

## **TRÍPLICE FRONTEIRA AMAZÔNICA ENTRE BRASIL (ACRE), PERU E BOLÍVIA – O CASO PARTICULAR DOS TAXISTAS NA FAIXA DE FRONTEIRA.**

*Bruno Leonardo Lima da Silva*

### **RESUMO**

Este artigo visa apresentar um fenômeno pouco conhecido e estudado, que se desenvolve a bastante tempo, na erma região da tríplice fronteira amazônica do Brasil(Acre) com a Bolívia e Peru, Trata-se da intensa participação dos motoristas do serviço de táxi, nos crimes relacionados ao tráfico de drogas e suas possíveis implicações para o aumento da violência nas cidades de fronteira, cortadas pela BR 317, mas conhecida como a Transpacífica. Ademais demonstramos a franca expansão da produção da droga peruana, sua íntima ligação com as rotas do tráfico no estado, com ênfase na utilização do modal rodoviário e hidroviário. Tal fenômeno está diretamente associado às expressivas apreensões de drogas, sobretudo a cocaína, realizadas no estado do Acre, um dos maiores corredores de transporte de drogas do Brasil. Nesse contexto, visamos apresentar uma perspectiva analítica, bem como os possíveis apontamentos na direção de implementar ações repressivas e preventivas, a fim de interromper o elo estabelecido entre a prestação do serviço essencial (táxi) e os crimes enunciados. Assim é de fundamentação precípua a promoção do aumento da integração entre as polícias dos países do arco fronteiriço, somado a ações mais específicas de controle das Polícias da União em conjunto com as Polícias do Estado do Acre, somado ainda ao desenvolvimento de políticas públicas para a região.

**PALAVRAS-CHAVE:** táxi; tráfico de drogas; tríplice fronteira amazônica; violência local.

### **CONSIDERAÇÕES INICIAIS**

A fronteira internacional brasileira e acreana tem 2.230 km de extensão, sendo 30% (670 Km) com a Bolívia e 70% (1.560 Km) com o Peru. A fronteira do Brasil (Acre) com o Peru e a Bolívia representa um dos principais espaços geográficos na América do Sul em que o ingresso da droga no Brasil é grandioso e acontece de modo tranquilo, não causando qualquer tipo de dificuldade para os traficantes e empreendedores criminosos locais (ZEE/AC, 2010).

O Estado do Acre possui um total de 22 municípios, sendo que 18 destes fazem fronteiras diretamente com o Peru e a Bolívia. A ligação por rodovia do Acre (Brasil) com a Bolívia é feita na fronteira das cidades de Epitaciolândia e Brasiléia com Cobija, capital do departamento de Pando da província de Nicolás Suárez.

A ligação por rodovia do Acre com o Peru é feita pelas cidades de Assis Brasil (Brasil)AC e Iñapari (Peru), a capital da Província de Tahuamanu, no Departamento de Madre de Dios (ZEE/AC, 2010).

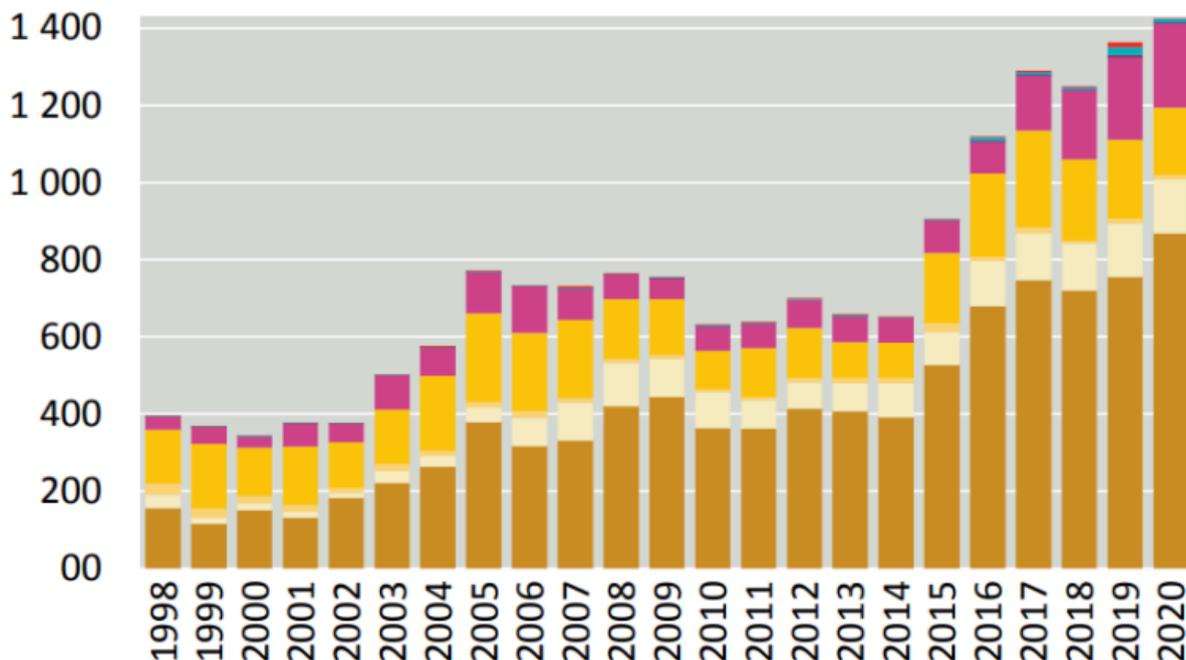
A rodovia Interoceânica ou do Pacífico, no Brasil é conhecida como BR 317 e interliga todos os municípios acreanos da faixa de fronteira. Tal rodovia é um dos empreendimentos do “Eixo Peru-Bolívia- -Brasil” da IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana), que tem como objetivo estimular a integração econômica, política e sociocultural da América do Sul (IIRSA, 2010).

Historicamente esta região fronteira internacional, encontra-se em situação de isolamento e abandono, padecendo da falta de efetivas políticas públicas, voltadas para o desenvolvimento local, segurança, saúde e transporte. Essas mazelas estatais contribuem decisivamente para a ocorrência dos mais diversos tipos de ilícitos, incluindo o tráfico de cocaína que representa a principal atividade do crime organizado

O tráfico fronteiro ocorre diariamente e sem a preocupação por parte dos criminosos de serem reprimidos pelo Estado, que se aproveitam da negligência estatal, para contrabandear a matéria-prima utilizada na fabricação da droga, como também introduzir a cocaína que é vendida em território brasileiro e destinada a outros países.

Dentro deste contexto desenvolve-se um fenômeno ainda pouco evidenciado que é intensa participação dos motoristas do serviço de táxi, nos crimes relacionados ao tráfico de drogas. As figuras elencadas abaixo demonstram as estatísticas de apreensões e monetização realizadas pela PRF no período de 2020 a 2023 na região.

**Figura 01** – Total de apreensões em Kg na faixa de fronteira do Acre.



Fonte: Adaptado de UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, 2022b.

O tráfico local procura alocar esses profissionais dentro de suas demandas de transporte, pois sabem que estes desenvolvem uma atividade regular, que permite o transporte da droga diuturnamente pela rodovia ou por rotas mapeadas que conhecem muito bem (carreteras ou ramais), além de serem munidos de um sistema de comunicação rádio eficiente o que permite identificar qualquer atuação policial eminente.

Pois bem, nos cabe questionar se esta participação dos motoristas de táxi nos crimes relacionados ao tráfico de drogas na tríplice fronteira do estado do Acre, contribuem de forma direta para o aumento da violência local?

Hoje no estado do Acre existe uma crescente integração das forças policiais que atuam na região de fronteira e segundo os levantamentos estatísticos da PRF e da Polícia Civil/AC relativos ao número de apreensões de entorpecentes, este grupo (taxista de fronteira) integra grande parte deste montante, devido a facilidade com que cruzam a área de fronteira entre os três países.

Após dois anos a frente da Chefia da Seção de Operações da PRF no Acre, foi possível realizar esse estudo introdutório ao tema do tráfico implementado por parte desses profissionais, isto possibilitou uma constatação direta desse tipo de delito, foram inúmeras operações deflagradas através de planejamento de ações de combate a essa prática, com um grande número de prisões e planejamento de operações de inteligência visando o mapeamento das rotas mais utilizadas.

Os resultados deste diagnóstico preliminar podem:

- Apresentar subsídios para a implementação de ações de policiamento de fronteira a fim de interromper o elo estabelecido e consolidado entre motoristas de táxi e traficantes da região;
- Indicar estratégias para ampliar a integração entre as polícias dos países que fazem parte da tríplice fronteira;
- Viabilizar por meio de uma coordenação ou ações específicas da PRF, PF e Polícias Estaduais, alcançar os objetivos apontados no Plano Nacional de Segurança Pública para a Amazônia;
- Promover a elaboração de propostas/estudos com fins de aumentar a fiscalização efetiva na origem por parte do estado, no cadastro e acompanhamento desses profissionais que realizam o serviço de transporte de passageiros.

A relação entre o consumo de drogas e o aumento da violência nos centros urbanos envolve múltiplas variáveis, onde se inserem a segurança pública e o tráfico de drogas (ENAFRON, 2016).

O Acre representa um componente fundamental para o tráfico de cocaína e pasta base de coca, não que este represente um grande centro consumidor, longe disto, o mercado consumidor de cocaína no Acre é insignificante no que se refere a ganhos econômicos se comparado a outros centros (ENAFRON, 2016).

O poder aquisitivo e o contingente populacional do Estado não oferecem condições de consumo para que seja auferido expressivo faturamento. Porém no Acre está implantado e operando um dos maiores corredores logísticos do transporte de droga, em decorrência da ausência de políticas públicas e aparato policial condizente com a extensão fronteiriça.

Estes são fatores essenciais nesta região de fronteira brasileira, sendo que a violência urbana no Estado pode, em parte, decorrer deste fato, pois as facções disputam o controle sobre o lucrativo transporte de passageiros.

## **O CONTEXTO HISTÓRICO DA REGIÃO DA TRÍPLICE FRONTEIRA**

Para sustentar os argumentos deste trabalho, faz-se necessário compreender o contexto histórico inicial da definição desse espaço fronteiriço. A região entre Brasil (Acre), Bolívia (Pando) e Peru (Madre de Dios e Ucayali) se conformou economicamente no contexto do extrativismo do látex, na passagem do século XIX e primeira década do século XX (BELTRÁN, 2001).

Por sua vez, o atual limite internacional da região fronteiriça, formado pelos departamentos de Pando, Madre de Dios e Ucayali, foi consolidado, historicamente, sobre territórios ancestrais de diversos povos indígenas. Destarte, a faixa fronteiriça é habitada por descendentes de diferentes povos nativos e, há pouco menos de 150 anos, por seringueiros de origem nordestina (no caso do Brasil) e, por migrantes do altiplano (no caso da Bolívia e do Peru) (BELTRÁN, 2001).

Em virtude da franca expansão da borracha e o jogo de interesse dos em torno desta, o movimento expansionista obrigou, no final do século XIX, os governos do Brasil, Bolívia e Peru a tomarem decisões para consolidar a soberania naqueles territórios, para assegurar suas fronteiras políticas e, assim, atender também aos interesses dos donos das cauchérias, dos seringais e dos seringais (BELTRÁN, 2001).

Inserida nesse limiar de trocas, a formação dessa fronteira trinacional ocorreu, portanto, em uma dinâmica social complexa, entrelaçada a processos de escala regional, nacional e mundial (BELTRÁN, 2001).

Formada pelos departamentos de Pando, na Bolívia, e Madre de Dios, no Peru, e o estado do Acre, no Brasil, a atual região fronteiriça, durante décadas, chamou pouca atenção dos respectivos governos centrais (PAULA; MORAIS, 2010).

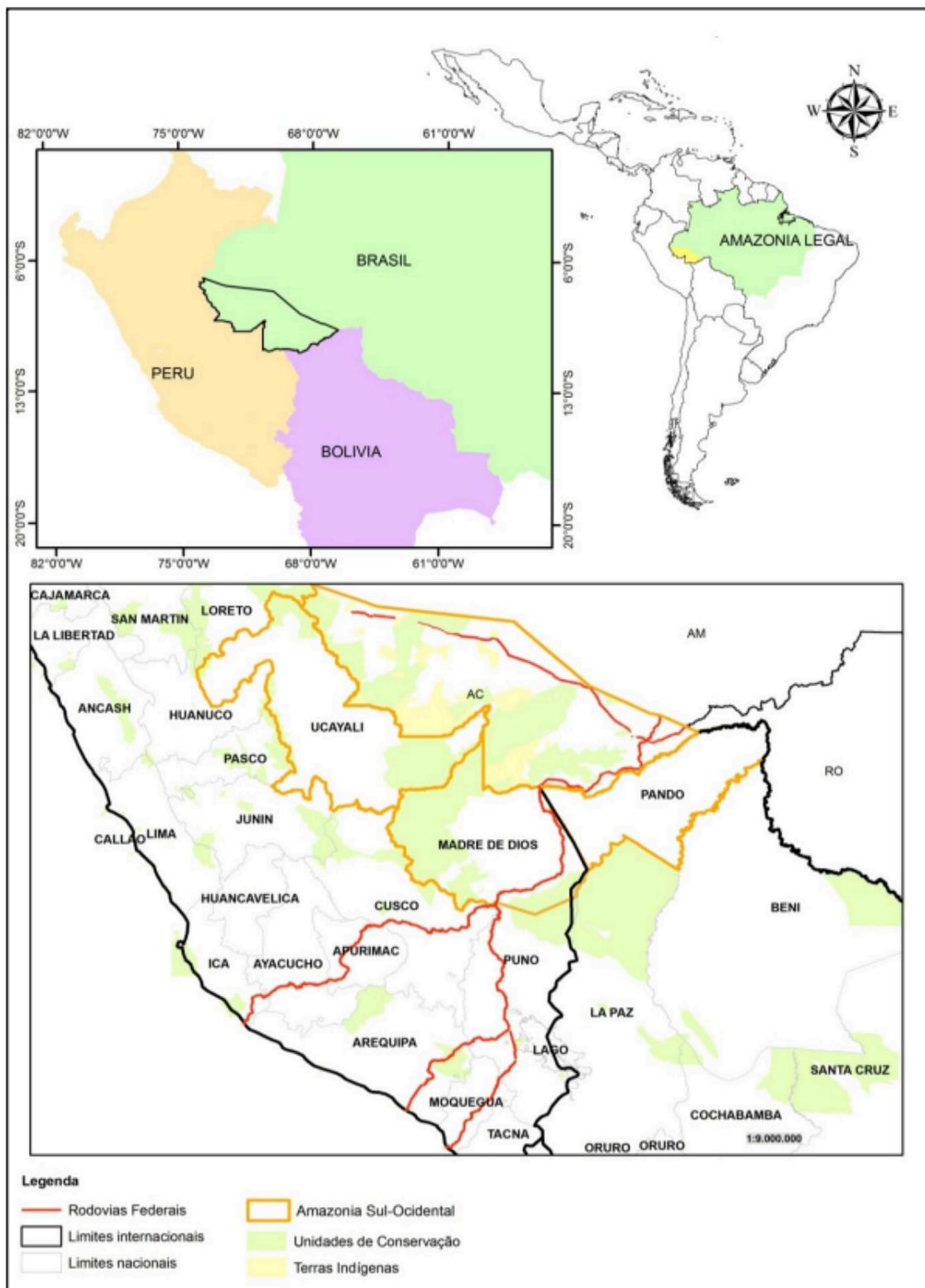
Nas duas primeiras décadas do século XXI, novas dinâmicas econômicas têm mostrado a continuidade dos interesses por esta porção da Pan-Amazônia, sendo verificados na proposição de projetos de integração regional, permitindo, assim, múltiplas territorialidades e fluxos de capital e de pessoas (PAULA; MORAIS, 2010).

Porém, na atualidade, vários eventos mostram sua importância estratégica e geográfica; entre eles, projetos públicos e privados de integração sul americana, além de políticas ambientais envolvendo os três países, que visam, principalmente, à exploração da biodiversidade da floresta tropical (PAULA; MORAIS, 2010).

Dentre os projetos de integração sul-americana, nesta região, destacam-se o Complexo Hidrelétrico do Rio Madeira, no estado de Rondônia (BR) e a construção da rodovia interoceânica, também conhecida como Estrada do Pacífico ou BR-317 (Oliveira, 2012).

A propósito, cabe ressaltar que esta rodovia de interligação entre os estados nacionais, que dar-se boa parte da dinâmica do estudo a ser apresentado no presente trabalho, servindo como uma grande porta de entrada para os ilícitos do tráfico de drogas, contrabando de armas, cigarros, além de se apresentar-se como um corredor migratório de bolivianos, peruanos, caribenhos e africanos, no sentido América Central-América do Sul e/ou Brasil, com destaque para a entrada no território nacional, via estado do Acre.

**Figura 02** – Localização da região da tríplice fronteira.



**Fonte:** ZEE/AC/BR, 2010; GEOGPS/PE, 2016; CDRNB/BO, 2016.

## **A DEFINIÇÃO DOS LIMITES DA FRONTEIRA DA BORRACHA**

Podemos adotar como definição do termo fronteira a uma linha divisória entre algo que conhecemos e que, em certo sentido, nos pertence é algo que desconhecemos e, portanto, não nos pertence. Nesse sentido, segundo Foucher, (1991) a origem da palavra é derivada do “latim *fronteria* ou *frontaria* e indicava, inicialmente, a parte do território in fronte”, isto é, nas margens, nas bordas do mundo conhecido.

A delimitação de fronteiras faz parte de um contexto de interesses e de manipulação. Estas são definidas “como instrumentos para comunicar uma ideologia”, (RAFFESTIN, 1993, p. 167).

Em outros termos, ideologia e poder de controle e legislação estão, em grande medida, ligados. Sendo assim, as fronteiras e os territórios são criados para estabelecer domínios e demarcar territórios, de modo a insinuar precisão, bem como insinuar limites que possam estabelecer múltiplas formas de sociabilidades e redefinir territorialidades, em suas distintas linhas de enfoque (FOUCHER, 1991).

Com isso, a ideia de fronteira entre as nações está associada, como ressalta Foucher, às “estruturas espaciais elementares que correspondem ao invólucro contínuo de um conjunto espacial e, mais especificamente, de um Estado-nação”. Nessa definição de fronteira, é destacada a questão da descontinuidade geopolítica, que possui, de um lado, a função de limitação das soberanias.

De outro lado, coloca em pauta uma função simbólica que designa o pertencimento a uma comunidade política “inscrita em um território próprio e uma função imaginária, que conota uma relação com o outro, o vizinho” (FOUCHER, 1991). É notório que o processo de colonização da região foi impulsionado, de início, pela exploração das “drogas do sertão” e, depois, pela exploração do látex, fator este que levou a inúmeras consequências para seus habitantes originários. Dentre elas, primeiramente, ressalta-se o choque epidemiológico, provocando enorme mortandade e profunda desestruturação social e psicológica, que multiplicava e estendia o efeito das doenças.

Depois, as “correrias”, as expedições armadas, que tinham o intuito de ‘limpar o terreno’ para os não indígenas extraírem o látex. E, também as entradas catequéticas, que foram responsáveis pelo ‘amansamento’ das populações nativas para o trabalho (IGLESIAS, 2008).

Desta forma até meados da década de 1880, o espaço que hoje corresponde ao departamento de Pando, aparecia nos mapas bolivianos como território desconhecido, ignorado. Da mesma forma, os espaços que correspondem ao atual estado do Acre e ao departamento de Madre de Dios(Peru) foram, durante séculos, inexplorados economicamente por uma população não indígena (MORAIS et al., 2012).

A partir do final desta década teve início, de forma mais intensa, a invasão/ocupação da Amazônia Sul Ocidental por uma população não indígena, que adentrou mata adentro para extrair o “leite da seringueira” (BÉLTRAN, 2001).

A extração do látex foi grande força dinamizadora para o despertar da região como espaço produtor de borracha. Com isso, a crescente demanda do mercado internacional valorizou as terras pelo que se observa, o uso industrial elevou a extração do látex à categoria de produtos “estratégicos”, o que estimulou os interesses do capital internacional, como a entrada de companhias europeias e norte-americanas. (BÉLTRAN, 2001).

Nesse cenário, percebe-se que foi a exploração do látex que motivou a Guerra del Acre, conflito armado de brasileiros do rio Acre contra a ocupação boliviana de terras ricas em árvores de seringa. Vale ressaltar que, quando iniciou a exploração do látex, sob comando de seringalistas brasileiros, as terras exploradas por estes, de acordo com o Tratado de Ayacucho de 1867, pertenciam à Bolívia (VALCUENDE, 2009).

Deste modo, foi a disputa pelo domínio das seringueiras que provocou tensões e negociações entre o governo brasileiro e boliviano em um primeiro momento e, depois, com o governo peruano para definição do limite internacional (MORAIS et al., 2012).

Este conflito, ou seja, luta por recursos econômicos, foi o propulsor das negociações que definiram a atual fronteira política entre os três países nesta parte da Amazônia (BÉLTRAN, 2001).

A fim de maiores esclarecimentos a Guerra del Acre, como é denominado o conflito armado, pelos peruanos e bolivianos e, Revolução Acreana, como é designada na Amazônia, iniciou em 1889. Isso acontece quando o governo da Bolívia funda um posto aduaneiro, Puerto Alonso, em território ocupado por brasileiros do rio Acre (VALCUENDE, 2009).

Finda, em 1903, o conflito com a Bolívia e, em 1909, o conflito com o Peru. Até 1902, o governo brasileiro considerava estas terras como bolivianas, pelo Tratado de 1867. Mas, em 1902, diante da formação do Bolivian Syndicate, o governo brasileiro muda a interpretação do Tratado com a Bolívia, e, a partir de então, passa a ser um “território ocupado por nacionais”, que deve nos pertencer (VALCUENDE, 2009).

O Bolivian Syndicate foi pensado pelo governo da Bolívia, quando viu a necessidade de uma “presença mais efetiva da nação boliviana na região, uma vez que esse governo considerava impossível conservar o território do Acre sem o aporte de capitais externos” (MORAIS, 2016, p. 89).

Principalmente, porque faltava uma presença efetiva do Estado boliviano e, também, uma base demográfica nacional na região onde a ocupação era, basicamente, de brasileiros. Assim, a saída pensada pela Bolívia, para não perder a região do Acre, foi arrendar os altos rios para uma empresa de capital privado internacional, inspirada nas chamadas Chartered Company. (MORAIS, 2016).

Com o arrendamento, o Acre passaria a ser administrado por uma companhia de capital estrangeiro que estivesse interessada em arrendar o “território boliviano”, ocupado por brasileiros, em sua maioria. Como sabemos, o desfecho deste conflito foi a Guerra del Acre, que teve fim com a assinatura de tratados de limites com a Bolívia (1903) e o Peru (1909), na primeira década do século XX. (MORAIS, 2016).

Nessa perspectiva, o Governo Peruano, entre 1902 a 1904, começa, a exemplo da Bolívia, a tentar tomar posse das terras que pretendia no Vale do Juruá e Purus. Com os peruanos, não houve guerra declarada, mas dois conflitos foram registrados: o da localidade Funil, onde peruanos foram mortos por brasileiros do Acre, e no rio Amônia, onde tropa do exército brasileiro, sob o comando do então prefeito departamental, coronel Taumaturgo de Azevedo, em 1904, expulsou os peruanos do barracão do Seringal Minas Gerais, hoje terras do município de Marechal Taumaturgo, na fronteira com o Peru (MORAIS, 2008).

Destaque-se, a fronteira com o Peru fora definida após a entrega dos relatórios das comissões mistas de reconhecimento, criadas com a finalidade de atestar o “*uti possidetis*” ao longo dos rios Purus e Juruá. Por fim, durante décadas, após a borracha brasileira ter sido substituída no mercado internacional pela produção da Malásia, a partir de 1913, a zona fronteira, formada pelos três países, tornou-se uma região isolada e distante dos centros econômicos e políticos de cada nação.

Esse isolamento resultou na construção de uma sociedade fronteira. Portanto para os “antigos moradores”, a fronteira foi constitutiva da vida regional, o que significa dizer que as relações econômicas e afetivas se deram entre os habitantes da tríplice fronteira (VALCUENDE, 2009).

A fronteira, no caso, “tem um caráter transnacional e suas ações cotidianas negam, em muitas ocasiões, a sua própria existência”. Para os recém-chegados, no contexto das décadas de 1970 e 1980, a “fronteira e os referentes identitários passam a ser a identidade nacional”. Entretanto, os moradores da região fronteira vivem fluxos e vínculos que ultrapassam as fronteiras nacionais (PAULA; MORAIS, 2010).

No início adotamos a definição de fronteira como uma “linha divisória”, nesse diapasão apresenta-se a necessidade de adoção do termo fronteira política, que por este prisma interpretativo, é concebida como o traço definidor de poderes territorialmente instituídos, isto é, das divisões político administrativas entre Estados, mas também como zona de interação, como parte constitutiva da vida regional

transfronteiriça, e, apresenta uma porosidade de múltiplas relações e fluxos econômicos e de mobilidade humana (PAULA; MORAIS, 2010).

A demarcação das fronteiras políticas entre os Estados Nacionais confronta-se com “outras lógicas, através das quais a fronteira transforma-se em fronteiras, que assinalam diferentes formas de vivenciá-las” (CÁRDIA, 2009). Para a população fronteiriça, os “outros” são o estrangeiro, que são, ao mesmo tempo, o vizinho, o parente e, em determinados contextos, estes se transformam em um “nós” (CÁRDIA, 2009).

Do percurso reflexivo empreendido até aqui, fica, assim, entendido que a linha fronteiriça, neste caso, delimita o princípio da identidade territorial e a separação entre os “nacionais” e os “não-nacionais” via impedimentos jurídicos, políticos e ideológicos (RAFFESTIN, 2005).

### **O PONTO DE INFLEXÃO DA INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA: A ESTRADA DO PACÍFICO - TRECHO DA BR-317 E SUAS IMPLICAÇÕES**

Na Amazônia, destacam-se o Estado do Acre e Roraima, como as únicas unidades da federação que estão localizados totalmente dentro da faixa de fronteira, definido como o corresponde a 150 km de largura interna do território brasileiro estabelecido pela Constituição Federal de 1988, enquanto nos países vizinhos da Bolívia e Peru correspondem a 50 km (ZEE/AC, 2016).

O estabelecimento da faixa de fronteira atende ao critério de planejamento estatal de investimentos na área de segurança, desenvolvimento econômico e regional, atendendo especificidades locais transfronteiriças. (BRASIL, 2005). O Estado do Acre apresenta a peculiaridade territorial de formar a Tríplice Fronteira com Brasil, Bolívia e Peru (ZEE/AC, 2016).

A região da Amazônia Sul-Occidental é estratégica para integração continental e regional entre os países do Brasil-Bolívia-Peru, estabelecida pelo poder público dos países fronteiriços que buscam alternativas de desenvolvimento socioeconômico e ambiental.

Nesta região, a estratégia de integração regional é corroborada, após a conclusão da Estrada do Pacífico ou Rodovia Interoceânica no ano de 2010, que perpassa a região. (ZEE/AC, 2016).

A melhoria da infraestrutura rodoviária busca impulsionar a integração comercial, alavancando o fluxo do comércio exterior e a circulação de pessoas e mercadorias, almejando o acesso aos mercados internacionais via a rota de menor distância, por meio do acesso ao Oceano Pacífico. (ZEE/AC, 2010; PPA/AC, 2015; 2011; 2007; PDES/RO, 2015; IIRSA, 2010; 2016).

A Estrada do Pacífico é denominação genérica da junção de duas rodovias brasileiras que ligam o Brasil ao Peru, a BR-364 se interliga com a BR-317, e ao atravessar a fronteira internacional do Brasil com Peru, passa a ser denominada de Rodovia Interoceânica.

A rodovia inicia-se na cidade de Porto Velho, em Rondônia, na BR-364, prolonga-se até o Estado do Acre, interconecta-se com a BR-317, em Rio Branco, e segue o extremo sudeste do Estado margeando a fronteira com a Bolívia até a cidade acreana de Assis Brasil, na Tríplice Fronteira da Amazônia Sul-Occidental (ZEE/AC, 2010; PPA/AC, 2015; 2011; 2007; PDES/RO, 2015; IIRSA, 2010; 2016).

A partir aí segue o território peruano em percurso em torno de 2.600 km de extensão, onde passa a ter a denominação de “Rodovia Interoceânica ou Carreteira Interoceânica Sul”, percorrendo o Departamento de Madre de Dios, Cuzco, Juliaca, até os portos peruanos da Costa do Pacífico. (IIRSA, 2010; 2016).

A Estrada do Pacífico na Amazônia Sul-Occidental, elo fundamental, no intrínseco processo de integração territorial na fronteira Brasil, Bolívia e Peru, tendo como análise empírica e recorte espacial no Brasil, sobretudo no seu margeamento delimitador no Estado do Acre (IIRSA, 2010; 2016).

O recorte temporal que trata o período de construção e conclusão centra-se nos anos de 2000, até o findar de 2017, tendo influenciado em grandes transformações socioespaciais associadas à Estrada do Pacífico na região da Tríplice Fronteira da Amazônia Sul-Occidental (ZEE/AC, 2016).

Neste período entra em curso na região além das transformações territoriais e socioambientais, o tráfico humano, contrabando de mercadorias e de entorpecentes, exploração madeireira e mineral (garimpos) de forma ilegal, expansão das relações comerciais, fluxos de pessoas, migrantes e turistas entre os países fronteiriços (IIRSA, 2010; 2016).

De forma geral, as territorialidades abrem possibilidades de análises voltadas às transformações espaciais associadas à integração territorial na região da Amazônia Sul-Occidental, que são somadas à inexistência de abordagens regionais sobre o processo recente de integração territorial, que elencados com os ilícitos anteriores e a forma que ocorrem na região, são justificadamente fatores motivadores para elaboração do nosso tema (IIRSA, 2010; 2016).

A concretização da Estrada do Pacífico foi um acontecimento preponderante para a integração territorial, mesmo não sendo um elemento norteador para a integração regional da Amazônia Sul-Occidental. Foram necessárias outras ações de políticas institucionais (locais, regionais, nacionais e internacionais) para dinamizar o processo integracionista na região da Tríplice Fronteira. De toda forma é inegável sua influência na integração regional e territorial, na Amazônia Sul-Occidental, sobretudo na região da Tríplice Fronteira, no Estado do Acre (IIRSA, 2010; 2016).

A rodovia faz parte do grande Projeto IIRSA, definido para a região da Amazônia Sul-Occidental no Eixo Peru-Brasil-Bolívia (PBB). A rota rodoviária abre possibilidade de ligação comercial do Brasil e Bolívia pelos portos peruanos no Oceano Pacífico e, por conseguinte, ao mercado asiático, e aos demais países sul-americanos, por eixos intermodais já existentes (IIRSA, 2010; 2016).

A Estrada do Pacífico é defendida como a rota internacional de menor distância entre os oceanos, o que possibilita melhor relação custo-benefício na logística, transportes e desenvolvimento do comércio exterior. Entre as funções estratégicas destaca-se, na carteira de projetos, facilitar serviços logísticos que incidem no intercâmbio comercial e turístico, promovendo um processo integracionista dos territórios da região fronteiriça. (IIRSA, 2010; 2016).

Essa estrada é o principal acesso terrestre para a Amazônia Sul-Occidental, perpassa a região sudoeste do Estado do Acre no Brasil, principalmente nos municípios da Regional do Alto e Baixo Acre, possibilita o acesso à capital do Estado do Acre e Rondônia, em direção às cidades fronteiriças de Cobija, capital do Departamento de Pando, na Bolívia, e a cidade de Iñapari, no Peru, transcorrendo a porção sudeste peruana em direção à Costa do Pacífico (IIRSA, 2010; 2016).

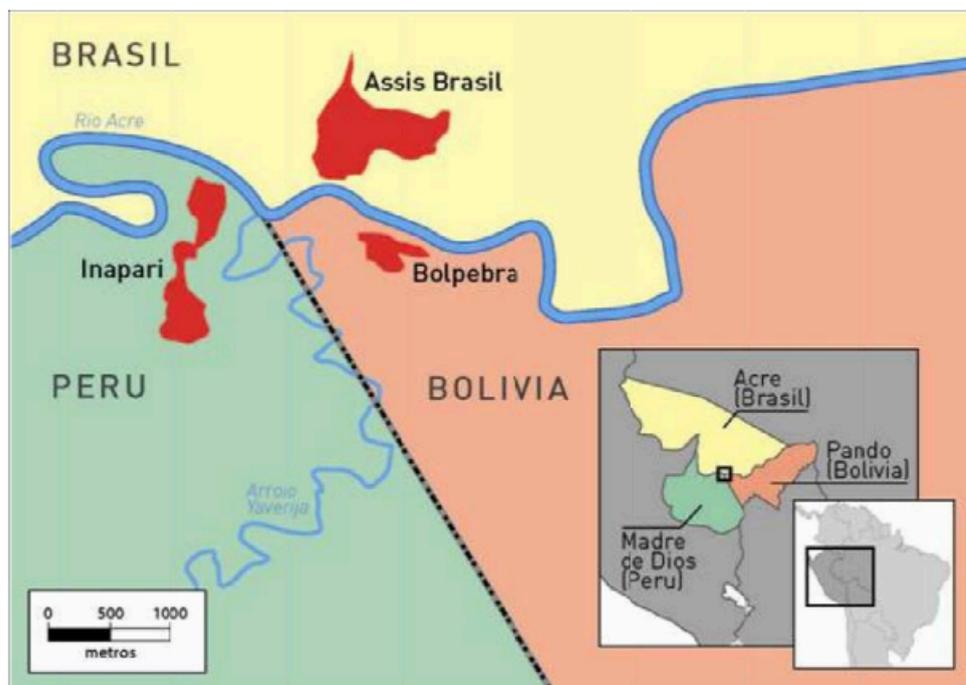
### **ABRANGÊNCIA DAS RODOVIAS FEDERAIS NO ESTADO DO ACRE**

No Estado do Acre a malha rodoviária federal tem como principais vias a BR364, com 871,10 km e BR-317, com 415,70 km, além de rodovias estaduais e municipais, e estradas vicinais (ramais) (ZEE/AC, 2010).

A principal rodovia, a BR-364 corta transversalmente no espaço norte do Acre interligando 18 dos 22 municípios, se conecta a Rondônia, Mato Grosso em direção à região centro-sul do Brasil. Enquanto, a BR-317 liga a cidade de Boca do Acre-AM, cortando a porção central do município de Rio Branco-AC e Senador Guimard, seguindo a borda de fronteira com o país vizinho da Bolívia na porção sudeste do Acre, cortando vários municípios da faixa de fronteira, Capixaba, Xapuri, Brasília, Epitaciolândia e Assis Brasil (ZEE/AC, 2010).

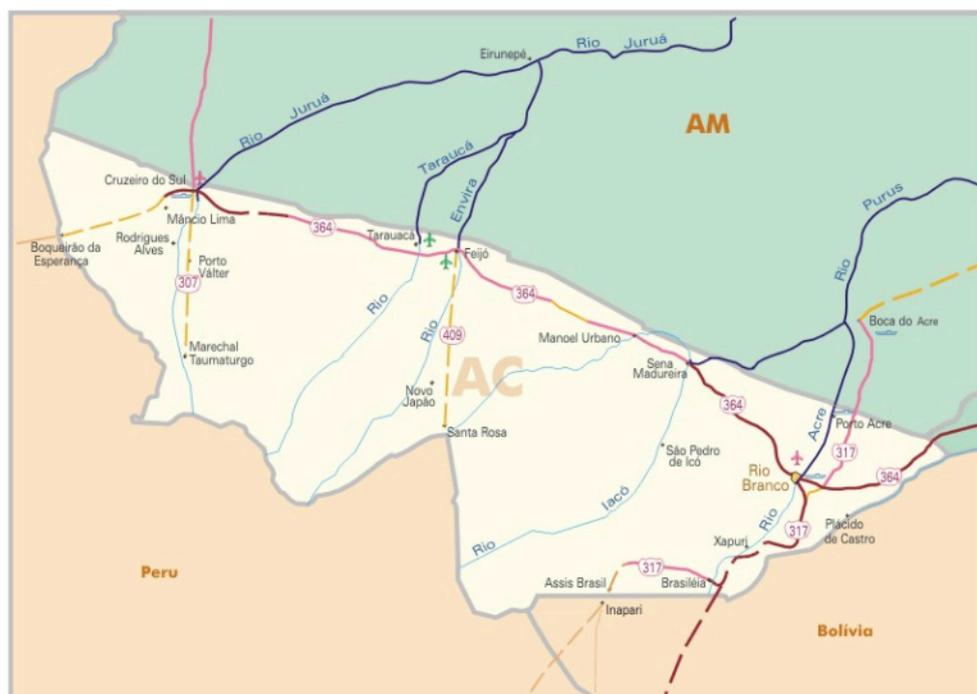
Estes municípios anteriores formam a Regional do Alto Acre, apresentando várias características fisiogeográficas, políticas e socioeconômicas. Destacamos que todos esses municípios são cortados pela BR-317 e banhados pelo Rio Acre, que permitem acesso terrestre e fluvial intraregional e internacional (ZEE/AC, 2010).

**Figura 03** – Localização da Tríplice Fronteira e da Amazônia Sul Ocidental.



Fonte: VALCUENDE; ARRUDA, 2009.

**Figura 04** – Malha rodoviária no Acre e sua região de fronteira.



Fonte: ZEE/AC/BR, 2010; GEOGPS/PE, 2016; CDRNB/BO, 2016.

## **A DINÂMICA DA DROGA NA FRONTEIRA - O EIXO BR 317**

A rodovia Interoceânica, pensada e construída com o intuito da integração internacional entre Brasil-Bolívia-Peru, além de garantir a boa circulação e a facilitação do comércio e indústria dentro do eixo econômico Acre-Rondônia e demais países, há muito tem servido de porta de entrada ao tráfico internacional de drogas no Brasil.

Embora haja fiscalização e policiamento das autoridades peruanas e brasileiras, o narcotráfico consegue agir não só pela estrada, mas também por pistas clandestinas, os chamados Ramais no Brasil ou carreteiras no Peru e Bolívia, o transporte dá-se por terra ou pelo rio que passam às margens delas.

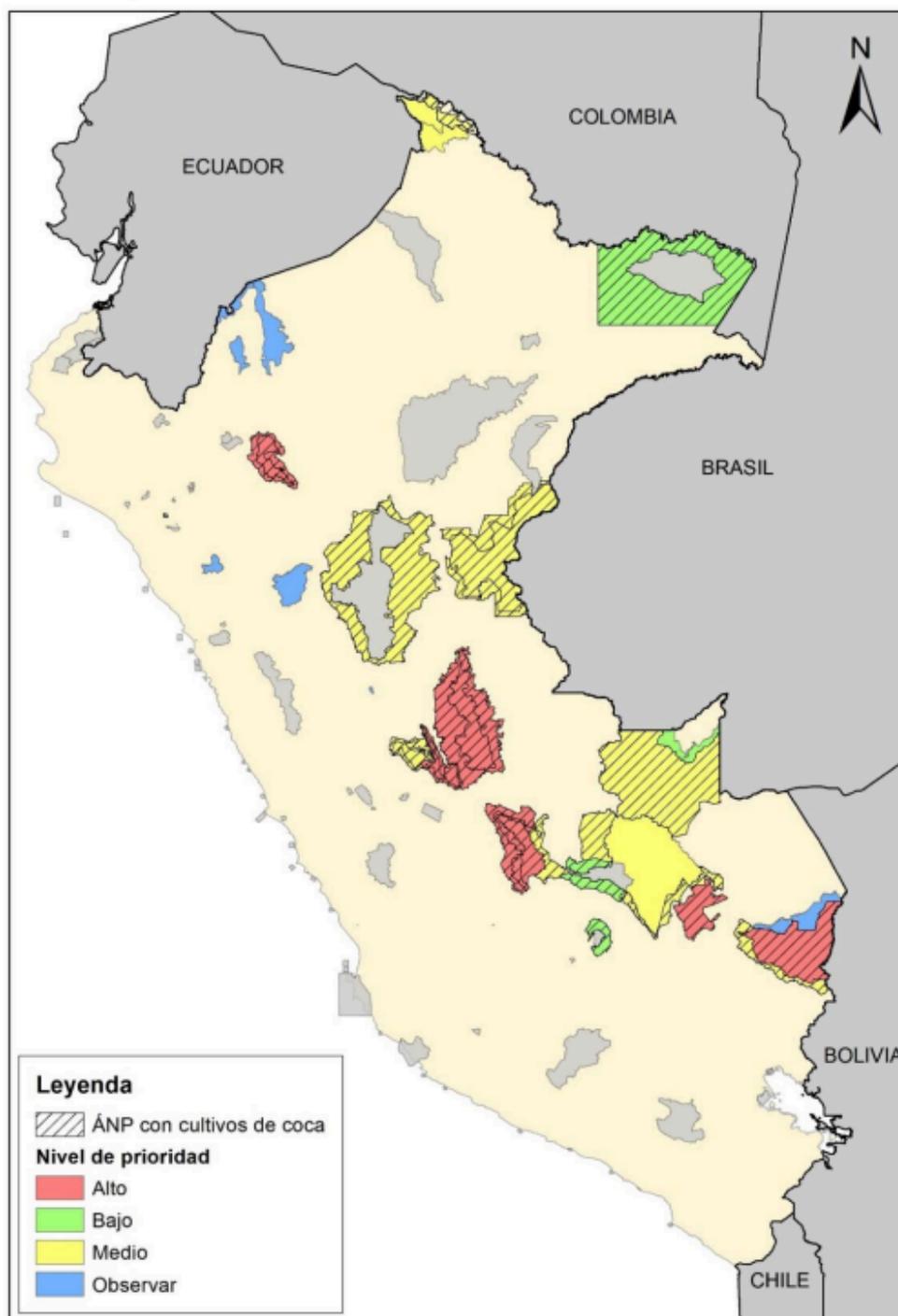
Dentre os municípios de fronteiras com o Peru que fazem parte dessa dinâmica, podemos citar Atalaia do Norte (AM), Cruzeiro do Sul (AC), Feijó e Jordão (AC), Assis Brasil, este último é o ponto final da rodovia em território brasileiro e principal alvo dessa dinâmica. Este problema da atuação do tráfico internacional de drogas pelas cidades localizadas nas rotas de entrada do Brasil é antigo, porém nos últimos anos vem apresentando um grande incremento no quantitativo de droga que entra no território brasileiro (ENAFRON, 2016).

O Peru vem alavancando sua produção de drogas com destino a fronteira Brasileira, o mercado de drogas brasileiro está alterando o mapa da droga na região de produção e distribuição deste país. O Brasil hoje desponta como o maior consumidor da América Latina, mas a droga provinda daquele centro produtor possui também outros destinos, Argentina, Chile e Europa (UNITED NATIONS ON DRUGS AND CRIME, 2022).

Em análise ao mapa abaixo, podemos observar que grande parte da produção de drogas do país localiza-se na parte central e sul do território peruano. Considerável parte da área produtora encontra-se nas regiões Ucayali, Madre de Dios e Pando (Bolívia), todas estas províncias perfazem fronteira com o estado do Acre e encontram-se interligadas à rodovia do pacífico, tanto por via terrestre quanto fluvial.

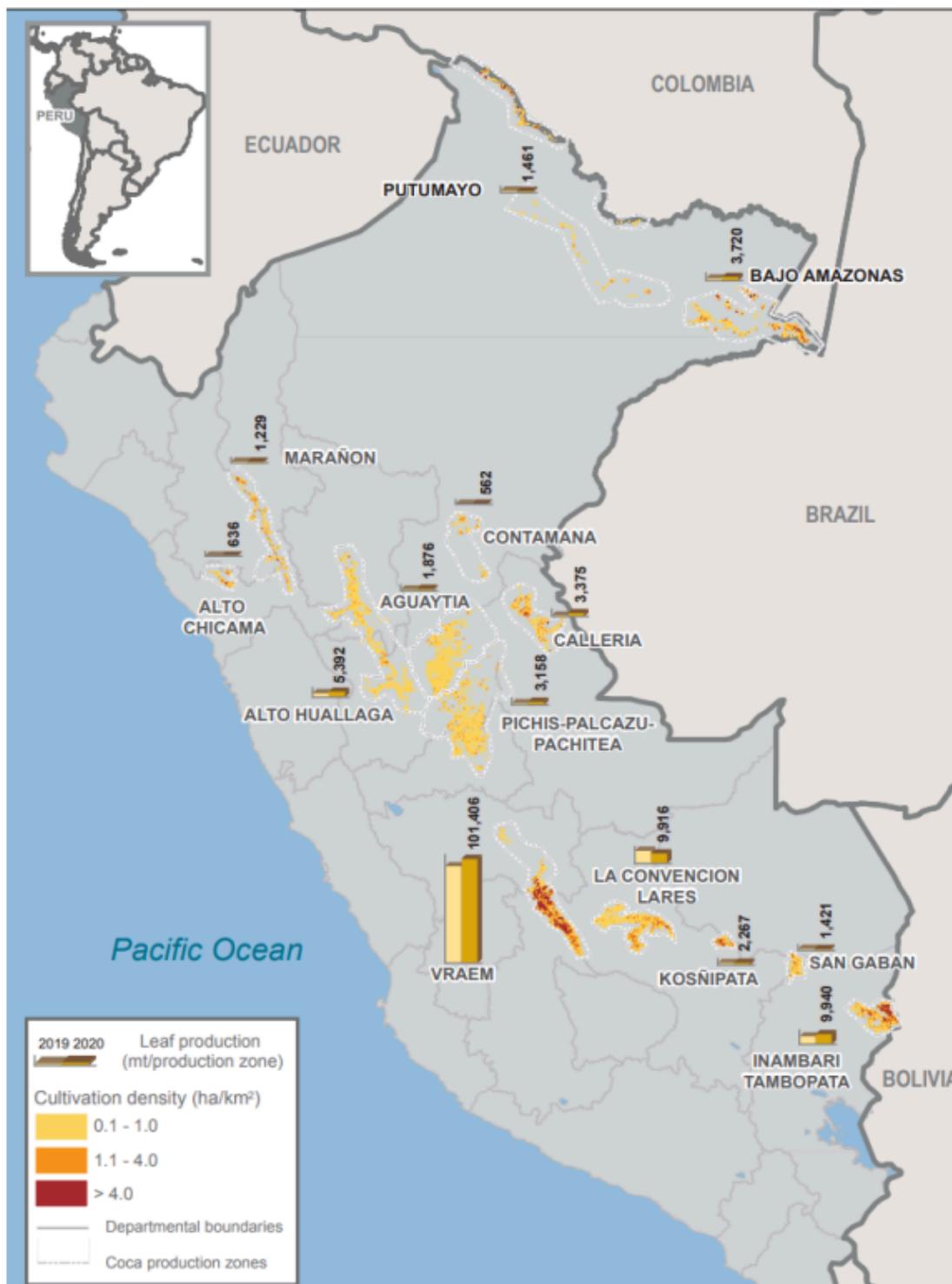
Como o cultivo tem suas raízes históricas, parte dele permanece em localidades em que está associado ao consumo legal, como em Cusco, cidade turística, embora tenha se expandido além dos seus limites legais (UNDC, 2022).

**Figura 05** – Áreas de cultivo da folha de coca no Peru.



Fonte: – DGANP SERNANP - 2022.

**Figura 06** – Densidade do Cultivo da droga por províncias.



Fonte: UNITED NATIONS ON DRUGS AND CRIME, 2022c.

O Brasil tem uma grande importância na dinâmica do tráfico de drogas na região sul-americana. É considerado um país de ciclo completo para o tráfico, no qual internamente ocorrem a produção, a venda e o consumo de drogas, além do uso do sistema financeiro local para a lavagem de dinheiro gerado por esta atividade ilícita. (DREYFUS, 2009).

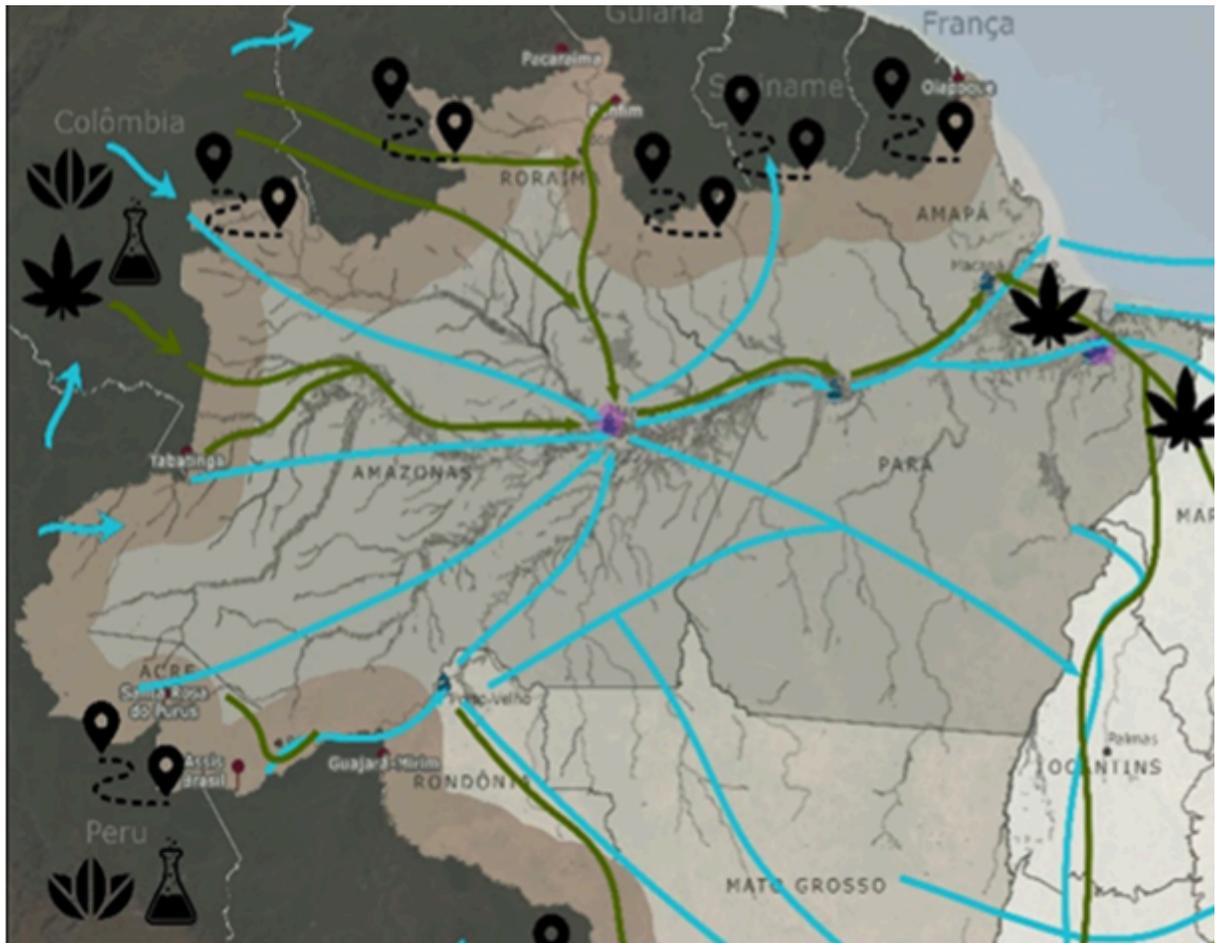
O país tem papel fundamental no contexto do tráfico sul americano e mundial, pois é um grande consumidor de cocaína e serve também como corredor de exportação para o mundo. São duas as rotas do tráfico a partir do Acre a serem observadas no mapa esquema abaixo (CDE-BRASIL, 2021).

A primeira segue para o Estado de Roraima, passando pelo Estado do Amazonas, com destino a Venezuela e, em seguida Cuba, para ser destinada à Europa e aos Estados Unidos. Outra segue pelo Estado de Rondônia com destino ao comércio do Sudeste, Nordeste, Centro-Oeste e Sul do país.

Parte da cocaína enviada ao Sudeste chega ao mercado consumidor, outra é direcionada aos portos brasileiros do Nordeste com destino à Europa, sendo a Espanha a principal porta de entrada da cocaína para este mercado consumidor. (CDE-BRASIL, 2021).

Esta dinâmica não se encerra dentro destas duas rotas, citamos apenas como exemplo, existem inúmeras conexões de distribuição dentro do território peruano e boliviano, aos quais fazem uso de várias rotas alternativas, carreteiras, estradas não pavimentadas, ramais, aéreo e pequenos rios.

**Figura 07** - Rota do tráfico na região amazônica, fluvial e terrestre.



Fonte: Adaptado de CENTRO DE EXCELÊNCIA PARA A REDUÇÃO DE DROGAS ILÍCITAS,2021.

Considerável parte do transporte se dá através de pequenos rios, o transporte, sendo ilícito, é feito clandestinamente nos barcos dos pescadores e moradores ribeirinhos, em fundos falsos ou disfarçados como outra mercadoria, mas sempre com destino final a região de fácil acessibilidade da fronteira seca de Assis Brasil Acre ou Guajará Mirim e Nova Mamoré em Rondônia, onde encontram uma farta rede de colaboradores cooptada para distribuição, a exemplo do nosso apontamento os motoristas de táxi. A região conta com a presença de várias facções criminosas que disputam o controle da distribuição da droga no território brasileiro.

## **O AUMENTO DA PRODUÇÃO DE COCAÍNA NO PERU**

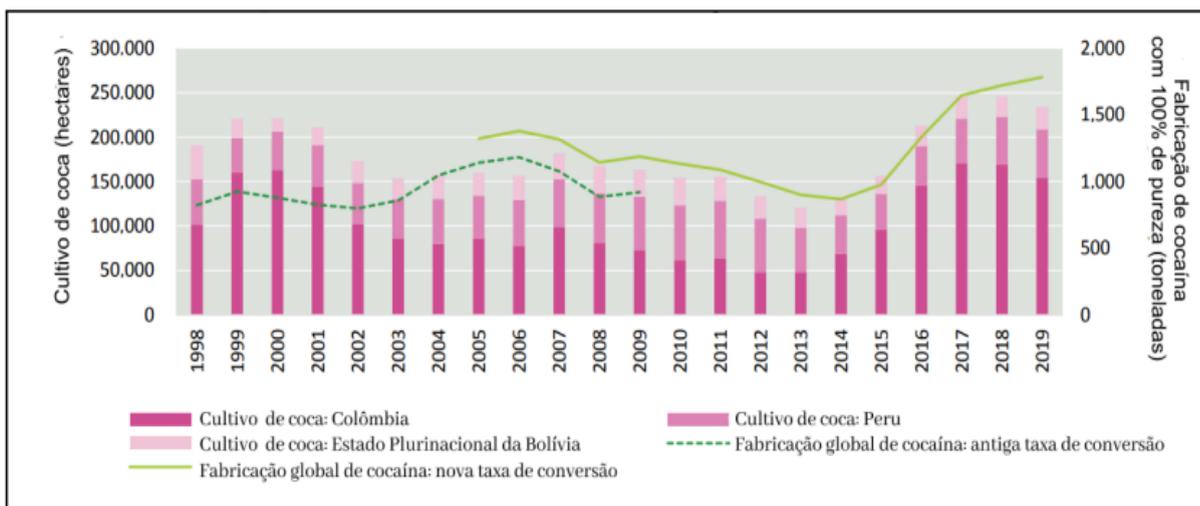
Antes de apontarmos para o caso específico dos taxistas, cabem algumas considerações sobre a região em questão. É sabido que o local da produção da droga concentra-se sobretudo nos países andinos, especialmente Colômbia e Peru. Em 2019, 89% de toda a área de cultivo mundial de *Erythroxylum coca* localizava-se nesses dois países (UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, 2021c).

Portanto há um aspecto importante que devemos considerar: a produção da planta é legalizada nos países andinos para uso pessoal e vinculado à religião, devido à tradição milenar de seus povos; porém, a destinação não é limitada e é difícil controlar seus destinos e produção lícita e ilícita (PFRIMER; SILVA, 2019).

As plantações aumentaram mediante investimento, a população tornou-se mais dependente da atividade econômica - inclusive com emigração urbana para trabalhar no cultivo e refino da droga - e, conseqüentemente, cartéis de drogas cresceram, fortaleceram-se e se estabilizaram na região, atingindo patamares transnacionais (FUKUMI, 2010).

Para um panorama geral, é interessante analisar dados quantitativos. Segundo o World Drug Report de 2022, o cultivo global de coca era cerca de 234.200 hectares em 2019 - um decréscimo de 5% em comparação ao ano anterior. O mesmo número manteve-se em 2020. Quanto à produção, estima-se que, em 2020, foram produzidas 1,982 toneladas de cocaína pura a um nível de 100% de pureza; ao contrário do cultivo, representa um aumento de 11%. (UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, 2021a; 2021c; 2022c).

**Gráfico 01** - Cultivo global da coca e manufatura de cocaína, 1998 - 2019.



Fonte: extraído de UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME.

Conjuntamente a essas áreas de cultivo, estão os cartéis de drogas. Historicamente, nos anos 1980, o narcotráfico (especialmente nas regiões de Huánuco, San Martín e Ucayali) assumiu uma forma simbiótica chamada de “narcoterrorismo”.

Nessas regiões, a população de agricultores, além de ser forçada a produzir a coca para o tráfico, era obrigada a entregar parte da produção aos militares - em troca de proteção contra os mesmos narcotraficantes (STÖCKLI, 2014).

O narcotráfico no país foi estruturado com base no medo e na violência, expandindo seu poder até os dias atuais, nas zonas em que a população é mais pobre, vulnerável e a ausência do Estado, mais sentida. Contudo, a partir de 2012, o Estado peruano iniciou a Estratégia Nacional de Lucha Contra las Drogas (2012-2016), a qual pretendia lidar com o tráfico a partir de um desenvolvimento alternativo - uma resposta não violenta ao narcotráfico (STÖCKLI, 2014).

Outro instrumento de combate ao tráfico está na fiscalização e apreensões. Assim como na vizinha Colômbia, houve um aumento expressivo nas apreensões peruanas no ano de 2020. Porém, o país não figura nas primeiras posições em quantidade apreendida, representando 2,7% das apreensões mundiais em 2020 (UNITED NATIONS ON DRUGS AND CRIME, 2022c).

## O NARCOTRÁFICO NA FRONTEIRA DO ACRE

A fronteira do Brasil (Acre) com o Peru e a Bolívia representa um dos principais espaços geográficos na América do Sul em que o ingresso da droga no Brasil é grandioso e acontece de modo tranquilo, não causando qualquer tipo de dificuldade para os traficantes e empreendedores.

A Bolívia e o Peru são na atualidade dois dos maiores produtores mundiais de cocaína. O Peru por sua vez já ultrapassou a Colômbia em matéria de produção e refino da pasta base de cocaína. Estes países adotam políticas públicas que visam incentivar a produção de folha de coca, com a alegação de que o cultivo da planta representa um aspecto cultural.

Porém o fato notório é que quase a totalidade da produção da folha de coca é destinada para a fabricação de pasta base de cocaína, que agrega valor extremamente superior ao da folha de coca para utilização cultural (fazer chá ou mascar)(UNITED NATIONS ON DRUGS AND CRIME, 2022c).

**Figura 08** – Províncias Peruanas na fronteira com o Estado do Acre.



**Fonte:** ZEE/AC/BR, 2010; GEOGPS/PE, 2016; CDRNB/BO, 2016.

A fronteira internacional brasileira e acreana com esses dois países andinos possui 2.230 km de extensão, sendo 30% (670 Km) com a Bolívia e 70% (1.560 Km) com o Peru. (ZEE/AC/BR, 2010).

O Estado do Acre possui 22 municípios, sendo que Rio Branco, Bujari, Porto Acre, Senador Guimard e Tarauacá não fazem fronteira direta com a Bolívia ou Peru, desta maneira temos 16 cidades fronteiriças com estes dois países, sendo destaque Assis Brasil, Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Epitaciolândia e Brasiléia. Esta vasta fronteira, sem controle efetivo e aberta ao crime, representa a principal porta do tráfico de cocaína e pasta base na região (ENAFRON, 2016).

A ligação por rodovia do Acre (Brasil) com a Bolívia é feita na fronteira das cidades de Epitaciolândia e Brasiléia com Cobija, capital do departamento de Pando da província de Nicolás Suárez. A ligação por rodovia do Acre (Brasil) com o Peru é feita pelas cidades de Assis Brasil-AC e Iñapari, a capital da Província de Tahuamanu, no Departamento de Madre de Dios. (ENAFRON, 2016).

O Acre representa um sistema importante para o transporte de cocaína, por dois motivos: a facilidade existente para a droga chegar até a Venezuela e ao centro do Brasil, somada à falta de estrutura mínima na fronteira para repressão ao tráfico. Duas são as principais rotas de entrada: a do Alto Acre e a do vale do Juruá (ENAFRON, 2016).

Parte da cocaína entra no Acre pelos municípios Acrelândia, Plácido de Castro, Capixaba, Xapuri, Epitaciolândia, Brasiléia e Assis Brasil, todas essas cidades ligadas pela rodovia do pacífico. A droga proveniente da Bolívia e do Peru na maioria das vezes é direcionada ao Centro-Oeste, Sul e Nordeste do Brasil. Nesta região, conhecida como Alto Acre, a cidade de Assis Brasil é a principal porta de entrada da cocaína proveniente do Peru, enquanto Brasiléia e Epitaciolândia (***cidades gêmeas***), recebem a droga da Bolívia. (ENAFRON, 2016).

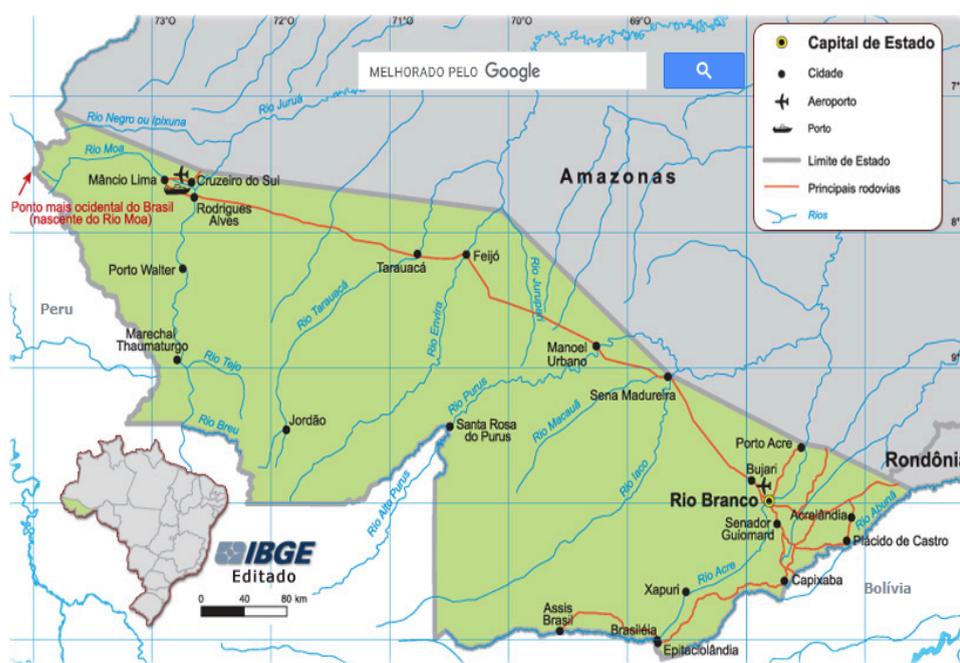
A outra rota de entrada da cocaína no Acre proveniente do Peru, se encontra localizada na região do Vale do Juruá, esta é realizada preferencialmente pelos municípios de Mâncio Lima, Rodrigues Alves e Cruzeiro do Sul.

A região do Juruá representa um importante local de acesso para a entrada da cocaína vinda do Peru (ENAFRON, 2016). A rota Cruzeiro do Sul (AC) – Manaus (AM) utiliza os rios Juruá e Amazonas como principais meios para o escoamento da droga. Existem outros rios no Acre que servem igualmente como rotas de transporte da cocaína para Manaus-AM, sendo os principais: Juruá, Tarauacá, Envira, Iaco e Purus. (ENAFRON, 2016).

O rio Juruá passa pela cidade de Cruzeiro do Sul e desemboca no rio Amazonas. O rio Tarauacá, que passa pela cidade de mesmo nome, deságua no Juruá. O rio Envira passa pela cidade de Feijó-AC, sendo tributário do rio Tarauacá. O rio Iaco passa pela cidade de Sena Madureira e desemboca no Purus. (ZEE/AC/BR, 2010).

O rio Purus passa pela cidade de Manoel Urbano, sendo tributário do rio Amazonas nas proximidades da cidade de Manacapuru-AM, ligada a cidade de Manaus-AM, importante destacar que todos esses rios utilizados para escoamento da droga do estado, são transversais à rodovia BR 364, ligada a BR 317, se constituindo em uma rota extremamente viável a distribuição às demais regiões do país (ZEE/AC/BR, 2010).

**Figura 09 – Malha rodoviária e fluvial do Acre.**



Fonte: IBGE- 2021.

## **O NARCOTRÁFICO NA FRONTEIRA DA BOLÍVIA**

O Estado do Acre possui 670 km de fronteira com a Bolívia, abrangendo os municípios de Acrelândia, Plácido de Castro, Capixaba, Xapuri, Epitaciolândia, Brasiléia e Assis Brasil. Esta faixa na Bolívia corresponde às províncias de Nicolás Suárez e Abunã, no departamento de Pando. (ZEE/AC/BR, 2010).

O país andino é um dos maiores produtores de cocaína da América do Sul. Esta imensa capacidade produtiva da Bolívia se deve essencialmente aos incentivos governamentais, sobretudo por instrumentos legais, para a produção da folha de coca, a matéria prima para a produção da cocaína (CASTRO, 2019).

A questão das drogas na Bolívia está intimamente relacionada ao cultivo da folha de coca, com o argumento de que o plantio e consumo são elementos culturais inerentes ao modo social boliviano. Todavia, quase a totalidade da folha de coca produzida é utilizada para a produção de pasta base e, apenas uma ínfima quantidade é utilizada para fazer chá ou mascar (CASTRO, 2019).

Parte da cocaína boliviana é introduzida no Estado pelo Acre sem a menor forma de controle estatal. Na fronteira do Acre (Brasil) com a Bolívia, a droga entra pelos municípios de Acrelândia, Plácido de Castro, Capixaba, Xapuri, Epitaciolândia, Brasiléia e Assis Brasil (ENAFRON, 2016).

Nesta parte o tráfico de cocaína e de pasta base é efetuado por via aérea, terrestre e hidroviária. A BR 317 que atravessa todos esses municípios é a principal via de escoamento da droga no Estado do Acre, estabelecendo conexões entre os estados de Rondônia e Mato Grosso (ENAFRON, 2016).

A repressão ao tráfico por parte das autoridades policiais é quase inexistente nos municípios acreanos desta fronteira, existe apenas uma Delegacia da Polícia Federal na cidade de Epitaciolândia e uma Unidade Operacional da PRF em Xapuri. A presença das Polícias Civil e Militar na região é diminuta. Agregado à falta de agentes policiais, a ausência de políticas públicas gerais nos três níveis de governo, representa outro fator que contribui para o tráfico de cocaína na fronteira com a Bolívia.

O tráfico de cocaína nesta fronteira é feito em sua maioria pela malha rodoviária por meio de carros e motos, contudo aviões de pequeno porte são também utilizados. A cocaína que entra pela fronteira com a Bolívia tem como destino a cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas, de onde é encaminhada para a Venezuela. Outra parte desta droga tem como destino as regiões Sudeste, Nordeste, Centro-Oeste e Sul do Brasil (ENAFRON, 2016).

Na região de fronteira compartilhada com a Bolívia, devido ao grande fluxo de atividades ilegais, tem destaque a questão do tráfico de cocaína e derivados da pasta base de coca. O país andino é um dos grandes produtores de cocaína da América do Sul e um dos principais exportadores da droga para o Brasil. (CASTRO, 2019).

### **O NARCOTRÁFICO NA FRONTEIRA COM PERU**

Os municípios acreanos limítrofes aos Departamentos peruanos de Madre de Dios, Ucayali e Loreto perfazem uma fronteira de 1.560 km, mais de duas vezes a extensão da divisa entre Acre (Brasil) e Bolívia (ZEE/AC/BR, 2010).

As cidades do Estado do Acre que fazem fronteira com o Peru são: Assis Brasil, Sena Madureira, Manuel Urbano, Santa Rosa do Purus, Feijó, Jordão, Marechal Thaumaturgo, Porto Valter, Cruzeiro do Sul, Rodrigues Alves, Mâncio Lima. É denominada fronteira da cocaína do Acre com o Peru ou fronteira do Juruá (ENAFRON, 2016).

O tráfico de cocaína nesta região emprega meios rodoviários e hidroviários, entretanto, existe a utilização de aviões de pequeno porte. A cocaína que entra pela fronteira com o Peru tem como principal destino o Estado de Rondônia, onde é distribuída a região centro oeste, outro destino é a cidade de Manaus-AM, de onde é encaminhada para a Venezuela e distribuída para outros Estados brasileiros da região Norte e parte do Nordeste do Brasil (ENAFRON, 2016).

A rodovia do pacífico se depreende por duas regiões peruanas. A província de Sandía – região de Puno, conhecida região produtora de drogas, fica bem conectada com o Brasil, pela rodovia 348, do lado peruano, onde entronca com a rodovia 30C, em Puerto Maldonado, seguindo até Inapari divisa com Assis Brasil(BR), se ligando a Rodovia Interoceânica BR-317 (ZEE/AC/BR, 2010).

A região de Madre de Dios, Localizada a sudeste do país, cuja capital é Puerto Maldonado, parte fronteira com o Brasil, Bolívia e Peru, aqui o principal caminho segue pela rodovia 30C peruana diretamente a BR 317 em Assis Brasil. (ZEE/AC/BR, 2010).

Na fronteira do Acre (Brasil), de igual modo a Bolívia, inexistem políticas públicas de prevenção e repressão ao tráfico. A Polícia Federal tem uma Delegacia que funciona de maneira precária, com baixo contingente de pessoal, com escassos meios materiais, Inexiste também a presença da PRF, sendo o posto de fiscalização mais próximo localizado na cidade de Xapuri, distante 186 Km.

A presença das Polícias Civil e Militar na região é insignificante. Agregado à falta de agentes policiais, a falta de políticas públicas gerais representa outro fator que contribui para o tráfico de cocaína na fronteira com o Peru.

Outra rota que merece destaque localiza-se no município de Cruzeiro do Sul, este possui a segunda maior população do Acre e apresenta a melhor infraestrutura da região, aqui ao contrário de Assis brasil, não existe ligação rodoviária entre os dois países e sim uma imensa área de reserva florestal, com envoltos acessos através rios, o tráfico de cocaína nesta região é feito basicamente pela malha hidroviária, até o município de de Mancio Lima passando por Cruzeiro do Sul, a partir deste segue pela rodovia BR 364, com destino a Rondônia ou manaus-AM, principal destino (ENAFRON, 2016).

## **O CASO PARTICULAR DO SERVIÇO DE TÁXI NA FRONTEIRA DO ACRE.**

A partir da constatação direta em campo, durante dois anos à frente do setor de operações da Polícia Rodoviária Federal no Acre, foi possível verificar a participação direta e indireta dos profissionais do serviço de transporte de passageiros cooperado e autônomo, nos ilícitos transfronteiriços.

Esses profissionais têm profundo conhecimento das peculiaridades de cada cidade cortada pela BR 317, além de conhecerem todas as rotas dos ramais que deságuam na rodovia e desta forma realizam o transporte de pessoas, e de pequenas cargas diuturnamente.

Transitam com extrema facilidade pelas cidades Gêmeas, contam também com uma rede rádio abrangente, que possui um canal de comunicação oficial e uma rede de comunicação definida ponto a ponto frequentemente utilizado por alguns de seus integrantes, na busca de procurar frustrar a fiscalização policial ou aduaneira.

Uma parcela significativa desses profissionais se dedica a desenvolver e facilitar atividades criminosas na região da tríplice fronteira, são facilmente cooptados pelos traficantes de drogas do lado boliviano e peruano, ou por facções criminosas brasileiras, pela facilidade com que transitam na região, horários aleatórios, além de uma fácil comunicação via rádio e ao primeiro sinal de fiscalização disparam informações da presença policial entre seus pares e desta forma reduzem boa parte do prejuízo que poderiam obter.

As condutas delituosas referente ao tráfico não implicam em grandes quantidades de entorpecentes apreendidos, sobretudo cocaína ou a pasta base desta, todavia, devemos considerar que são contínuas e se dão em todos os horários diariamente.

Toda essa logística se dá sob a forma direta e indireta, direta podemos dizer que o motorista realiza o transporte com a droga alojada em compartimentos elaborados ou construídos no próprio veículo, como fundo falso, entre as partes de forração do veículo(teto, entre as colunas, estofados) ou até mesmo alojados nos espaços do motor, tanque de combustível e dutos de refrigeração.

A forma indireta ocorre quando o motorista realiza o transporte de pessoa com a posse do entorpecente diretamente consigo ou acomodado em suas bagagens.

Cabe citar que executam também a atividade de batedor (provendo a segurança no transporte do ilícito) ou esclarecedor (verificação de atividade policial em campo), onde por sua vez o motorista vai a frente com o veículo de táxi, vislumbrando a presença de atividade policial e logo em seguida outros veículos em atividade de transporte carregando o cloridrato de cocaína.

Os últimos levantamentos da PRF nessa região de fronteira apontam também um número cada vez maior de estrangeiros, caribenhos, franceses, peruanos, norte americanos, arriscando-se no tráfico de cocaína ou cloridrato pela BR fronteira, haja vista a percepção de facilidade no transporte dado também em parte pela falta de uma presença maior de fiscalização policial.

Podemos observar também que o desvio de rota na BR é algo comum e dificulta de sobremaneira a fiscalização policial, uma vez que os motoristas de táxi são profundos conhecedores dos Ramais de acesso a BR, o que pode facilmente ocasionar burlar a fiscalização.

A seguir listamos alguns exemplos dessas apreensões, com participação de motoristas de táxi e estrangeiros.

**Quadro 01 - Apreensões realizadas com motoristas estrangeiros.**

**NARRATIVAS EXTRAÍDAS DOS BOLETINS DE OCORRÊNCIA POLICIAIS**

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) informa a apreensão no Acre de mais de 48 quilos de cloridrato de cocaína que estavam sendo transportados em táxi com destino a Rio Branco. A abordagem ocorreu na terça-feira (25) no km 97 da BR-317, no município de Senador Guiomard, próximo ao trevo para Plácido de Castro. No momento da abordagem ao táxi, que se deslocava de Epitaciolândia para Rio Branco, os policiais perceberam entre os passageiros dois peruanos, conforme a PRF constatou na documentação encontrada no interior de suas bagagens, que apresentavam muito nervosismo com a presença policial. Com motivos para desconfiar dos motivos da viagem dos dois à capital acreana, os policiais iniciaram uma busca pessoal nos estrangeiros, vindo a encontrar em suas bagagens vários tabletes característicos para embalagem de droga.



A Polícia Rodoviária Federal apreendeu nesta sexta-feira(29) 8,5 quilos de cocaína que estavam sendo transportados em compartimentos escondidos nas mochilas de 3 estrangeiros. A equipe da PRF abordou um motorista de táxi em frente a Unidade Operacional de Xapuri, no km 237 da BR 317. No veículo, além do motorista, estavam 3 franceses que informaram que viajavam a passeio pelo Peru e estavam seguindo viagem para o Rio de Janeiro. Durante a conversa, os passageiros omitiram algumas informações constantes em seus passaportes, o que elevou o nível de suspeita dos policiais. Ao realizar uma vistoria minuciosa nas mochilas, foram encontrados 15 embalagens contendo 8,5 kg de cocaína. Os passageiros foram presos pelo crime de tráfico internacional de droga e encaminhados para a Polícia Federal.



A Polícia Rodoviária Federal apreendeu 58 kg de cocaína no km 237 da BR 317, no município de Xapuri/AC. A droga estava sendo transportada por dois peruanos, passageiros de um táxi. Por volta das 5 horas e 30 minutos de hoje (8), os policiais rodoviários federais abordaram um Chevrolet Spin que seguia pela BR 317 km 237 em direção a Rio Branco/AC. No veículo, estavam o condutor, taxista, e dois passageiros peruanos, que apresentaram sinais de nervosismo e respostas divergentes sobre origem, destino e motivo da viagem. Durante a vistoria nas bagagens, foram encontrados 38 embalagens contendo cloridrato de cocaína – aproximadamente 58kg. Diante dos fatos, a equipe deu voz de prisão aos envolvidos e conduziu-os à Delegacia da Polícia Civil de Xapuri.



**Fonte:** Boletins de Ocorrências Policiais da PRF/AC.

É sem dúvida um serviço de táxi peculiar, pois na verdade por assim dizer, esses profissionais não atendem a um chamado exclusivo de um único passageiro com destino certo, como ocorre em cidades comuns, estes sempre transportam quatro passageiros, nunca menos que isso, a despeito de compensarem os custos de deslocamento e distância entre as cidades amazônicas. A região historicamente não possui uma dotação de serviço de ônibus intermunicipal ou interestadual que possa atender as necessidades locais da população, ficando o transporte entre as cidades na maioria das vezes dedicado aos taxistas que funcionam como um tipo de lotação.

Todo esse contexto não se resume a uma única prática delituosa existe também o transporte de produtos proibidos, como cigarros, bebidas, remédios, anabolizantes, armas e munições, além do frequente descaminho de mercadorias diversas provindas da região de Cobija Bolívia, sobretudo celulares e eletrônicos.

Ultimamente, tem-se mostrado frequente também apreensões relacionadas a crimes contra saúde pública, em que estes profissionais atravessam em caixas de isopor de 50 Kg, camarões sem procedência definida e nota fiscal falsificada, com destino às cidades de Rio Branco e Porto Velho, haja vista o ótimo preço que este tipo de produto alcança no mercado local.

Não é escopo deste trabalho construir e traçar características de uma determinada profissão, muito menos desprestigiar uma categoria de profissionais, tratamos apenas em apontar um comportamento que vem crescendo e se enraizando nesta longínqua parte do Brasil, é claro que a maioria dos profissionais são dedicados e prestam um serviço de grande relevância a sociedade desses municípios, sem os quais o movimento ambulatorial seria por demais prejudicado.

Apontamos como parte de uma solução do problema, a mais breve e urgente regulamentação do serviço por parte do poder público concedente, tanto na esfera municipal quanto na estadual, haja vista que 90% do transporte na região entre os municípios de fronteira e estes com a capital Rio Branco.

A obrigatoriedade de criação de um cadastro único dos motoristas que atuam na região no serviço regular, controle através de escala de serviço dos motoristas que atuam em determinado dia com acesso e disponibilizada para as autoridades de fiscalização, postos de controle fiscal, Detran, PF e PRF.

Fica claro que toda esta atividade de produção, transporte e distribuição que o tráfico de drogas envolve, não seria possível sem a adição de um elemento motivador para seu êxito. Qual seja, o preço pago para cooptação desses profissionais, no nosso caso em específico, motoristas de táxi.

Assim após inúmeros procedimentos relacionados às apreensões realizadas na BR 317, tais como entrevistas realizadas diretamente com estes profissionais, após efetiva prisão em flagrante pelo crime de tráfico de drogas, este revelam que o preço pago pelo transporte do quilo do cloridrato ou da cocaína já refinada, pode variar de R\$ 800,00 a R\$ 1.200,00 reais, de acordo com sua procedência (Peru ou Bolívia) e rota a ser adotada, ao passo que a corrida normal de passageiros não chega a somar R\$ 300,00 reais até a capital Rio Branco a exemplo.

A competência da Polícia Rodoviária Federal definida pela Constituição Federal em seu artigo 144, pela Lei nº 9.503 (Código de Trânsito Brasileiro) e pelo Decreto nº 1.655, de 3 de Outubro de 1995, tem dever de combater o tráfico de drogas, armas e crimes congêneres nas rodovias federais e áreas de interesse da União.

No estado do Acre o seu efetivo soma aproximadamente 80 policiais, a malha de rodovia sob sua circunscrição consta de 2307 Km, sendo que deste 800 dedicados a BR 317, sendo 400 Km (alvo do nosso estudo), perfazem nossa faixa limítrofe de fronteira, não somados aqui a vasta quilometragem dos Ramais periférico, em conjunto com a imensa faixa de domínio. alvo do nosso estudo.

O Brasil vem cada vez mais se destacando no cenário mundial como um grande mercado consumidor e exportador de drogas, particularmente, para Europa e África.

No cenário nacional, o estado de Acre tem sido um importante entreposto para o escoamento de cocaína advinda dos países andinos produtores (Bolívia, Peru, entre outros), sobretudo, através do modal rodoviário e fluvial para o abastecimento do mercado interno e externo.

Conforme pode ser visto ao analisarmos a quantidade apreendida em 2020, nesse estado, e a variação percentual expressiva das apreensões de cocaína que foram da ordem de 86,28%, entre o 1º semestre de 2020 e de 2021, segundo fonte do sistema analytics PRF.

Em seu plano estratégico a Polícia Rodoviária Federal tem como missão "Promover a prosperidade da Nação garantindo a segurança pública e a mobilidade no Brasil", sendo um compromisso institucional desenvolver ações visando promover a "Paz no trânsito e a Segurança Viária".

Porém, ao tratarmos do plano tático do órgão, este é responsável por coordenar, planejar, avaliar, orientar, controlar e gerenciar as operações de prevenção e repressão à criminalidade que competem à Polícia Rodoviária Federal, inclusive as operações especiais, especializadas e de fronteira.

Assim pelo plano tático a região estaria incluída como prioridade no desenvolver de apoio em recursos, meios e pessoal, mas na prática pouco tem sido feito por essa região, falta infraestrutura predial para alojamento dos policiais, existe um grande espaçamento na distribuição física das Unidades operacionais da PRF, para se ter uma ideia do problema a sede de operações fica localizada em Rio Branco, capital do estado, entrecortada pela BR 317 e 364 e a próxima unidade de controle fica em Xapuri AC, em um distanciamento de quase 200 quilômetros.

A partir de Xapuri, passando por Brasiléia, Epitaciolândia, chegando a Assis Brasil, última cidade da BR 317, não existe posto de fiscalização policial. Falta a implementação de um sistema de rádio comunicação digital eficiente, equipes que atuam dentro desse perímetro ficam sem a menor cobertura de apoio rádio para comunicação, tornando praticamente impossível a orientação em campo.

Ainda com o objetivo de aumentar a atividade de repressão ao tráfico de entorpecentes, cabe apontar que a PRF no estado não possui um serviço de utilização de cães policiais, que como bem sabemos se projeta como uma ferramenta extremamente eficiente em regiões de grande fluxo de drogas, esta possibilidade faria com que o efetivo das Unidades Operacionais obtivesse um ganho considerável no auxílio do trabalho especializado nas ações de fiscalização.

A PRF conta com o sistema alerta Brasil, mas este parece não funcionar nesta região tão crítica de crimes transnacionais, conhecida como corredor de entrada de todo tipo de drogas no país. Este sistema conta na referida região com apenas dois pontos de monitoramento, que por questões óbvias não citaremos, o que torna qualquer trabalho de monitoramento espacial uma tarefa quase hercúlea, visto que a área de cobertura de BR chega a abranger 2307 Km de circunscrição de malha rodoviária.

Neste caso o que acaba valendo mesmo é a pura habilidade de percepção do policial que trabalha na fiscalização direta, bem como o apoio fornecido pela atividade de monitoramento exercida pelos elementos destacados de inteligência. Como maneira de aumentar a malha de monitoramento local, a PRF no Acre vem buscando acordos de cooperação com órgão de controle aduaneiros do estado, buscando uma possível integração a sua base de dados e controle de veículos, bem a fim de viabilizar a interligação de seu sistema de monitoramento por câmeras e desta forma poder cobrir uma área maior com eficiência.

Existe uma busca incessante pela cooperação entre os entes policiais, no sentido de se empreender operações em conjunto na região, PF, Gepron, PM, PC, em face da busca de integração das atividades policiais e de inteligência para essa faixa do território nacional. Contudo essas iniciativas em sua maioria acabam sendo frustradas ou descontinuadas em face muitas das vezes pela busca do mérito maior pela apreensão, o que tem se mostrado na verdade de grande valia na promoção individual do órgão, em particular, com vistas ao grande prejuízo a sociedade, na realidade ninguém pretende abrir mão do seu poder e influência junto ao governo, uma afirmativa muito equivocada na gestão desses órgãos.

O plano nacional de segurança pública prevê o Aperfeiçoamento, a atuação, a coordenação estratégica, a integração operacional dos órgãos de segurança pública e defesa social para o enfrentamento de delitos transfronteiriços e transnacionais com ênfase na ampliação, prevenção e a repressão aos delitos transfronteiriços e transnacionais, com o fortalecimento do controle e da fiscalização nas fronteiras, nas rodovias, nas ferrovias, nos portos e nos aeroportos, de forma compartilhada e integrada, por meio de operações de segurança pública articulada com as Forças Armadas e os órgãos de fiscalização e controle.

Porém na prática pouco se tem feito para essa região em específico. A bem da verdade o que existe é um insignificante contingente policial, frota de automóveis reduzida ou muito antiga, armamento obsoleto ou em falta, indisponibilidade de munição, oferecimento de condições mínimas de saúde e segurança para servidores da segurança, unidades policiais em condições precárias de funcionamento o que contribui decisivamente para o tráfico na fronteira e nos centros urbanos.

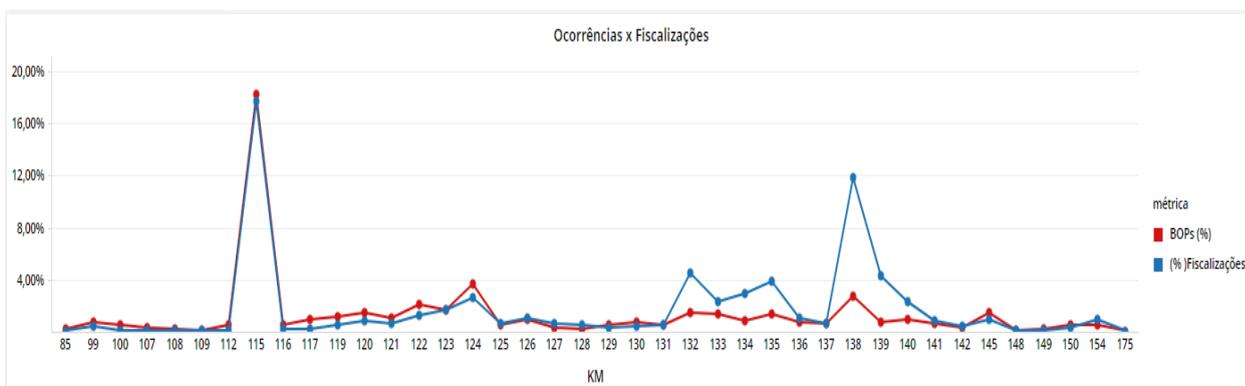
Todos esses fatores aliados ainda a total falta de políticas públicas para a região de fronteira faz com que os traficantes de cocaína tenham toda a liberdade para atuar. O Ministério da Justiça e Segurança Pública, por intermédio da SENAD(Secretaria Nacional de Política sobre Drogas) em Brasília, que tem por missão reduzir a oferta de drogas no País e o combate ao tráfico de drogas e crimes conexos, têm realizado operações na busca de uma maior integração para a região, mas no entanto, sem maiores resultados práticos relevantes, muito por não conhecerem a estrutura e realidade da dinâmica do tráfico deste espaço brasileiro.

A dinâmica apontada neste tópico, tem como base os estudos, levantamentos e discussões, as quais direciono como trabalho de campo, apresentadas no congresso internacional para as polícias de fronteira Brasil, Bolívia e Peru, realizada na região do Pando Bolívia, a qual teve como escopo traçar os apontamentos, metas, objetivos e políticas entre órgãos, para realização de ações integradas entre as polícias, para um melhor enfrentamento ao tráfico internacional de drogas.

Cabe enfatizar ainda, que este congresso possibilitou a realização de várias operações em conjunto, através de um intercâmbio de várias ações na região de fronteira, com expressivo ganho de conhecimento entre as forças policiais de cada lado, desta forma podemos por assim dizer, que uma vez conhecido o modus operandi do tráfico de drogas por cada instituição, dentro de sua fronteira(área de atuação), implica no êxito da outra a fim de pode executar melhor suas operações de forma a vir direcionar seus meios materiais e humanos, além de propiciar um grande incremento para as atividades de inteligência possibilitando um completo mapeamento das rotas do tráfico.

Assim a efeito de quantificarmos, apresentamos os dados a seguir, os quais referem-se às apreensões de drogas realizadas nos últimos cinco anos pela PRF na faixa de fronteira do estado do Acre e demonstram uma grande participação desse grupo(taxistas) de profissionais nessa atividade criminosa, todos os dados extraídos do sistema analítico da PRF e foram baseados nos registros diretos realizados através dos Boletins de Ocorrência Policiais(BOP) no Estado pela PRF.

**Gráfico 02** – Pontes de fiscalização relevantes.



**Fonte:** Sistemas PRF - Analytics.

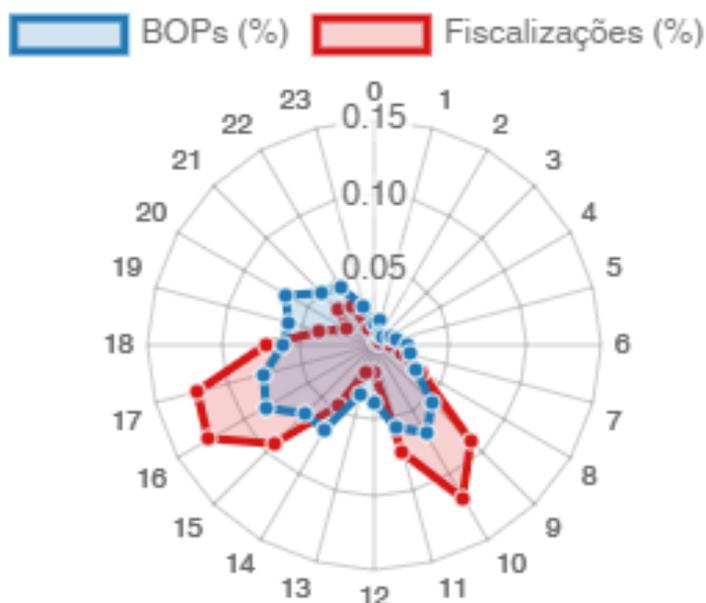
O gráfico nos mostra as fiscalizações implementadas por quilômetro da BR 317, pela PRF e os trechos de maior incidência de tráfico de drogas, podemos observar que entre os 112 e 116 (município de Senador Guiomar) são implementadas a maioria das ações de fiscalização.

Isto ocorre devido ao município ocupar uma localização estratégica para a distribuição da droga vinda do Peru e Bolívia, este município funciona como um ponto de entroncamento entre as Rodovias federais BR 317, BR 364 e a estadual AC 040, com destino a capital Rio Branco.

Esta localização é um ponto de passagem obrigatória para os motoristas de táxi tanto da região do Alto Acre (Brasiléia, Eptaciolândia e Assis Brasil), quanto para os motoristas do Vale do Juruá (Cruzeiro do Sul, feijó, Manuel urbano) as duas maiores rotas de entrada da droga pelo Acre em território brasileiro.

**Gráfico 03 – Horários de maior fiscalização.**

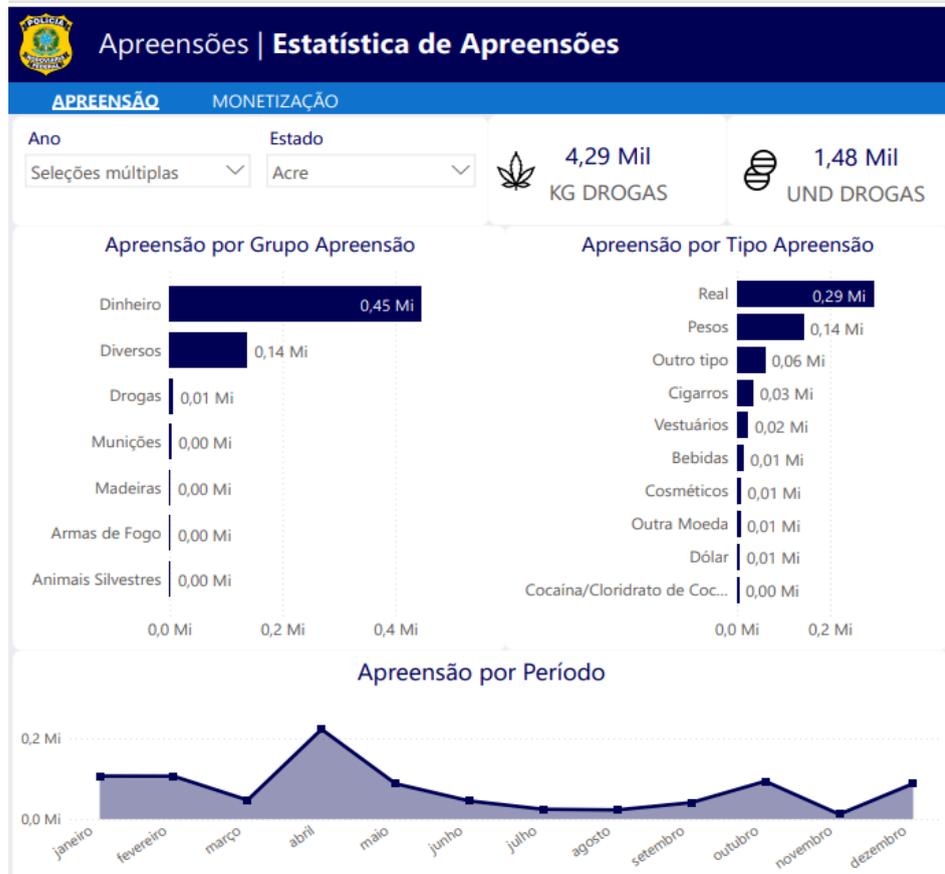
### Fiscalizações x Ocorrências por Hora



Fonte: Sistemas PRF - Analytics.

O gráfico circular projeta os horários de maior implementação de fiscalização em conjunto com a incidência das ocorrências a este relacionadas, notadamente entre 09h – 11h, 15h – 17h e 20h – 22h são os indicadores de maior registro do crime de tráfico, coincidente com o maior fluxo de motoristas do serviço de transporte.

**Figura 10** – Montante de apreensões de cocaína no período de 2021 - 2023.



Fonte: Sistemas Analytics PRF.

**Figura 11** – Registro de Crimes 2020 - 2022.

Enquadramento	
Enquadramento	Total de Ocorrências
Tráfico de drogas	143
Mandado de Prisão	106
Porte ilegal de arma de fogo de uso permitido	82
Embriaguez ao volante	71
Descaminho	68
Receptação	55
Contrabando	47

Fonte: Sistemas PRF - Analytics.

## **CONCLUSÃO**

### **O tráfico e o possível aumento da violência na faixa de fronteira.**

Um dos motivos de nossa inquietação parte justamente da necessidade em verificar se toda essa dinâmica envolvida na logística de produção da distribuição da droga acarreta em um aumento considerável na violência local ou seja nos principais municípios da faixa de fronteira já que esse eixo serve como conexão de passagem do tráfico.

Em trabalho de campo, realizado junto a delegacia de fronteira da Polícia Civil, do Estado do Acre, no município de Assis Brasil, esta por sua vez, responsável pelos dados estatísticos, com abrangência Assis Brasil – Epitaciolândia - Brasiléia, todos municípios da faixa de fronteira e cortados pela BR 317. Através deste levantamento foi possível a consolidação das informações a seguir.

Não é mister apontarmos com certo grau de segurança, que a violência urbana no Brasil, tem se mostrado como sendo uma consequência direta do acesso e da facilidade ao consumo de drogas. O Estado do Acre está inserido nesta dinâmica social, apresentando altos índices de violência urbana e criminalidade em todos os municípios decorrentes de um acentuado consumo de cocaína e crack, conforme veremos.

A facilidade da entrada da droga no País encontra relação direta com a falta de políticas públicas direcionadas à área da segurança destinadas à região de fronteira. Nessa grande faixa do Acre com a Bolívia e o Peru, mais de 2200 km, as políticas públicas, são de maneira geral, inexistentes. A segurança pública conta com um insignificante aparato estatal tanto no âmbito federal quanto estadual para combater o tráfico e a criminalidade.

A presença de órgãos públicos encarregados de combater o tráfico de drogas é pífia, tornando a execução do serviço policial precário e de baixa eficiência. A cidade de Rio Branco, capital do Acre, é o ponto de entroncamento das duas rodovias BR 317 e BR 364, portanto um corredor obrigatório no escoamento da droga.

A situação de violência na cidade fica evidenciada em decorrência do tráfico de drogas. Desde o ano de 2015 os índices de criminalidade no Estado têm se mostrado como um dos maiores do Brasil, causando grande repercussão social e uma sensação de insegurança altíssima.

Facções criminosas participam da venda e distribuição de cocaína e outras diferentes drogas, contribuindo para uma situação permanente de guerra pelo controle dos pontos de vendas no Estado.

No Acre, três facções narcocriminosas rivalizam pelo controle da droga para o mercado consumidor: PCC (Primeiro Comando da Capital), CV (Comando Vermelho) e B13 (Bonde dos Treze), uma dissidência do PCC. Esta situação acontece em todo Estado, sendo mais evidenciada na Capital. Parte das cidades do Estado apresentam altos índices de violência acima da média nacional, consequência do tráfico de cocaína, crack e outras drogas.

Conforme estudos no atlas da violência 2020, no Acre se observa altas taxas de homicídio, que muito reflete a criminalidade existente. O Atlas da Violência 2020 apresenta as seguintes taxas de homicídio, para cada 100 mil habitantes: Rio Branco (85,3), Porto Acre (80,2), Assis Brasil (57,3) e Senador Guimard (51,0), Cruzeiro do Sul (64,1) e Feijó (54,9), e de acordo com a delegacia de fronteira a maioria dos homicídios no Estado tem relação com os confrontos entre as facções criminosas Comando Vermelho (CV) contra a união do Primeiro Comando da Capital (PCC) e o Bonde dos Treze (B13), numa disputa por rotas de escoamento das drogas no Estado e pelo controle dos pontos de vendas, as chamadas “bocas de fumo”.

Somado a todo esse levantamento na esfera criminal, temos ainda a evidente falta de políticas públicas voltadas ao combate do tráfico de drogas na fronteira do Acre (Brasil) com a Bolívia e o Peru, o que transformou essa região em uma ótima opção para o tráfico de cocaína e de pasta base e como já evidenciado anteriormente a atividade de repressão ao narcotráfico é bastante precária, as facções criminosas brasileiras relacionadas com o tráfico migraram para a região infligindo grave dano social a população local.

Portanto cria-se um laço intrínseco e não desatável entre as atividades ilícitas e os meios de transporte da droga e seu impacto sobre a crescente violência local, de modo a que a disputa pelo controle da fronteira pelas facções rivais tem ajudado de sobremaneira ao aumento da violência local na tríplice fronteira.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BELTRÁN, Clara López. **La exploración y ocupación del Acre (1850-1900)**. La Paz, Revista das Índias, 2001.

BRASIL. Departamento de Polícia Rodoviária Federal – **Estatísticas de crimes no Acre**. Disponível em: <http://www.Analytics.prf.gov.br>. Acesso em: 21 jan. 2023.

CARDIA, Laís M; José M. VALCUENDE, *et al.* **Relatório Técnico de Pesquisa (Projeto Fronteira)**. Mimeo. CNPq, 2006.

CASTRO, Edna. **A Amazônia e seu lugar central na integração sul-americana**. In: NASCIMENTO, Durbens M. (Org.). **Relações internacionais e defesa na Amazônia**. Belém-PA: NAEA; UFPA, 2008. p. 21-45.

CAVALCANTI, Francisco Carlos da Silveira. **O Processo de Ocupação Recente das Terras do Acre**. Dissertação de Mestrado. Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, 1983.

DREYFUS, Pablo. **Mapeo del Crimen Organizado de Brasil**. In: MATHIEU, H. M; ARREDONDO, P. R. (Eds.) **Anuario 2009 de Seguridad en America Latina y el Caribe**. Bogotá, jun. 2009.

FOUCHER M. **Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique**. Paris: Fayard, 1991

FUKUMI, Sayaka (2010). **Cocaine Trafficking in Latin America: EU and US Policy Responses**. *Drug and Alcohol Review*.

GUICHONNET, Paul; RAFFESTIN, Claude. **Géographie des frontières**. França, Paris: Presses Universitaires de France, 1974.

IGLESIAS, Marcelo Manoel Piedrafitas. **Os Kaxinawá de Felizardo**. Tese (Doutorado em Antropologia Social). Rio de Janeiro: UFRJ/MN/PPGAS, 2008.

IIRSA. **A Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana - IIRSA. Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010. Relatório de Avaliação**. [S.I.]: IIRSA, 2010. IIRSA.

MACHADO, Lia O.; NEVES, Alex J. das. (Org.). **Segurança pública nas fronteiras, diagnóstico socioeconômico e demográfico: Estratégia Nacional de Segurança Pública nas Fronteiras (ENAFRON)**. Brasília-DF: Ministério da Justiça e Cidadania/Secretaria Nacional de Segurança Pública, 2016.

MORAIS, M. de J. **Acreanidade**: invenção e reinvenção da identidade acreana. 2008. 301 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal Fluminense, Niterói-RJ, 2008.

**OBSERVATÓRIO BRASILEIRO DE INFORMAÇÕES SOBRE DROGAS (OBID)**. Disponível em: <http://www.obid.senad.gov.br/portais/OBID/index.php#definicao>. Acesso em: 15 dez. 2022.

PAULA, Elder Andrade de, MORAIS, Maria de Jesus. **Nos labirintos das fronteiras amazônicas**. In. VALENCIO, Norma; PAULA, Elder Andrade de; WITKOSKI, Antônio Carlos. (orgs.). Processos de territorialização e identidades sociais. São Carlos, Rima, V 1. 2010.

RELATÓRIO da Comissão Global de Políticas sobre Drogas. **Guerra às Drogas**. Disponível em: [http://www.globalcommissionondrugs.org/wp-content/uploads/2017/10/GCDP\\_WaronDrugs\\_PT.pdf](http://www.globalcommissionondrugs.org/wp-content/uploads/2017/10/GCDP_WaronDrugs_PT.pdf). Acesso em: 20 Dez. 2022.

RONDÔNIA. Governo do Estado de Rondônia. **Plano de Desenvolvimento Estadual Sustentável de Rondônia-PDES/RO 2015-2030**. Porto Velho-RO: Secretaria de Estado do Planejamento Orçamento e Gestão, 2015

UNITED nation Office on Drugs and Crime. Disponível em: <http://www.unodc.org>. Acesso em: 18 nov. 2022.