região? Como serão os efeitos sociais, sendo a população em grande parte rural, explorando agricultura de pequena escala e o extrativismo? Com tais questionamentos, o objetivo deste trabalho é apresentar uma reflexão de contextualização do estado do Acre no novo cenário, considerando as características sociais e econômicas do estado e suas ações de proteção florestal.

É também intenção deste, o registro de informações e impressões da missão de campo realizada junto com Bertha Becker, do qual ela não teve tempo para explorar e integrar em seus trabalhos antes de nos deixar. Pretendeu-se, inicialmente, a publicação de seu relatório de campo, porém o mesmo não estava organizado de forma a ser publicado sem grandes interferências para transformá-lo em um artigo.

Este trabalho analisa parte do material coletado pela equipe de pesquisa na missão de campo, integrando as entrevistas a fontes de dados e informações bibliográficas. É uma análise preliminar, na qual se pretende apresentar uma síntese sucinta do contexto do estado do Acre na perspectiva da abertura da estrada do Pacífico. São esperadas grandes mudanças na região pela maior mobilidade de capital, recursos e da população. A título de ilustração, na figura 1 pode-se visualizar e comparar o grau de alteração da infraestrutura rodoviária a impactar essa região de fronteira à qual se reporta este trabalho.



Figura 1 – Ligação Brasil-Peru no rio Madre de Dios em Puerto Maldonado, Peru.
A - Rodovia não pavimentada com travessia fluvial de veículos por balsas precárias.

Fonte: Foto cedida por Pe. Renné Salazar (arquivo particular), Peru.

B – Travessia fluvial de mercadorias e pessoas por balsas.

Fonte: Trabalho de campo, setembro 2011.



Figura 1 – Ligação Brasil-Peru no rio Madre de Dios em Puerto Maldonado, Peru.

C - Estrada do Pacífico / Carretera Interoceânica; na divisa Brasil-Peru.

D - Ponte em Puerto Maldonado, Peru.

Fonte: Trabalho de campo, setembro de 2011.

Estradas de Integração Sul-Americana e o Acre

Tradicionalmente, as ligações comerciais mais intensas da América do Sul com os mercados internacionais, foram por via marítima pelos portos do Atlântico. Com o crescimento da economia asiática, países na costa pacífica ficaram melhor posicionados e torna-se interessante ao Brasil, buscar rotas mais curtas, integrando-se a uma nova logística de transportes via portos do Pacífico nos países vizinhos.

A nova opção de circulação de produtos de exportação e importação via Pacífico, reativa e fortalece a política de integração sul-americana. Áreas e regiões remotas e marginais têm sua posição alterada no quadro nacional e continental, caso da fronteira do Brasil-Bolívia-Peru, com destaque ao estado do Acre, nosso interesse. Expressa bem essa nova posição as várias menções de representantes e autoridades locais, de que o Acre, “antes, o último estado do Brasil, torna-se, agora, o primeiro e o coração do país” ao ligar-se aos portos de países do Pacífico pela nova rodovia transoceânica.

São planejadas duas opções de conexão do Acre e Rondônia com o Pacífico através do Peru e da Bolívia. Uma, a rodovia do Pacífico – BR 317, com percurso que se inicia em Rondônia na rodovia BR 364 e que chegando em Assis Brasil, inflexiona-se para oeste e penetra no Peru, rodovia pronta e com trânsito liberado. Outra conexão prevista é nas cidades gêmeas de Epitaciolândia no Acre e Cobija no Departamento de Pando na Bolívia, de onde se adentra pela rede viária boliviana com várias estradas planejadas e em construção.

No trecho da Amazônia boliviana, contudo, há forte reação de movimentos indígenas das *Tierras Bajas* (terras amazônicas e florestadas) que pressionam contra obra de uma estrada que corta o Parque Nacional Isiboro Sécuré, território indígena onde vivem povos TIPNIS (MONTAÑO, 2011). Presenciamos em Santa Cruz de la Sierra grande passeata e manifestação popular do movimento indígena com apoio de vários setores da sociedade civil em setembro de 2011 contrários à estrada que corta terras indígenas, ao mesmo tempo que atrai etnias do altiplano, populações indígenas das *Tierras Altas*, etnicamente diferentes e com outros modos de vida. Nossos entrevistados e informantes de campo relacionaram enfaticamente o conflito social e ambiental em torno da estrada da “integração”.

Ao defenderem seus territórios, os indígenas das *Tierras Bajas* defendem a floresta e se colocam contrários ao desmatamento, uma vez que a população é dispersa e composta por povos coletores e caçadores com pequena agricultura itinerante (MONTAÑO, 2011). Fato também ecologicamente relevante pela posição das terras baixas circundadas pelos Andes em uma posição que barra ventos do sistema de circulação atmosférica de maneira a se formar no local um bolsão de chuvas, tornando as terras baixas da Bolívia uma área coletora de chuvas, com 6.000 mm de precipitação anual cujo escoamento das águas e rios se direcionam, e são parte da formação da bacia hidrográfica Amazônica. A interferência das estradas no desmatamento e adensamento populacional pode ser visto como risco ao desequilíbrio do ecossistema.

Do ponto de vista econômico, acrescenta-se, que intelectuais bolivianos contatados comungam a visão de que as estradas nas terras baixas da Amazônia boliviana e mesmo outras ligações com o Brasil na direção da região Centro-Oeste atendem, na verdade,

interesses do agronegócio brasileiro e não aos interesses de raízes bolivianas. Todavia, as estradas de “integração” fazem parte de um projeto transnacional de países da América do Sul e, tanto no Peru quanto na Bolívia, como também no Brasil, estão presentes nos planos governamentais.

A rodovia do Pacífico é parte de um projeto territorial de âmbito continental abrangendo todos os doze países sul-americanos, discutido na Reunião de Presidentes da América do Sul em 2000 e formalizado no documento denominado “Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana - IIRSA”. Em 2011, o IIRSA passou a ser coordenado pelo Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento – COSIPLAN - da União das Nações Sul-Americanas - UNASUL –, esta criada em 2008. Desde as primeiras discussões, o IIRSA se propôs à integração física dos países com projetos conjuntos de infraestrutura, transporte, energia e telecomunicações, promovendo integração econômica e sociocultural (Reunião de Presidentes da América do Sul, 2000, UNASUL/COSIPLAN, 2011, 2013).

Não se pode negar a força dos processos da globalização e o crescimento das economias asiáticas nas últimas décadas, alterando as estratégias de locais e de logística do comércio internacional. Segundo Becker (2012, p.54): “A construção dessas estradas vincula-se ao novo contexto da globalização e da integração continental que visam facilitar a competitividade nacional nos mercados globalizados. A infraestrutura física tem, assim, papel central nesse processo, através do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) no Brasil e da IIRSA (Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana) no continente”.

Todavia, segundo Pecequillo (2008) o IIRSA faz parte de um projeto geopolítico do Brasil de enfraquecimento das relações bilaterais com os Estados Unidos, enfraquecidas nas décadas de 1990 e 2000, quando o governo americano prioriza as relações com a Europa e Ásia, afastando-se do continente americano. Aprofundam-se crises políticas e econômicas no continente, são revistas prioridades, buscam-se estratégias comuns e criam-se agências agregando países, como a UNASUL e a IIRSA. São instituições que “possuem uma dimensão política e estratégica que visa estabelecer laços que ultrapassem a livre troca de mercadorias, concentrando-se na complementaridade das economias, sua identidade cultural e problemas sociais comuns, associando a somatória de vantagens estratégicas comparativas nos setores energético, de infra-estrutura e produção de bens (industriais, agrícolas e matérias primas)” (PECEQUILO, 2008 p.148).

A política do país, contudo, não permaneceu restrita às articulações do continente sul-americano, tendo havido “uma evolução por meio da convergência dos níveis bi e multilateral da política externa, focando na ampliação e combinação das dimensões horizontais e verticais das parcerias estratégicas ... Existe, assim, um salto qualitativo neste processo, ainda em construção, e que se desenvolve a partir de uma percepção positiva do país, sua opção por uma ação de alto perfil e a realidade de um sistema que transita do uni ao possível multipolarismo” (PECEQUILO, 2008 p.151). A IIRSA, que é mais que um projeto comercial e promove a parceria e estratégias para a ampliação dos mercados sul-americanos e desses na economia global, se beneficia dessa mudança nas relações internacionais.

No projeto IIRSA, a estrada do Pacífico, eixo Peru-Brasil-Bolívia, possivelmente não é a iniciativa mais prioritária, uma vez que outros eixos conectam áreas economicamente mais dinâmicas como Centro-Oeste do país à Bolívia e o Sul com o Paraguai, Argentina, Uruguai e Chile¹.

É arriscado sustentar a real relevância da estrada do Pacífico na conexão com os portos peruanos que através do Acre atingiria o Centro-Oeste e os portos do Sudeste no Brasil como expõem os documentos de governo. Mas significativo seria o papel da estrada para Rondônia, mesmo assim, até o presente, com reservas, pois a exploração agrícola intensiva e o volume de *commodities* desse estado está aquém e não se compara com os de outras regiões produtoras do país. E a fronteira agrícola segue em ritmo mais rápido da região Centro-Oeste do Brasil para Santa Cruz de la Sierra na Bolívia, em outra direção, outro eixo do IIRSA e sem passar e depender de estradas via Rondônia e Acre. “Para uns, o projeto funcionará para integrar a região de Madre de Dios ao restante do Peru, impulsionar o turismo e o comércio regional. Nada mais, pelo menos a curto prazo. Mas favorecerá a venda de produtos agrícolas como cebola e batata ao Acre, processo já iniciado..., bem como a venda de insumos para a construção civil – cimento e pedra – que não existe no Acre. O Acre, por sua vez, poderá vender carne, milho e soja para o Peru” (BECKER, 2012, p.55). No Peru, segundo informantes locais, a estrada vem ainda estimular a extração perniciososa de madeira na Amazônia peruana com firmas estrangeiras, principalmente chinesas, e com pouco controle do estado.

São muitas, pois, as dúvidas quanto aos benefícios da estrada, seja nas ligações inter-regionais ou intrarregionais ou locais. Governos e representações não-governamentais na região estão cientes de muitos dos problemas, mas também esperançosos, haja vista uma região tão remota receber investimentos e constar da pauta de prioridades nacionais, como fica claro nos contatos com agentes municipais e estaduais do Acre. E procuram tirar proveito da nova posição do estado no contexto nacional e internacional revendo e delineando ações, que mesmo se de pouco significado nacional, podem trazer expressivas contribuições locais em um estado com poucos recursos econômicos.

Acre, o Estado e a Floresta

Localizado no extremo noroeste do Brasil, visto como uma das áreas mais distantes e remotas do país, o estado do Acre, detém grandes extensões de terras em florestas e segue uma nítida política estadual centrada na preservação florestal de controle da expansão da fronteira agrícola e das populações da floresta, com parques nacionais e estaduais, reservas extrativistas e reservas indígenas. O estado tem tradição de movimentos ambientalistas das décadas de 1970 e 1980 que influenciaram e ainda hoje influenciam políticas de proteção e preservação ambiental. A intenção primeira tem sido conter a expansão de áreas pastoris e a extração de madeira, típicas do avanço do processo da fronteira econômica pela Amazônia. Com a criação de áreas protegidas e o controle do uso da terra no estado, a proteção das florestas tem sido bem sucedida uma vez que cerca de 89% da superfície estadual está em florestas, 45% são áreas na-

turais protegidas, distribuídas em parques nacionais e estaduais, reservas extrativistas, florestas nacionais e reservas indígenas (ACRE, 2010 e 2011). Por volta de 15% de florestas estão em estabelecimentos agropecuários, havendo outros 28% indiscriminados (Tabela 1).

Tabela 1 - Áreas em floresta por tipo uso da terra no estado do Acre – 2006.

Uso da Terra	Hectares	%
Área de proteção	7 497 948	45,66
Proteção integral	1 563 769	9,52
Uso sustentável	3 544 067	21,58
Reservas indígenas	2 390 112	15,39
Estabelecimentos rurais	3 736 714	22,75
Lavoura	177 732	1,08
Pastagem	1 032 431	6,29
Floresta	2 526 551	15,39
Outro/Floresta não discriminada	4 701 776	28,63
Área total em floresta	14 726 275	89,67
TOTAL DO ESTADO	16 422 136	100,00

Fonte de dados: Acre (2010) e IBGE (2006).

Os governos estadual e federal atuam em parceria na criação das unidades de conservação, havendo três Unidades de Conservação de Proteção Integral e dezesseis Unidades de Conservação de Uso Sustentável, várias RESEX e Florestas Nacionais e Estaduais (Tabela 2). As maiores extensões de florestas se encontram nas unidades de conservação de uso sustentável. Porém, nem todas são aproveitadas e exploradas, o que é possível mediante autorização. É importante a exploração e beneficiamento da madeira no estado. Há recursos potenciais para a exploração legalizada, mas estudos apontam a viabilidade econômica apenas para florestas estaduais, estando as florestas nacionais mais distantes e com difícil acesso limitando a logística para a extração (ACRE, 2010).

Tabela 2 - Discriminação das áreas naturais protegidas no estado do Acre.

Categoria	Área (ha)	Estado (%)
Unidades de Conservação	5 107 836	31,10
U.C. de Proteção Integral	1 563 769	9,52
Estação Ecológica do Rio Acre	84 387	0,51
Parque Estadual Chandles	695 303	4,23
Parque Nacional da Serra do Divisor	784.079	4,77
U.C. de Uso Sustentável	3 544 067	21,58
Área de Proteção Ambiental Igarapé São Francisco	30 004	0,18
Área de Proteção Ambiental Lago do Amapá	5 224	0,03
Área de Proteção Ambiental Raimundo Irineu Serra	909	0,01
Área Seringal Nova Esperança	2 576	0,02
Floresta Estadual do Antimary	45 639	0,28
Floresta Estadual Mogno	143 897	0,88
Floresta Estadual Rio Gregório	216 062	1,32
Floresta Estadual Rio Liberdade	77 303	0,47
Floresta Nacional São Francisco	19 139	0,12
Floresta Nacional Macauã	177 047	1,08
Floresta Nacional Santa Rosa do Purus	152 575	0,93
Reserva Extrativista Riozinho da Liberdade	320 118	1,95
Reserva Extrativista Alto Juruá	538 492	3,28
Reserva Extrativista Alto Tarauacá	151 199	0,92
Reserva Extrativista Cazumbá - Iracema	733 680	4,47
Reserva Extrativista Chico Mendes	930 203	5,66
Terras Indígenas	2 390 112	14,55
Total Áreas Protegidas	7 497 948	45,66
Total Área do Estado	16 422 136	100,00

Fonte: Acre (2011).

Apesar das políticas ambientais, a posição marginal do Acre em uma frente de fronteira pouco intensa no seu processo de expansão, corroborou para a efetividade da manutenção de grandes áreas florestais. A dúvida e o desafio do momento é quanto à mudança desse contexto. Por décadas, o Acre foi um exemplo na defesa da floresta por ações iniciadas e resultantes do movimento social dos seringalistas, com enfrentamento e conflito por terra e recursos em decorrência da construção das primeiras estradas no estado e explorações de madeira; ameaça à expropriação da população pela perda de terras e de recursos florestais por desmatamento (ACRE, 2010). À iminente ruptura da estrutura social, seguiu-se resistência e conflito, situação amenizada por leis e decretos de regularização fundiária de ocupações de populações extrativistas e pequenos agricultores. A criação do primeiro assentamento e na forma de reserva extrativista, a Reserva Extrativista Chico Mendes, foi estabelecido em 1988/90, garantindo permanência da população, terra e proteção florestal com sistemas extrativistas não madeireiros (ACRE, 2010). Com as RESEXs, manteve-se a floresta, garantiu-se terra e recursos à população e de certa forma controlou-se o avanço especulativo da fronteira. Mas isso, tendo o estado uma posição marginal ao avanço do agronegócio pela fronteira.

Atualmente, as novas rodovias e ligações fronteiriças aceleram mudanças, requerendo outras estratégias para lidar com as questões ambientais e sociais, agora acirradas. No contexto atual, projeta-se para o Acre sua rápida incorporação aos macroprocessos nacionais e continentais, haja vista os investimentos nas novas estradas com traçado moderno e pavimentadas do projeto de integração sul-americana, como também, o avanço do agronegócio via estado vizinho de Rondônia. Os agentes de mudança são muito mais fortes do que os do passado e dificilmente a população terá condições de enfrentar de maneira rápida um novo risco de expropriação. Ciente da precária condição e da ameaça que ronda a população e a floresta, o governo do Acre, sai à frente e projeta ações antecipatórias visando instituir um novo modelo de governança com interação entre os municípios e a população. Porém, os apelos da cidade e da economia industrial moderna versus a economia da floresta são fortes e persistentes e o Acre aponta para o desafio de buscar o difícil equilíbrio dos dois modelos em suas políticas territoriais.

O Acre na Rota da Economia Global

O Acre é um estado de florestas e rural. Um rural caracterizado por baixa densidade demográfica, predomínio de pequenos produtores de base familiar com uma economia agrícola-extrativista. Os principais produtos são da agricultura de pequena escala com características de subsistência para abastecimento local. Há exploração de madeira por extrativismo e manejo florestal, produto mais importante no estado. A indústria em geral é incipiente, porém tem destaque a madeireira. Dos produtos de origem extrativista tradicionais só tem importância hoje em dia a castanha-do-brasil. O látex da borracha ainda é explorado, mas em baixa quantidade².

Comparando os setores econômicos, observa-se que os valores da economia agrícola têm sido superiores aos da indústria (Tabela 3). O setor de serviço apresenta, evidentemente, valores maiores, porém, os serviços públicos dominam e correspondem a

50% dos valores do setor, demonstrando dependência de empregos no serviço público. Proporcionalmente, comparado os setores, a indústria vem aumentando sua participação em relação à agropecuária – em 2003 o valor da indústria correspondia a 47% do valor produzido na agropecuária e em 2008 eleva-se para 66%.

Tabela 3 – Valor da produção por setor de atividade econômica no Acre (R\$ milhão).

Setor de atividade	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Agropecuária	599	666	822	739	906	1150
Indústria	283	526	473	567	773	770
Serviços	2160	2433	2812	3081	3368	4032
Total do estado	3041	3626	4108	4388	5047	5952

Fonte: Acre (2011).

A indústria mais representativa é a madeireira que depende de produção primária, e parte da matéria prima é oriunda de exploração de comunidades de RESEX, além de alguns empreendimentos verticalizados (ACRE, 2010). A indústria da madeira se diversifica com serrarias, marcenarias e laminados. Outro setor que sobressai é o de indústrias da construção civil, cerâmicas, revestimentos, tintas.

O Distrito Industrial de Rio Branco, implantado em 2003, associado a uma política de incentivos fiscais e já se pensando em efeitos da estrada do Pacífico, está estimulado com a conclusão da rodovia, atraindo novos investidores e a instalação de novas indústrias. Grande otimismo com a estrada e com as possibilidades de exportação foi demonstrado por representante do setor industrial entrevistado.

As exportações do Acre, ou via estado, para mercados internacionais, contudo, não se iniciam com a inauguração da ponte de Puerto Maldonado sobre o rio Madre de Dios, concluindo a ligação terrestre com o Peru. Registros de exportação-importação do estado demonstram a direção das mudanças desde o início dos anos 2000 (Figura 2). No período de 2002 a 2010, o valor das exportações do Acre quadruplicou, passando de US\$ 3.827.000,00 para US\$ 20.734.000,00, o que equivale a um acréscimo de 441%. Ainda que modesta em volume se comparado a outras praças, a balança comercial apresenta nova tendência com crescimento das exportações, especialmente após 2005 e é possível uma nova curva ascendente em futuro próximo com a conclusão da nova rodovia.

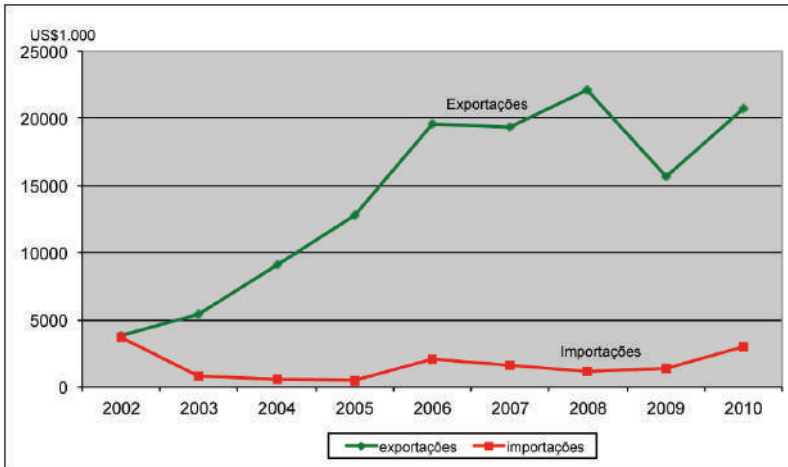


Figura 2 – Evolução da balança comercial no Acre, 2002 – 2010.

Fonte dos dados: Acre (2011).

Todavia não se pode dizer que essas exportações vão para além da América do Sul, via portos do Peru. Parte, pode-se assumir que sim, principalmente, nos produtos do setor madeireiro com grande demanda internacional e da Ásia. Mas, outra parte das exportações pode estar relacionada às trocas do comércio regional seguindo a proposta do projeto de integração sul-americana.

Os produtos mais exportados são produtos de madeira que perfazem 71% das exportações. Inclui produtos diversos, desde a madeira serrada e cortada em folhas até laminadas. A castanha-do-brasil, ocupa o segundo lugar correspondendo a 12%. Em seguida está o arroz e produtos da indústria de materiais de construção (Tabela 4). Os produtos exportados correspondem aos principais produtos produzidos nos setores agrícola e industrial do estado.

Há, contudo, grande desequilíbrio entre exportação e importação, indicação de uma economia de base primária com pouco poder de consumo e fraca industrialização. Enquanto se exportou em 2010 US\$ 20.734.285,00 pelo Acre, as cifras das importações atingiram apenas US\$ 2.957.315,00. Em maioria foram exportados produtos primários ou beneficiados e importados produtos industrializados especializados, como máquinas industriais, equipamentos médicos especializados, motores, etc. (Tabela 5).

Tabela 4 – Principais produtos exportados do Acre para outros países – 2010.

Produtos	US\$	%
Produtos de madeira – compensada, folheada, serradas, cortada em folhas, etc.	14 858 212	71,65
Castanha-do-brasil, fresca, seca, c/casca	2 626 732	12,67
Arroz - descascado, semibranqueado, polido, etc.	1 026 268	4,95
Material de construção – ladrilhos, fios, tubos de polímeros, chapas fibrocimento, etc	843 546	4,06
Couro e peles	468 131	2,26
Outros	911 392	4,41
TOTAL	20 734 285	100,0

Fonte: Acre (2011).

Tabela 5 – Principais produtos importados de outros países pelo Acre – 2010.

Produtos	US\$	%
Máquinas, ferramentas industriais para embalagens, trabalho frio em vidro	504.034	17,04
Peças de motores a diesel	349.930	11,84
Aparelhos computadorizados de diagnóstico médico	346.000	11,7
Equipamento de carregamento e de transportadora	274.170	9,27
Recipientes para gases comprimidos	239.952	8,11
Farinha de trigo	210.525	7,12
Avião, equipamentos de aviação	200.550	6,78
Bomba de líquidos	190.886	6,45
Material de construção	189.949	6,42
Outro	451.319	15,27
TOTAL	2.957.315	100,0

Fonte: Acre (2011).

Mesmo que não muito significativo o valor das importações, os dados parecem indicar que os produtos importados atendem a uma demanda regional, não apenas do Acre, para setores da indústria e transporte, mas também de estados vizinhos. Há produtos

altamente especializados e apesar de não se ter informações sobre sua origem, com certeza, são oriundos de países fora da América do Sul, possivelmente da Ásia.

A balança comercial demonstra um embrião de fluxos da economia global em conexão direta com o Acre, fluxos que deverão ser estimulados com a estrada do Pacífico, porém, não se visualizam amplas e diversificadas negociações. Para a madeira, produto de exportação de maior força econômica tendo em vista a demanda internacional, há recursos florestais em potencial passíveis de exploração por manejo sustentável para aumento da produção e estímulo governamental para a extração e beneficiamento empresarial. No caso de produtos não madeireiros a castanha-do-brasil é o único que já se destaca nas exportações. Essências medicinais, óleos vegetais de alto valor e típicos da Amazônia não aparecem nos dados. Se explorados são para consumo local e em pequena escala. São produtos altamente valorizados no mercado internacional, mas têm grandes restrições de órgãos ambientais o que limita a extração.

As transações regionais da fronteira em si podem trazer benefícios econômicos mais amplos e descentralizados por estimular produção e consumo de produtos regionais e não aqueles em número reduzido do rol dos interesses dos mercados globais e dominado por grandes empresários e grandes comerciantes. Se por um lado, em termos nacionais essas negociações não parecem ser tão interessantes, localmente elas o são, por estimular a indústria e a produção agrícola local.

Difícilmente o Acre, em curto período de tempo, se transformará numa plataforma do comércio internacional do Brasil com outros países. A economia regional/local é restrita, não há demandas pelo pouco contingente populacional e das indústrias e são grandes as distâncias para outras regiões produtoras e consumidoras do país. Se por um lado a posição locacional de contato de fronteira e de proximidade com o Pacífico parecem positivas, por outro lado, esse posicionamento tem sua importância diluída face às distâncias a mercados nacionais supridas por outras vias de maior competitividade. Em suma, os fluxos de exportação-importação do Acre para a economia global são pouco intensos e a maior circulação de mercadorias parece provir do incremento das trocas do comércio regional interfronteiriço. Esse quadro pode, evidentemente, ser alterado, mas a curto prazo a resposta mais imediata da estrada é o incremento das trocas do comércio regional, uma meta do projeto de integração sul-americana.

A Economia Agrícola no Acre

A economia agrícola no Acre é importante na geração renda e emprego, e participa em 17% do valor total das atividades econômicas do estado, conforme registros das contas nacionais em 2008 (ACRE, 2011). A ocupação rural do Acre nas últimas décadas ocorreu com a constituição de unidades familiares por via de projetos de assentamento rural promovidos pelo governo federal desde os anos de 1970. Há variação nos tipos de assentamentos desta década aos dias de hoje, havendo assentamentos de colonização dirigida, agroextrativista, agroflorestal, de desenvolvimento sustentável, etc. que totalizam 1.955 870,66 hectares de terras e 21.044 famílias (ACRE, 2010). Exploram o extrativismo, a pesca, agricultura e pecuária. A produção destina-se ao abastecimento local/regional, em grande parte a própria área rural. Há poucas unidades empresariais rurais que são mais voltadas à pecuária bovina,

como também o são os poucos estabelecimentos médios ou grandes. Apenas o gado bovino de corte é comercializado para outras regiões do país (ACRE, 2010).

O total da população do Acre em 2010 foi contabilizado em 733.559 habitantes, sendo que 308.545 residiam na capital do estado, Rio Branco, o que equivale a 42 % da população estadual. Nos registros consta que apenas 27% da população é rural, uma vez que o critério de definição de urbano no país é a sede municipal. Todavia, há “cidades” muito pequenas integradas às características rurais com poucos serviços e um pequeno comércio (Tabela 6).

Tabela 6 - Distribuição das sedes municipais do Acre por grupos de total de população residente na sede (excluindo Rio Branco).

Número de residentes na sede municipal - 2010			
Até 5000	5000 - 10000	10000 – 20000	20000 - 55350
Santa Rosa do Purus	Manoel Urbano	Plácido de Castro	Sena Madureira
Porto Acre	Acrelândia	Xapuri	Cruzeiro do Sul
Jordão	Mâncio Lima	Epitaciolândia	
Porto Walter		Senador Guiomard	
Assis Brasil		Brasiléia	
Bujari		Feijó	
Capixaba		Tauracá	
Marech.Thaumaturgo			
Porto Rodrigues			

Fonte de dados: IBGE (2010a).

Das vinte e duas sedes municipais, 50% delas têm menos de 10.000 habitantes, sendo 41% com menos de 5 000. Excluindo Rio Branco cujo porte é de 733 559 habitantes, a maior sede municipal do Acre, apresenta-se com pouco mais de 55 mil habitantes³. A Secretaria de Planejamento de Estado do Acre, agrupa os municípios pela predominância dos setores econômicos na participação da renda municipal e apenas Rio Branco se distingue tendo o setor de serviços como predominante. Sete dos municípios têm o setor agropecuário como predominante e os demais quatorze municípios dependem da administração pública (ACRE, 2011)⁴.

Esse contexto, confirma que as cidades não têm força econômica por si mesmo sendo mero apoio de serviços administrativos à população e nem mesmo atuam como centros coletores de produção. Em si, seriam mais característicos de povoados ou vilas rurais, somando-se seus residentes à população rural e predominando o caráter rural em todo o estado. Um rural em um ambiente florestado com 87% de terras em florestas, baixa densidade demográfica e fraca produção agrícola.

O sistema agrícola é o de queimada com pousio, sendo os produtos alimentícios básicos que junto com a pecuária bovina os principais produtos do estado. Porém, comparado com o estado vizinho de Rondônia, de certa forma seu concorrente, a produção agrícola do Acre é bem menor, à exceção da produção de mandioca. Diferente também do estado vizinho, o Acre não é produtor de *commodities* (Tabela 7). Somente o gado bovino, comercializado para outras regiões do país e para Manaus, tem maior valor econômico (ACRE, 2006).

Tabela 7 - Principais produtos agrícolas do Acre comparados com Rondônia – 2010.

Produtos	Acre		Rondônia	
	Quantidade/t	Valor/R\$1000	Quantidade/t	Valor/R\$1000
Mandioca	849 667	284 211	505 004	242 682
Milho	81 125	31 533	365 980	118 537
Banana	65 623	19 741	53 037	34 876
Arroz	25 826	14 709	164 701	89 877
Castanha Br.	12 362	14 083	1 797	2 492
Feijão	6 551	15 223	8 747	18 752
Bovinos*	2 634 467	-	12 218 437	-

* número do efetivo animal

Fonte de dados: IBGE (2010b, 2010c, 2012).

No conjunto, visualiza-se que os principais produtos agrícolas do estado são de subsistência e que não há produção suficiente para o abastecimento local e ao mesmo tempo para comercialização externa. A importância histórica do látex da seringa e caucho para produção de borracha, que estão nas bases da própria criação e história do estado (MIRANDA, 2013), atualmente é insignificante economicamente (Tabela 8). Dos produtos do extrativismo, em um estado que preza por uma política florestal, os únicos produtos com destaque são a castanha-do-brasil e a madeira. A madeira é o mais importante por passar por processo industrial de beneficiamento e transformação das toras (IBGE, 2009, 2010b).

Tabela 8 - Produção extrativista do Acre -2010.

Produtos	2010		2009	
	Quantidade/t	Valor/R\$1000	Quantidade/t	Valor/R\$1000
Açaí	1 674	924	1 658	914
Castanha-do-Brasil	12 362	14 083	10 313	8 475
Látex	507	1 640	533	1 355
Carvão vegetal	2 212	3 009	1 824	999
Lenha	704 737	7 301	685 240	6 758
Madeira em tora	121 947	7 816	120 566	6 500

Fonte de dados: IBGE (2009, 2010c).

O único produto extrativista não madeireiro com aumento de produção um tanto expressivo é a castanha-do-brasil e o Acre é um dos mais importantes produtores. Em 2010, o Acre produziu 12.362 toneladas de castanha-do-brasil contra as 16.039 toneladas do Amazonas que é o principal estado produtor. Seis municípios acreanos se posicionam entre os vinte municípios mais produtivos do Brasil. O aumento da produção da castanha-do-brasil em toda a Amazônia responde à procura de firmas do comércio exterior atendendo ao aumento da demanda internacional (IBGE, 2010c).

Todavia, os produtos agrícolas no Acre ultrapassam os valores do extrativismo e tanto a agricultura quanto o extrativismo são explorados pelos mesmos produtores que combinam diferentes atividades e até mesmo a pecuária. A pecuária é a única atividade com aumento de produção e de produtividade, sendo explorada por pequenos, médios e grandes produtores. Mas há concentração do rebanho nos grandes produtores - 2,0% dos produtores criam de 1000 a 2000 animais e detêm 36,4 % do rebanho do estado. Restrições ambientais efetivas vêm diminuindo a expansão de áreas de pastagens de médios e grandes produtores que intensificam o sistema produtivo, incluindo plantio e rotação de pastagens. Ao contrário, as propriedades menores têm sido responsáveis por degradação das pastagens (ACRE, 2010).

Nesse quadro geral da economia agrícola, a maior parte da população tem baixo retorno de capital de suas atividades, o que é refletido na qualidade de vida da população, expresso pelos baixos índices de sustentabilidade de todos os municípios do estado (Tabela 9). Recentemente, o governo do estado incorpora a questão social na política ambiental e cria um indicador de sustentabilidade. O índice visa não só um diagnóstico, mas fornecer bases para a gestão territorial sustentável. “O sistema de indicadores fornece elementos para a discussão dos problemas locais, trazendo informações fundamentais para a busca do desenvolvimento com inclusão social e melhoria da qualidade de vida na região” (ACRE, 2010, p.319).

O valor máximo dos indicadores é 1 e observa-se que em todos os indicadores parciais e no indicador final os valores são muito baixos, significando baixa qualidade de vida em todo o estado. Apenas Rio Branco tem valores um pouco mais elevados. O índice mais baixo de todos, com valores próximos a zero, é o relativo à economia. Sem geração de renda para a população e arrecadação sobre produção e comercialização, o estado vive de repasses do governo federal e compromete toda e qualquer intenção de desenvolvimento territorial sustentável e põe em dúvida a capacidade em absorver as oportunidades surgidas com a estrada que poderiam ser canalizadas e direcionadas em benefício da população.

Tabela 9 – Indicador de sustentabilidade dos municípios do Acre (ISMAC).

Município	Infra-estrutura	Demo-grafia	Intensidade de uso	Social	Economia	Ocupação da terra	ISMAC
Acrelândia	0,162	0,124	0,276	0,362	0,005	0,248	0,1961
Assis Brasil	0,113	0,043	0,450	0,378	0,003	0,326	0,2189
Brasília	0,164	0,106	0,362	0,381	0,016	0,279	0,2181
Bujari	0,159	0,074	0,612	0,347	0,002	0,392	0,2645
Capixaba	0,098	0,066	0,416	0,350	0,008	0,266	0,2006
Cruzeiro do Sul	0,191	0,413	0,622	0,389	0,046	0,341	0,3334
Epitaciolândia	0,104	0,075	0,416	0,369	0,022	0,222	0,2014
Feijó	0,054	0,561	0,422	0,288	0,013	0,526	0,3110
Jordão	0,044	0,271	0,400	0,354	0,000	0,284	0,2254
Mancio Lima	0,085	0,261	0,457	0,373	0,003	0,327	0,2510
Manoel Urbano	0,037	0,077	0,406	0,353	0,001	0,272	0,1910
Marechal Thaumaturgo	0,204	0,225	0,400	0,362	0,003	0,303	0,2496
Plácido de Castro	0,177	0,160	0,430	0,367	0,007	0,287	0,2380
Porto Acre	0,134	0,166	0,432	0,363	0,004	0,336	0,2392
Porto Walter	0,015	0,076	0,494	0,341	0,001	0,327	0,2091
Rio Branco	0,910	0,660	0,435	0,569	1,000	0,296	0,6452
Rodrigues Alves	0,127	0,112	0,447	0,355	0,000	0,316	0,2264
Purus	0,096	0,299	0,394	0,375	0,001	0,229	0,2322
Sena Madureira	0,187	0,305	0,321	0,359	0,018	0,581	0,2952
Senador Guiomard	0,232	0,192	0,454	0,355	0,048	0,263	0,2573
Taruauca	0,232	0,549	0,379	0,353	0,014	0,402	0,3055
Xapuri	0,143	0,108	0,100	0,381	0,007	0,259	0,2348

Fonte: Acre, 2010.

Considerações Finais

O governo “da floresta”, bem sucedido na preservação florestal tem agora o desafio da questão social que pode ser agravada com as novas estradas do projeto de integração sul-americana se o estado do Acre se tornar apenas um ponto de passagem e não conseguir estimular atividades econômicas aproveitando as oportunidades de trocas comerciais internacionais e regionais.

Não há uma estrutura produtiva e comercial capaz de aparelhar de imediato o Acre para uma economia globalizada que não seja com retornos concentrados e restritos ao setor urbano. As trocas entre os três países fronteiriços são as mais viáveis e podem estimular a economia local e regional beneficiando a maioria da população, integrando setores produtivos urbanos e rurais. Em um estado tão rural como o Acre é importante o equilíbrio ao estímulo tanto das cidades quanto do rural, sendo neste que se encontra a maioria da população e em regime de explorações. De outro modo, a estrada e uma política concentrada em setores selecionados, com certeza desencadeará migração rural-urbana, desemprego e forte disparidade social. Problemas sociais e pobreza se relacionam com problemas de degradação ambiental por falta de recursos e de investimento em capital humano.

Há uma nova postura do governo estadual em procurar estimular atividades econômicas de comunidades rurais junto à prestação de serviços sociais, mantendo a prioridade na floresta que é a base dos recursos da população e revendo zoneamentos ecológico-econômicos, da metodologia de Becker e Egler (1996) aplicada ao Acre. Uma nova fase do zoneamento do estado introduz programas confirmando ações de conservação e de recuperação ambiental, e inova com o Programa de Desenvolvimento de Comunidades - PDC, com diagnóstico e prognóstico participativo de investimentos sociais e planejamento de atividades produtivas.

Uma gestão de governança local com interação do estado com municípios e comunidades é criada, unindo comunidades menores a comunidades polo para maior efetividade das ações e gestão municipal e estadual. Porém, o uso restrito da terra e dos produtos da floresta, madeireiros e não madeireiros e complexos planos de manejo para algumas explorações limitam sistemas produtivos agrícolas e extrativistas mantendo pequena escala de produção sem competitividade. É preciso inovação para valorização de produtos e serviços rurais, tornando-os economicamente viáveis e competitivos gerando retornos à população com produtos de valor no mercado.

A introdução de sistemas intensivos e de produção de escala com investimentos tecnológicos da agricultura moderna, como visto ser desejado em alguns municípios, a exemplo de granjas de avicultura, são sistemas exógenos, de base urbana e totalmente desvinculados da floresta, como também desvinculados dos ricos recursos locais e dos saberes das populações da floresta. Não responderão por sustentabilidade social, e quebrarão as tradicionais relações de integração social com a floresta, abrindo as portas do estado para a fronteira agrícola diretamente associada ao agronegócio.

Com a estrada se acelera o tempo e as mudanças serão rápidas. Investir nas cidades, na sua diversificação econômica de serviços e indústria é apenas uma parte das necessidades e um caminho mais conhecido. O maior desafio do Acre, entretanto, e para man-

ter a postura do governo da floresta, é em como definir a via para valorizar os produtos da floresta com os povos da floresta, criar alternativas próprias mesmo que combine tecnologias e saberes, mas sem cair nas armadilhas da agricultura moderna com todas as mazelas já conhecidas de concentração de terras, capital e exploração do trabalho, inchaço e favelização de cidades.

Agradecimentos

Ao CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico pelo apoio financeiro a projetos de pesquisa. À Bertha K. Becker por ter me atraído a desenvolver pesquisas na Amazônia e a pela convivência participativa em vários projetos de pesquisa.

Referências Bibliográficas

ACRE, GOVERNO DO ESTADO DO ACRE. *Zoneamento Ecológico-econômico do Acre - Fase II*. Rio Branco: Secretaria de Estado de Meio Ambiente - SEMA, 2006.

ACRE, GOVERNO DO ESTADO DO ACRE. *Acre em Números 2011*. Rio Branco: Secretaria de Estado de Planejamento - SEPLAN, 2011

BECKER, B. K. Cidades, redes, técnicas, logística e desenvolvimento. In: BECKER, B. K. (org.), *As Cidades Como Locus do Desenvolvimento Sustentável do Território na Amazônia*, Relatório de projeto de pesquisa ao CNPq. Rio de Janeiro, 2011, p.52-92 (mimeo).

BECKER, B. K.; EGLER, C. A. G. *Detalhamento da Metodologia para Execução do Zoneamento Ecológico-Econômico pelos Estados da Amazônia Legal*. Brasília. SAE-Secretaria de Assuntos Estratégicos/ MMA-Ministério do Meio Ambiente, 1996.

BRASIL. Reunião de presidentes da América do Sul. Comunicado de Brasília. Brasília: Presidência da República, 2000. <http://www.oei.es/oeivirt/cimeira1.htm>.

IBGE. *Recenseamento Agropecuário 2006*. Rio de Janeiro: IBGE, 2006.

_____. *Produção da Extração Vegetal e da Silvicultura*. Rio de Janeiro: IBGE, 2009.

_____. *Censo Demográfico 2010*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010a.

_____. *Produção Agrícola Municipal*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010b.

_____. *Produção da Extração Vegetal e da Silvicultura*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010c.

_____. *Produção da Pecuária Municipal*. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

Bicalho, A. M. S. M.

MIRANDA, M. Experimentos alternativos em assentamentos no Acre. In: BICALHO, A. M. S. M. e HOEFLE, S. W. (Orgs.). *A Dimensão Regional e os Desafios à Sustentabilidade Rural*. Rio de Janeiro: LAGET-UFRJ/CSRS-IGU, 2003, p.383-395.

_____. Surtos de Crescimento de Rio Branco. *Espaço Aberto* 3(1), p.101-128, 2013.

MONTAÑO, J. A. M. "Sinfonia en rojo amarillo y verde" Tipnis: la carretera y las justificaciones de la depredación de bosques en Bolivia. Santa Cruz: Centro de Planificación Territorial Indígena (CPTI) de la CIDOB, 2011 (mimeo)

PECEQUILO, C.S. A política externa do Brasil no século XXI: os eixos combinados de cooperação horizontal e vertical. *Revista Brasileira de Política Internacional* 51(2), p. 136-153, 2008.

UNASUR. *Integration Priority Project Agenda*. Progress Report. COSIPLAN, 2013.

UNASUR. *Project Agenda Portfolio 2013*. COSIPLAN, 2013.

UNASUR. *Agenda de Projetos Prioritários de Integração*. IIRSA-COSIPLAN, 2011.

Recebido em: 10/12/2013

Aceito em: 28/12/2013

¹ São oito os eixos de integração do IIRSA: Amazonas, Andino, Capricórnio, Escudo Guiano, Hidrovia Paraguai-Paraná, Interoceânico Central, Mercosul-Chile, Peru-Brasil-Bolívia. A estrada do Pacífico é parte desse último.

² Veja Miranda (2013) sobre história da economia acreana e detalhes sobre a exploração da borracha e surtos de crescimento e estagnação no Acre.

³ Veja Miranda (2013) sobre a criação de cidades no Acre e crescimento de Rio Branco.

⁴ Grupos de municípios por setor econômico predominante: Agropecuária predominante: Acrelândia (44,7%), Assis Brasil (37,9%), Bujari (63,6%), Capixaba (41,7%), Plácido de Castro (42,4%), Porto Acre (49,1%), Sena Madureira (43,8%). Serviços predominante: Rio Branco (49,4%). Administração Pública predominante: Brasiléia (36,3%), Cruzeiro do Sul (39,8%), Epitaciolândia (33,0%), Feijó (48,9%), Jordão (43,7%), Mâncio Lima (50,6%), Manoel Urbano (44,4%), Marechal Thaumaturgo (58,6%), Porto Walter (55,7%), Rodrigues Alves (43,1%), Santa Rosa do Purus (55,5%), Senador Guimard (31,2%), Tarauacá (43,2%), Xapuri (35,2%) (Acre, 2011).

