

# **RIOS, PONTES, BALSAS E FRONTEIRAS: UMA PROVOCAÇÃO DESDE A BRASILIDADE LIMINAR E PRECÁRIA DO VALE DO RIO ACRE**

*RIVERS, BRIDGES, FERRIES AND BORDERS: A PROPOSAL  
FROM THE LIMINAL AND PRECARIOUS BRAZILLIANNES OF  
THE ACRE VALLEY*

Marcello Messina<sup>1</sup>  
Jairo de Araújo Souza<sup>2</sup>

## **RESUMO**

Redigimos este texto em Rio Branco, de onde, atravessando diversas pontes internacionais sobre o Rio Acre, acessamos facilmente os departamentos amazônicos do Pando (Bolívia) e de Madre de Dios (Peru). Do outro lado, temos acesso via estrada ao estado brasileiro de Rondônia, onde até hoje (junho de 2018) é preciso passar por uma balsa pelo Rio Madeira, já que a ponte sobre o rio ainda está em construção. Nesse trabalho, faremos uso de um corpus heterogêneo de materiais para lançar a seguinte provocação: a verdadeira fronteira nacional do Brasil, nessa região, não é o Rio Acre, mas sim o Rio Madeira. Ou seja, o “Brasil” acaba de fato em Porto Velho, e nós, rejeitando a construção nacionalista e amazonialista do “Acre” como parte da “Amazônia brasileira”, propomos repensar nossa identidade e nossas ações a partir dessa questão, mas também da imensa proximidade com as fronteiras pandina e a madrediosense.

## **PALAVRAS-CHAVE**

Fronteira. Rio Acre. Rio Madeira. Nacionalismo. Amazonialismo.

## **ABSTRACT**

We completed this work in Rio Branco: from here, crossing various bridges on

---

1 Doutor em Composição Musical pela University of Leeds (2013) e bolsista PNPd e Professor Colaborador vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Letras: Linguagem e Identidade da Universidade Federal do Acre.

2 Mestre em Letras: Linguagem e Identidade pela Universidade Federal do Acre (2016) e professor dessa mesma universidade, lotado no Centro de Educação, Letras e Artes.

the Acre River, we easily access the Amazonian departments of Pando (Bolivia) and Madre de Dios (Peru). On the other side, in order to access the Brazilian state of Rondonia, we need to cross the Madeira River by a ferry, as the bridge on the Madeira is still being completed as of the present day (June, 2018). In this work, we analyse a heterogeneous corpus of materials, in order to provoke the following reflection: the real Brazilian national border, in this region, is not the Acre River – it is, in fact, the Madeira. That is, “Brazil” ends in Porto Velho, and we, rejecting the nationalistic and Amazonialistic construction of “Acre” as a part of “the Brazilian Amazon”, want to rethink our identity and our actions in light of this, also considering the proximity with two international borders that characterises our geographical position.

### **PALAVRAS-CHAVE**

Border. Acre. Madeira. Nationalism. Amazonialism.

No verbete de abertura do dicionário analítico *Uwa’kürrii*, o nosso colega Gerson Albuquerque enumera as armadilhas discursivas implicadas no significante “acre”, que denota respectivamente um sabor amargo ou azedo, uma medida agrária e, com o “A” maiúsculo, um rio amazônico e, subsequentemente, a partir da nomeação do mesmo rio, uma porção do estado nacional brasileiro (ALBUQUERQUE, 2016, p. 13-15). Mas além de serem homógrafas e homófonas, o que é que todas essas palavras têm em comum? Albuquerque continua, nos explicando que

Se, na designação de um sabor, que ninguém deseja, ou de uma medida de terra, que muitos desejam, acre não é algo natural, na forma de parte da narrativa da nação também não é, posto que narrativa, produto da experiência e das relações sociais e de poder humanas e, nesse sentido, algo que não brotou do solo, das águas, do ar ou da floresta (ALBUQUERQUE, 2016, p. 16).

Mas então, se o “Acre” é simplesmente uma palavra, uma invenção discursiva, quais são as implicações para nós que, como residentes da cidade de Rio Branco, literalmente moramos dentro do território semântico (e geográfico) dessa palavra? Em várias viagens rumo aos limites geopolíticos desse estado brasileiro, nós, autores desse texto, tentamos responder, de maneira totalmente pessoal e subjetiva, a essa pergunta. Junto ao nosso outro colega Francisco Bento da Silva, tivemos a possibilidade de passar várias vezes por Cobija, cidade boliviana que faz fronteira com o Acre e que é facilmente acessível por meio de duas pontes sobre o Rio Acre, isto

é, a Ponte da Amizade, em Epitaciolândia, e a Ponte Binacional Wilson Pinheiro, em Brasília. Em Cobija, a 230 km de Rio Branco, tivemos a possibilidade de apreciar a substancial diferença das narrativas que aquele lado da fronteira produz sobre o lugar onde moramos. O que aqui se chama de “revolução”, por exemplo, lá foi um “holocausto”; e isso é o resultado de ressentimentos e amarguras que são immortalizadas nos monumentos da cidade (SILVA, SOUZA e MESSINA, 2017).

Uma vez tendo chegado até a fronteira com a Bolívia, quem quiser pode prolongar o caminho dentro do território nacional brasileiro e viajar por mais duas horas (120 km) até o Peru. Ali também basta atravessar rapidamente a Ponte da Integração Brasil-Peru para chegar em Inãpari, primeira cidade do departamento peruano de Madre de Dios. A partir de Inãpari, podemos enfim chegar em Puerto Maldonado, capital madredediosense. Tanto Cobija quanto Puerto Maldonado abrigam um aeroporto, com voos diários até os centros mais importantes da Bolívia e do Peru.

ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS TRAVESSIA SOBRE O RIO MADEIRA			
DIRETRIZ DA BR-364 - OUTORGA CONCEDIDA À EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO - AMAZÔNIA			
NAVEGAÇÕES LTDA - RESOLUÇÃO Nº 1601 DE 09/02/2010 TERMO DE AUTORIZAÇÃO Nº 626 DE 09/02/2010			
TELEFONES UTEIS: OUVIDORIA ANTAQ: 0800 644 5001 DELEGACIA FLUVIAL DE PORTO VELHO			
(069) 3224-6141 ESCRITÓRIO DA EMPRESA: (069) 3229-8146			
MOTOCICLETAS	4,50	ROMEU E JULIETA - VAZIO	125,00
AUTOMÓVEIS	15,50	ROMEU E JULIETA - CARREGADO	150,00
AUTOMÓVEIS COM REBOQUE	22,00	JAMANTA 6 EIXOS - VAZIO	110,00
CAMINHONETES UTILITÁRIAS (SUUV)	22,00	JAMANTA 6 EIXOS - CARREGADO	125,00
CAMINHONETES COM REBOQUE	30,00	JAMANTA 5 EIXOS - VAZIO	79,00
MICROONIBUS	30,00	JAMANTA 5 EIXOS - CARREGADO	92,50
VAN	30,00	JAMANTA 4 EIXOS - VAZIOS	79,00
ONIBUS	54,00	JAMANTA 4 EIXOS - CARREGADO	92,50
CAMINHÃO 3/4 - VAZIO	30,00	TRATOR ESTEIRAS	220,00
CAMINHÃO 3/4 - CARREGADO	35,00	PÁ MECÂNICA	60,00
CAMINHÃO TOCO - VAZIO	32,00	PATROL	78,00
CAMINHÃO TOCO - CARREGADO	43,00	TRATOR DE PNEU GRANDE	43,00
CAMINHÃO TRUCK - VAZIO	54,00	TRATOR DE PNEU COM REBOQUE	60,00
CAMINHÃO TRUCK - CARREGADO	61,00	TRATOR DE PNEU SEM REBOQUE	32,00
CARRETA - VAZIO	79,00	CARROÇA	15,00
CARRETA - CARREGADO	92,50	ANIMAL EM TROPA (P/CABEÇA)	4,50
BI-TREM - VAZIO	110,00	MOBILETE	4,50
BI-TREM - CARREGADO	125,00	BICICLETA	3,10
RODO-TREM - VAZIO	125,00	PASSAGEIROS	1,85
RODO-TREM - CARREGADO	150,00		

Figura 1 – Tabela de preços para a travessia do Rio Madeira. (Fonte: QUER..., Tarauacá Notícias, 30 set. 2016)

Voltamos agora para Rio Branco. Viajando para o outro lado, temos acesso pela estrada ao estado brasileiro de Rondônia, mas até hoje, em junho de 2018, ao chegar ao Rio Madeira (a 290 km de Rio Branco) é preciso passar por uma balsa, já que a ponte sobre o rio ainda está em construção. A travessia por meio da balsa é cobrada em valores que vão de

R\$ 1,55 para passageiros a pé, até R\$ 229 para trator de esteira, enquanto um carro comum paga R\$ 15,50 (Figura 1).

Aqui, o fato de termos que pagar para sair do Acre e ir para o (resto do) Brasil, enquanto a transição pelas duas fronteiras internacionais que existem do outro lado é totalmente gratuita, nos parece extremamente emblemático. Entretanto, conforme a imprensa local, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) promete completar a ponte, atualmente em construção sobre o Rio Madeira, até o mês de dezembro de 2018 (DNIT..., 2017b)

Por enquanto, em períodos de seca, a balsa, único acesso terrestre do Acre ao Brasil, carrega só a metade dos veículos que aguenta normalmente, produzindo filas quilométricas de caminhões e dificultando a provisão de bens de primeira necessidade. Isso determina situações de emergência estadual tanto no Acre quanto em Rondônia, a mais recente sendo aquela do mês de agosto de 2017 (DNIT..., 2017a; LIMA, 2017; GOVERNO..., 2017). Além disso, situações de emergências são declaradas também em períodos de cheia, como em fevereiro de 2014 (NATANI, 2014).

Quando o Acre se encontra assim isolado, se montam planos especiais “para importar combustível do Peru” (LOPES, MEIRELES e MARTINELLO, 2015). Nesses períodos de crise, recebemos comida e medicamentos nacionais por meio de “Aeronaves da Força Aérea Nacional” e “caminhões do Exército [...] com suspensão elevada” (RIO..., 2014); e apenas quando essas medidas se revelam insuficientes, finalmente o Governo Estadual pode começar a dialogar com o Ministério da Agricultura brasileiro, para que seja liberada a importação de “alho, trigo, pimenta e hortifrutigranjeiros” do Peru ao Acre (VERDÉLIO, 2014).

Se em situações de emergência, o Acre importa produtos alimentares da fronteira peruana bem ao lado, em condições normais a comida e os combustíveis chegam de regiões afastadas, localizadas geralmente nos maiores centros urbanos e econômicos do Brasil, a milhares de quilômetros de distância de Rio Branco. A ponte sobre o Rio Madeira não vai substancialmente mudar isso: os produtos continuarão a chegar de lugares extremamente remotos e continuarão a custar um absurdo. Voltando às palavras de Albuquerque (2016), isso nos faz entender como a construção

discursivo-semântica do “Acre” como parte da narrativa da nação brasileira opera no sentido de nos impor comportamentos e decisões absurdas, para ser parte desse imaginário Brasil: o “Acre” é orgulhosamente “Brasil”, ao custo de sobreviver em uma situação de substancial escassez, ignorando a abundância amazônico-andina dos nossos dois países vizinhos, e ficando constantemente na espera dessas mercadorias e produtos sobrevalorizados que chegam de longe. Com efeito, não surpreende que foi logo depois da cheia do Rio Madeira em 2014, que a Associação Comercial do Acre (ACISA) pediu a prorrogação da liberação ao transporte de mercadorias chegando do Peru (MARCEL, 2015).

O regime da escassez, preço a ser pago para que o Acre faça parte moralmente do Brasil, atinge tanto o movimento das mercadorias quanto também a mobilidade das pessoas. Assim, se quiséssemos viajar para além de Porto Velho, teríamos que comprar passagens aéreas, que do Acre para o (resto do) Brasil são geralmente caríssimas. Novamente, o nosso impulso de visitar os centros econômicos, culturais e turísticos brasileiros supera muitas vezes as questões de conveniência prática, já que viajar para Lima, La Paz, Cusco ou Cochabamba custa muito menos do que voar para qualquer capital brasileira.

### **O espaço construído do Brasil imaginado**

Benedict Anderson nos ensina que a nação “é *imaginada*, porque mesmo os membros da menor nação nunca conhecerão ou encontrarão a maioria dos outros membros, nem ouvirão falar deles e mesmo assim nas mentes de cada um vive a imagem da comunhão deles” (ANDERSON, 2006, p. 6).<sup>3</sup> Se isso é verdade para quem tem facilmente acesso a outras cidades, para nós no Acre isso é ainda mais verdade, porque daqui cada deslocamento para o Brasil implica um gasto enorme em termos de dinheiro e de tempo. Acabamos assim sonhando com esse país distante, nos imaginando como membros dele, e juntando dinheiro para pagar passagens até as suas cidades mais bonitas e representativas.

Nesse sentido, em Rio Branco, vale dizer que percebemos uma dada

---

3 Tradução nossa para o excerto: “It is *imagined* because the members of even the smallest nation will never know most of their fellow-members, meet them, or even hear of them, yet in the minds of each lives the image of their communion” (ANDERSON, 2006, p. 6).

## ARTIGO

necessidade de reforço da proximidade com esse Brasil “imaginado”, tanto no sentido do espaço, quanto no sentido do tempo. Um exemplo disso pode ser observado em uma escola pública da cidade (Figura 2), em que relógios posicionados no pátio de entrada da instituição lembram diariamente à comunidade escolar a hora em Brasília – DF e a hora no estado do Acre, cujo fuso horário é de duas horas a menos em relação à capital brasileira, chegando a três horas de diferença durante o período do horário de verão.



Figura 2 – Pátio da Escola Estadual Lourival Sombra Pereira Lima, em Rio Branco.  
(Fonte: Jairo Souza, arquivo pessoal, 2017)

Outro exemplo dessa problemática se dá com filiais de empresas nacionais com sede em Rio Branco. É o caso da Embrapa Acre, que acaba enfrentando dificuldades para a realização de algumas de suas atividades, já que a comunicação da filial com a central da empresa em Brasília fica prejudicada, sobretudo quando o fuso horário passa a ser de três horas de diferença. Em outras palavras, no período do horário de verão, enquanto os funcionários da Embrapa Acre se dirigem ao refeitório para o café da manhã, os seus colegas em Brasília se preparam para o almoço. Isso, de certa forma, pode ter influenciado a empresa a alterar o horário de entrada de seus funcionários de 8:00 h para as 7:30 h da manhã, com o intuito de reduzir os prejuízos acarretados pela diferença no fuso horário.

Ressaltamos que a diferença de fuso horário não representa em si um problema. Porém, pelo fato de essa diferença representar um atraso de tempo na perspectiva da capital Brasília, ficam reforçadas as narrativas em relação ao norte do país como um lugar distante e por isso, sempre atrasado. Nesse sentido, a questão do tempo entra como mais um elemento que problematiza não somente a questão geográfica e de fronteira, mas também uma dinâmica desigual que dificulta a posição do Estado do Acre em relação ao restante do país, mantendo, portanto, a região prisioneira de uma narrativa nacional histórica, silenciadora de outras possibilidades e de uma articulação política e socioeconômica mais justa e coerente.

A nação que nós imaginamos e legitimamos está constantemente empenhada em construir discursivamente os seus espaços, além do seu tempo. Assim, acontece que as fronteiras da região Sul do Brasil, são amplamente reconhecidas como “estratégica[s]” (MOREIRA, 2000, p. 5) enquanto as inúmeras fronteiras amazônicas que abraçam a região Norte do Brasil não são geralmente narradas da mesma forma.

Aliás, essas fronteiras muito frequentemente não são narradas de forma nenhuma, pelo menos em âmbito nacional. Ou, alternativamente, quando o foco não é o discurso da proximidade estratégica com outros espaços nacionais, essas fronteiras tornam-se lugar de trânsito perigoso, de penetração de identidades alheias dentro do espaço brasileiro. Logo, somos bombardeados cotidianamente com narrativas de bolivianos e peruanos que violam a fronteira e vêm desenvolvendo atividades ilegais no Acre. Assim, a Estrada do Pacífico, importante rodovia que conecta o Brasil ao Peru, é narrada como fonte de atividades ilegais e povoados informais:

A 105 km de Puerto Maldonado, La Pampa é um pouco de tudo: cidade, favela e entreposto comercial. Reúne 5.000 habitantes, talvez o dobro ou o triplo. Ninguém nunca contou. Fica às margens da Carretera Interoceánica Sur, nome oficial da Estrada do Pacífico que liga o Brasil à costa peruana. É um amontoado de gente em palafitas que servem de casas, pequenos restaurantes, cafés, salões de beleza, “lan houses”, igrejas evangélicas, prostíbulos, hotéis, escritórios e lojas de apetrechos para a mineração. Tudo precário, com iluminação à base de querosene e fossas improvisadas como latrinas. E motos, muitas motos. La Pampa é um subproduto da Estrada do

Pacífico, uma rodovia que começa na cidade acreana de Assis Brasil, fronteira Brasil-Peru, e segue até Inambari, no pé dos Andes (ZANINI, 2017).

Aliás, já em 2012, no popular blog de Altino Machado, Valdeci Nicácio Lima propunha um “boicote acreano contra bolivianos”:

Não se trata de racismo ou xenofobia, mas, sinceramente, está na hora de fazermos alguma coisa para demonstrar que paciência tem limite. É sabido que mesmo com todas essas benesses que o Brasil concede ao povo boliviano, nós só recebemos em troca cocaína, armas, produtos piratas, imigrantes ilegais com bugigangas, comércio ilegal e criminosos (LIMA, 2012).

Analogamente, nos mesmos dias em que começávamos a escrever este trabalho, o governador acreano, Sebastião Afonso Viana Macedo Neves (ou simplesmente Tião Viana), também preocupado com o narcotráfico internacional, lamentava que “as fronteiras da Amazônia estão completamente abertas”, e solicitava “a criação de um fundo nacional de segurança pública e ação emergencial com um conselho nacional de segurança pública envolvendo os estados do Brasil” (VIANA *apud* COSTA, 2017). Poucas semanas depois, Rio Branco hospedou o “Encontro de Governadores do Brasil pela Segurança e Controle das Fronteiras – Narcotráfico”. Durante esse encontro, a vice-governadora do Acre, Nazareth Lambert, declarava que

esse é um momento grave da nossa sociedade em relação ao combate do narcotráfico. Precisamos tomar medidas exatas em relação ao controle das fronteiras, que não afeta somente os estados da Amazônia Legal, mas sim o Brasil como um todo (LAMBERT *apud* BRASIL e MELO, 2017).

Essa percepção não é uma prerrogativa acreana, mas sim parte de uma neuropsicose comum a vários outros estados fronteiriços da Região Norte. No mesmo evento, a governadora de Roraima, Suely Campos, apontava que no seu estado,

que têm duas fronteiras com países da Venezuela e da Guiana, temos quase dois mil quilômetros de fronteira, então, é humanamente e institucionalmente impossível o estado prover essa segurança. O governo federal tem que compartilhar com a segurança nacional, mesmo porque é uma atribuição dele [...]. Temos um aumento da criminalidade em 55%, estamos com nosso sistema de saúde estrangulado, porque aumentou em mil por cento por causa dos atendimentos aos venezuelanos. A segurança hoje debatida aqui



com os governadores e com os ministros da área é um tema importantíssimo (CAMPOS *apud* BRASIL e MELO, 2017).

Ainda no final de 2017, conforme a imprensa, Tião Viana voltava a identificar as fronteiras do Acre como origem da onda colossal de violência e mortes que caracterizou Rio Branco naquele ano, já que o G1 relatava que: “segundo o governador, a violência no estado acreano é resultado do livre acesso pela fronteira. Ele afirmou que se as fronteiras fossem fechadas, o Acre seria um dos estados mais pacíficos do Brasil” (DOS..., 2017)

Conforme todos esses discursos, as fronteiras dos estados amazônicos do Brasil, e em particular aquelas acreanas, não são oportunidades estratégicas como lá no Sul, mas sim um problema. Um problema, inclusive, que precisa ser enfrentado pelo Brasil inteiro.

Utilizando o trabalho de Michel de Certeau, podemos ler a nação imaginada brasileira como produtora de “relatos de espaço”, ou seja, de determinadas narrativas espaciais que são impostas sobre quem percorre os espaços, e que – independentemente das várias práticas de microrresistências que são empreendidas contra elas – buscam invisibilizar outras maneiras de ler os mesmos (DE CERTEAU, 1998, p. 199-217). Outrossim, usando as palavras de Raka Shome, a nação brasileira se configura como formuladora de determinadas “espacialidades de poder”, que produzem “geografias de poder desiguais, através das quais práticas de mobilidade são causadas diferencialmente e desigualmente, através das quais sujeitos flexíveis são produzidos desigualmente, e através das quais a política do corpo nacional é organizada e adequada” (SHOME, 2003, p. 54)<sup>4</sup>. Finalmente, para descrever a caracterização comum das fronteiras amazônicas brasileiras, podemos utilizar o conceito de “eixo geopolítico racializado” formulado por Joseph Pugliese (2007).<sup>5</sup>

Em geral, a nação imaginada brasileira constrói o seu espaço, em oposição aos territórios, às práticas e aos corpos racializados, “ilegais”

---

4 Tradução nossa para o excerto: “unequal geographies of power through which practices of mobility are differentially and unequally engendered, through which flexible subjects are differentially and unequally produced, and through which a national body politic is organized and arranged”.

5 Tradução nossa para o excerto: “racialised geopolitical axis”.

e até “monstruosos” que estão do outro lado das fronteiras amazônicas. Nesse contexto, o Acre, quando o nível do Rio Madeira sobe ou desce até impedir o transito normal de veículos de/para Rondônia, fica “isolado” (RIO..., 2014).

### **A ilha do Vale do Acre e a sua brasilidade liminar e precária**

Em março de 2014, durante a cheia do Rio Madeira, a imprensa local declarava que precisava de “muita coragem, para quem se atreve a atravessar esse mar de água” pois, durante essa “tragédia ambiental de proporções gigantes” (WENCESLAU, 2014), o “nível do Rio Madeira chega[va] a 18,72 metros e isola[va a] chegada por terra ao Acre” (RIO..., 2014). Com esse mar “trágico” e espantoso de um lado, e os territórios e corpos “abjetos” e, portanto, intransitáveis de bolivianos e peruanos do outro lado, o Acre tornou-se uma ilha. Para fornecer alimentos, combustível e consumíveis, comboios de caminhões atravessavam diariamente a rodoviária alagada até chegar à balsa, arriscando veículos e vidas: aliás, uma morte foi reportada durante esse empreendimento (WENCESLAU, 2014).

Aqui, ainda que expressando respeito e admiração por essas ações verdadeiramente heroicas, não podemos deixar de notar que tudo isso poderia ter sido evitado se as conexões de estrada com a Bolívia e o Peru tivessem sido melhor aproveitadas. O fato mesmo que isso não tenha acontecido nos permite dizer que, dentro das narrativas espaciais da nação brasileira, o Acre é uma ilha.

Mas que tipo de papel tem essa ilha dentro do espaço nacional brasileiro? Sabemos que o Acre, no âmbito da cultura nacional brasileira, é marginalizado e esquecido, ao ponto de ser objeto de representações “encontradas em várias redes sociais na internet”, baseadas na “afirmativa categórica de que ‘o Acre não existe’” (LUCENA e BARROS, 2014).

Então, se a insularidade do Acre se sustenta, por um lado, sobre a negação da proximidade com quem está do outro lado das duas fronteiras internacionais, por outro lado é baseada exatamente sobre essa marginalidade, tanto material quanto discursiva, no âmbito do espaço nacional brasileiro. Isso faz com que o território e a população acreana permaneçam em uma posição intermediária e liminar, suspensos entre a

celebração, às vezes xenofóbica, da própria brasilidade, e a negação dessa mesma brasilidade perpetrada nacionalmente. O Acre é, ou pelo menos se comporta como, uma ilha, situada entre o “mar trágico” das águas do Rio Madeira e as “perigosas fronteiras” peruana e boliviana (Figura 3).



**Figura 3 – Mapa da “Ilha do Vale do Acre”.** (Fonte: Marcello Messina, elaboração pessoal, 2017).

## Conclusões

Voltando ao Acre do Peru, antes de chegar à alfândega brasileira, encontramos uma placa de boas-vindas que nos informa que “o Acre é o 1º Estado Brasileiro” (Figura 4). Gostamos bastante dessa afirmação, que não pode ser entendida de outra maneira, senão como uma provocação. Na realidade, o Acre não consegue aproveitar muito da sua posição estratégica (ou seria melhor dizer, ao Acre não é permitido aproveitar-se dessa posição) e acaba sendo, ao contrário, o último estado brasileiro — ou talvez nem consiga fazer parte desse Brasil!

Talvez, quem chegue do Peru tem que atravessar justamente o Rio Madeira para chegar ao Brasil. Não estamos totalmente certos disso: as vezes o Brasil só comece (e acabe) nas grandes cidades do Sul e do Sudeste. Mesmo assim, é exatamente aqui que queremos lançar a nossa provocação: a verdadeira fronteira nacional do Brasil, nessa região, não é o Rio Acre, mas sim o Rio Madeira, ou seja, o “Brasil” acaba de fato em Porto Velho.

Portanto, para nós, rejeitando a construção nacionalista e amazonalista do “Acre” como parte da “Amazônia brasileira”, teríamos que orientar as nossas ações e repensar a nossa identidade a partir da nossa situação fronteiriça, tanto pandina quanto madredeiosense.



**Figura 4 – Placa de boas-vindas anuncia o Acre como o primeiro estado brasileiro.** (Fonte: Marcello Messina, arquivo pessoal, 09/07/2017)

Finalmente, retomando a proposta por nós assinalada no início desse texto em Uwa’kürü (ALBUQUERQUE, 2016), de um Acre narrado a partir de um ideal nacionalista e, por isso, silenciador de outras geografias ricas de outras potencialidades, apontamos para a relevância de debatermos um Acre amazônida mas também andino desde os geoglifos históricos (SCHAAN, RANZI e PÄRSSINEN, 2008) até os sítios arqueológicos do arquipélago do Marajó no Estado do Pará como espaços continentais possuidores de multiterritorialidades inseridas na chamada Era Moderna, mas de forma silenciada pela narrativa histórica colonial e nacional. Lugares de trânsito e de trocas, cidades marcadas pelas rotas coloniais como Rio Branco, entre muitas outras na região,

precisam se reconhecer como narradas, mestiças e marcadas por inúmeros silenciamentos, para, a partir desses deslocamentos não-ressentidos, tirar dos silêncios potencialidades e possibilidades em que a diferença de um fuso-horário em relação à capital Brasília possa ganhar outros sentidos, não mais de separação, de negação ou atraso, mas de afirmação de outro tempo e de outras geografias imanentes.

## Referências

- ALBUQUERQUE, G. R. Acre, In: ALBUQUERQUE, G. R.; PACHECO, A. S., **Uwa'kürü: dicionário analítico**, Rio Branco: Editora Nepan, 2016. p. 13-29.
- ANDERSON, B. **Imagined communities: reflections on the origin and spread of nationalism**. London: Verso Books, 2006.
- BRASIL, J.; MELO, Q. Governadores defendem a criação de Sistema Nacional de Segurança durante encontro no AC. **G1 Globo**, 27 de outubro de 2017. Disponível em: <<https://goo.gl/Aw1jEr>>
- COSTA, R. Governador do Acre critica Plano Nacional de Segurança e cobra Temer. **Correio Braziliense**, 10 de outubro de 2017. Disponível em: <https://goo.gl/W4P3s4>
- DE CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. Petrópolis: Editora vozes, 1998.
- DNIT declara emergência no trecho da BR-364 que liga estado do Acre a Rondônia. **Contilnet**, 2 de setembro de 2017a. Disponível em: <<https://goo.gl/DGXzL1>>.
- DNIT informa que ponte sobre o Rio Madeira, que liga o AC a RO, fica pronta em 2018. **Acre 24 Horas**, 23 de junho de 2017b. Disponível em: <https://goo.gl/mLmyz5>
- DOS 457 homicídios registrados no Acre em 2017, 92% das vítimas são homens. **G1 Globo**, 28 de dezembro de 2017. Disponível em: <https://goo.gl/UjWbMf>
- GOVERNO de Rondônia decreta situação de emergência na região da Ponta do Abunã devido à seca do Madeira. Rondoniagora, 18 de novembro de 2017. Disponível em: <<https://goo.gl/BUEqjQ>>
- LIMA, A. Viana decreta situação de emergência em Rio Branco, Brasiléia e Porto Acre por conta da estiagem. **O Alto Acre**, 25 de agosto de 2017. Disponível em: <<https://goo.gl/kQt6Ht>>.
- LIMA, V. N. Boicote acreano contra bolivianos. **Blog do Altino Machado**, 28 de abril de 2012. Disponível em: <<https://goo.gl/c5fkAr>>
- LOPES, B.; MEIRELES, G.; MARTINELLO, T. Nova cheia do Rio Madeira preocupa autoridades e especialistas apontam como causa a ação humana. **A Gazeta do Acre**, 26 de janeiro de 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/gdw5GD>>.

- LUCENA, G. X.; BARROS, J. M. Memórias e Interações Midiatizadas: O Acre Existe? **Anais do XII Congresso da Associação Latinoamericana de Investigadores de las Ciencias de la Comunicación**. Lima: PUCP. Disponível em: <https://goo.gl/csvB9v>.
- MARCEL, Y. Acre quer manter importação de produtos do Peru por até dois anos. **G1 Globo**, 12 de maio de 2014. Disponível em: <https://goo.gl/hNnVQV>.
- MOREIRA, I. **Construindo o espaço brasileiro**. São Paulo: Editora Ática, Vol. 2, 2000.
- NATANI, R. Acre decreta situação de emergência devido cheia do Rio Madeira, em RO, **G1 Globo**, 27 de fevereiro de 2014. Disponível em: <https://goo.gl/2GRKch>.
- PUGLIESE, J. White Historicide and the Returns of the Souths of the South. **Australian Humanities Review**, n. 42, 2007. Disponível em: <https://goo.gl/Raf7nP>.
- RIO Madeira chega a 18,72 metros e deixa Acre isolado do resto do país. **O Globo**, 3 de março de 2014. Disponível em: <https://goo.gl/6Xxehk>.
- SCHAAN, D.; RANZI, A.; PÄRSSINEN, M. (Orgs.). **Arqueologia da Amazônia Ocidental: os geoglifos do Acre**. Belém: Editora Universitária UFPA, 2008.
- SILVA, F. B.; SOUZA, J. A.; MESSINA, M. Contentious Narratives in Amazonian Cities Along the Brazil–Bolivia Border: Memories and Resentments Turned Heroic and Glorious. **Bitácora Arquitectura**, n. 36, 2017, p. 130-137.
- QUER atravessar a balsa do rio Madeira? Prepare o bolso. **Tarauacá Notícias**, 30 de setembro de 2016. Disponível em: <https://goo.gl/8jrjKF>.
- SHOME, R. Space Matters: The Power and Practice of Space. **Communication Theory**, v. 13, n. 1 (2003), p. 39-56.
- VERDÉLIO, A. Acre vai importar alimentos do Peru. **EBC**, 7 de março de 2014. Disponível em: <https://goo.gl/G63txX>.
- WENCESLAU, R. Imagens do Rio Madeira na Situação atual. **Gazeta Alerta**, 18 de março de 2014. Disponível em: <https://youtu.be/vmLpXgsE9e8>.
- ZANINI, F. A corrida do ouro no Peru. **Folha de S. Paulo**, 19 de fevereiro de 2017. Disponível em: <https://goo.gl/EoJhLH>.

Data de recebimento: 01/05/2018

Data de aceite: 30/05/2018