

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

ALEX BUTEL RIBEIRO

A REDE URBANA PAN-AMAZÔNICA E A COPA DO MUNDO DE 2014: OS
IMPACTOS NAS CIDADES DE TABATINGA (BR) E LETICIA (COL)

MANAUS, 2015

ALEX BUTEL RIBEIRO

A REDE URBANA PAN-AMAZÔNICA E A COPA DO MUNDO DE 2014: OS
IMPACTOS NAS CIDADES DE TABATINGA (BR) E LETICIA (COL)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia do Instituto de Ciências Humanas e Letras da Universidade Federal do Amazonas, como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Profa. Dra. Tatiana Schor

MANAUS, 2015

Dedicatória

À Thayana, pelo amor, apoio, compreensão e paciência incondicionais, especialmente nos momentos de minha ausência; aos meus filhos Vinícius e Thayla, pelas inúmeras vezes em que o papai deveria estar com vocês, e não pôde.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus. Sempre esteve ao meu lado, guiando-me e iluminando meu caminho, mesmo nos meus momentos de pouca fé; Essa presença foi fundamental para a realização desse trabalho.

Agradeço à minha família: Thayana, meus filhos Vinícius e Thayla, e meus pais, Manoel e Lourdes, que me apoiaram nessa difícil caminhada, com muito amor, carinho e extrema paciência;

Agradeço especialmente à minha orientadora, Profa. Tatiana Schor. Não apenas por ter me guiado no desenvolvimento deste trabalho, mas por todas as aulas, todos os ensinamentos, conselhos, conversas e viagens que, desde 2007, em muito contribuíram em minha formação.

Ao Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira – NEPECAB, através do Prof. José Aldemir de Oliveira, pelo apoio financeiro para a realização dos trabalhos de campo e igualmente, pela disponibilidade dos equipamentos que foram fundamentais para a realização do trabalho.

Aos amigos do NEPECAB, pela companhia nos trabalhos de campo, ajuda com filmagens, fotos e aquisição de informações. Igualmente, auxílio nos trâmites administrativos do Programa de Pós-Graduação em Geografia. Em especial: Heitor, Moisés, Ellen, Gercyclei e Juliana. Ao amigo de infância Flavio Moura, pela edição e elaboração do vídeo apresentado na dissertação.

Aos avaliadores que participaram do exame de qualificação. Suas contribuições foram fundamentais para o amadurecimento do trabalho: Prof. Luis Eduardo Aragón (UFPA) e Profa. Selma Batista (UEA).

Finalmente, aos representantes das instituições que disponibilizaram dados e informações fundamentais para a realização deste trabalho: William Peixoto, diretor da Empresa Venturelli, associada à AHIMOC/Ministério dos Transportes; à Agente da Polícia Federal Luciana Muniz, da Delegacia de Polícia Federal em Tabatinga; Ednelson, Gerente de Operações da INFRAERO – Unidade de Tabatinga; e os colegas do SEBRAE, da Secretaria de Turismo de Tabatinga e ANVISA – Unidade de Tabatinga.

FINANCIADORES

Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES): dois anos de apoio financeiro, por meio de bolsa de estudo.

Programa de Apoio a Núcleos de Excelência – PRONEX/FAPEAM/CNPQ (Processo n. 1055/2011) “Cidades amazônicas: dinâmicas espaciais, rede urbana local e regional”: apoio financeiro para a realização dos trabalhos de campo da pesquisa.

Epígrafe

“O que eu gosto nas cidades é que tudo é em doses enormes,
tanto a beleza como a fealdade”.

Joseph Brodsky

RESUMO

Pela segunda vez na história, o Brasil foi palco do mais importante torneio de futebol do planeta: a Copa do Mundo da FIFA. Na edição realizada em 2014, a região amazônica participou diretamente do processo, tendo a cidade de Manaus como uma das 12 subdesdes eleitas. O presente trabalho surge a partir de reflexões sobre esse megaevento esportivo e seus impactos no Estado do Amazonas. Essas reflexões são frutos de um trabalho de campo exploratório realizado em Março de 2013 no alto Rio Solimões, especificamente na região conhecida como Tríplice Fronteira Amazônica. Disposta no coração da Amazônia, a região apresenta a delimitação territorial de Brasil, Colômbia e Peru, contendo características bastante singulares, especialmente por conta da conurbação existente entre as duas cidades principais que ali se localizam: Tabatinga (BR) e Leticia (COL). Como hipótese, seguindo uma discussão voltada à rede urbana, sugeriu-se que cidades mais bem estruturadas e que exercem influência econômica sobre outros centros urbanos menores, poderiam apresentar impactos mais acentuados e visíveis do que pequenas cidades mais próximas à Manaus, mas com dinâmicas urbanas menos complexas. Portanto, a distância física não seria necessariamente um empecilho e um fator determinante. Consequentemente, por conta de sua importância econômica, cultural e política, caracterizadas por sua dinâmica de fronteira internacional, importante estrutura aeroportuária e fortes relações com outros centros urbanos, as cidades de Tabatinga e Leticia poderiam sofrer maiores impactos, apesar da considerável distância até a subdesde amazônica. Dessa forma, o objetivo geral da pesquisa foi analisar os impactos da Copa do Mundo de 2014 na rede urbana pan-amazônica, focando a análise nas redes de transporte e infraestrutura urbana das cidades de Tabatinga e Leticia uma vez que se apresentam como cidades de suma importância territorial. Tal estudo justifica-se por diversos fatores. Primeiramente, por levantar uma discussão do que vem a ser a Amazônia, tanto em termos físico-natural quanto político-ideológico. Para além, a análise de megaeventos esportivos se torna importante porque suas características de multidisciplinaridade podem até não apresentar um panorama completo, mas certamente um cenário que contempla boa parte da realidade do espaço geográfico em que ele ocorre. Assim sendo, o estudo ganha um destaque ainda maior porque foi pioneiro na análise eminentemente geográfica de megaeventos esportivos na Amazônia e especialmente porque foi um passo inicial na discussão sobre a influência desses eventos em cidades que podem ser consideradas médias. Finalmente, o trabalho corrobora de forma singela e pontual, em união com uma gama de estudos, para a compreensão da rede urbana das cidades pan-amazônicas. O levantamento e leitura de referenciais bibliográficos sobre os temas específicos e aquisição de dados secundários em sites oficiais dos dois países, em união com os trabalhos de campo, nortearam o desenvolvimento da pesquisa. O estudo proposto traz à tona a consolidação e importância estrutural da rede urbana na região amazônica e mostra como os estudos geográficos regionais não podem prescindir deste entendimento e das características internacionais que a região possui.

Palavras-chave: Rede Urbana; Pan-Amazônia; Transporte; Tríplice Fronteira Amazônica; Megaeventos Esportivos.

ABSTRACT

For the second time in history, Brazil was the stage of the most important soccer championship around the planet: FIFA World Cup. The 2014 edition took place in the Amazon region, which was directly involved in the whole process, having the Amazonas state capital city Manaus as one of the chosen city hosts. The demands of this present study rises from the reflections about this major sports event as well as its impacts on the Amazonas state. These reflections are the results of an extensive field work done in May 2013 in the so called “High Solimões River”, more specifically in an area known as the Amazon Triple Border. Located in the heart of the Amazon, this spot presents the territorial delineation among Brazil, Colombia and Peru, which shows unique characteristics due to the conurbation between the two main towns of Tabatinga (Brazilian side) and Letícia (Colombian side). Emerged from the discussion focused on the urban system the hypothesis speculated that the better structured cities which hold financial influence over the smaller ones would show steeper and more visible impacts than the small towns with less complex urban dynamics in the surrounding area of Manaus. Thus, the physical distance between the border cities of Tabatinga and Letícia and the capital city of Manaus, would not be a determining factor or cause any impairment to both cities to be affected by the major event. Holding financial, cultural and political importance, in addition to their airport terminal structure as well as their linkage to other urban areas, these two border cities could suffer a considerable impact. Therefore the main objective of this research was to analyze the impacts of the 2014 World Cup on the Pan-Amazonian urban system, highlighting the transportation network and the urban infrastructure of the cities of Tabatinga and Letícia. A diversity of facts justified this study. Firstly, it raises the discussion of what the Amazon represents, in terms of its natural-physical body as well as its ideological and political matter. Furthermore, the analysis of huge sports events claims its importance due to its multiple faces which may not show its whole scope, although it certainly contemplates a greater amount of realia of the geographical area where it occurs. Especially because of that, the present study states its greater relevance being the pioneer in crossing analyzing huge sports events and their imminent impact on cities considered to be medians. Finally, this study corroborates to the better understanding of the urban system of the Pan-Amazonian cities. Both Brazilian and Colombian bibliographic data and secondary information concerning the specifications of the study, together with the field work itself guided the development of this research. In conclusion, the present study consolidates the structural importance of the urban system of the Amazon region and shows why the regional geographical studies cannot prescind from this knowledge nor avoid acknowledging the international characteristics this region claims.

Key words: Urban System; Pan-Amazonian; Transportation; Amazon Triple Border; Huge Sports Events.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: A Pan-Amazônia.....	29
Figura 2: Esquema das variáveis estudadas em “Sistema urbano en la región amazónica colombiana”	49
Figura 3: Departamentos e Municípios que fazem parte da Amazônia Colombiana segundo o estudo “Sistema urbano en la región amazónica colombiana”	51
Figura 4: Hierarquia urbana da Amazônia Colombiana e sua articulação com alguns dos principais centros urbanos	56
Figura 5: Tríplice Fronteira Amazônica – Localização da área de estudo.....	58
Figura 6: Cidade de Tabatinga.....	60
Figura 7: Avenida da Amizade.....	60
Figura 8: Polícia Federal – Unidade de Tabatinga.....	60
Figura 9: “Beira” de Tabatinga	60
Figura 10: Centro de Estudos Superiores de Tabatinga / Universidade do Estado do Amazonas	63
Figura 11: Comercialização ambulante do pescado em Tabatinga	64
Figura 12: Hospital Militar de Tabatinga.....	65
Figura 13: Estrada que visou a ligação entre Leticia e Tarapacá.....	69
Figura 14: Aeroporto Internacional Alfredo Vasquez Cobo – Leticia.....	70
Figura 15: Cidade de Leticia	71
Figura 16: Puerto Malacon.....	71
Figura 17: Hotel Anaconda	71
Figura 18: Hotel Decameron.....	71
Figura 19: Centro de Leticia.....	74
Figura 20: Açougue em Leticia.....	75
Figura 21: Comércio em Leticia apresentando a dinâmica do câmbio na fronteira.....	76
Figura 22: Gráfico do Crescimento anual de motocicletas, motonetas e automóveis em Tabatinga (últimos dez anos).....	81
Figura 23: Barco de Linha.....	91
Figura 24: Balsa colombiana atracada no Porto de Leticia.....	92
Figura 25: Expresso com deslocamento regional.....	93
Figura 26: Expresso com deslocamento regional chegando a Tefé, com origem de Tabatinga	93
Figura 27: Expresso com deslocamento local	94
Figura 28: Embarcações de pequeno porte	96
Figura 29: Região portuária de Tabatinga.....	99
Figura 30: Catraia com carregamento de cerveja, com destino à Santa Rosa.....	103
Figura 31: Catraia com carregamento de botijas de gás.....	104
Figura 32: Início do carregamento de mercadorias	104
Figura 33: Nesse momento, a catraia já comporta caixas de frango congelado e os fardos de arroz e açúcar	104
Figura 34: Catraia completamente carregada e preparando-se para partir para a cidade de Santa Rosa	105
Figura 35: A pequena embarcação começa a realizar o transporte das mercadorias. Ao fundo, é possível notar a cidade peruana de Santa Rosa	105
Figura 36: Catraião partindo de Iquitos.....	110
Figura 37: Região portuária de Leticia.....	112
Figura 38: Cidades e localidades conectadas à Leticia pelo transporte fluvial regular	114

Figura 39: Fluxo de comercialização de mercadorias das Cidades de Tabatinga e Leticia	115
Figura 40: Esquema que apresenta o estudo dos megaeventos esportivos atualmente	121
Figura 41: As formas dos legados de megaeventos esportivos.....	128
Figura 42: Cidade de Manaus, Arena da Amazônia e Aeroporto Eduardo Gomes	138
Figura 43: Camisa de origem peruana sendo vendida no centro de Tabatinga.....	146
Figura 44: Placa de boas-vindas alocada no marco fronteiro entre Tabatinga e Leticia.	149
Figura 45: Enfeite e pintura da Avenida da Amizade no período da Copa do Mundo.	149
Figura 46: Escola caracterizada na Avenida da Amizade no período da Copa do Mundo	149
Figura 47: Bar enfeitado em Leticia.....	150
Figura 48: Bar enfeitado em Leticia.....	150
Figura 49: Placa de boas-vindas em Leticia - Camarões	150
Figura 50: Placa de boas-vindas em Leticia - Espanha.....	150
Figura 51: Outdoor retratando o mundial em Leticia.....	150
Figura 52: Moto-carros colombianos transportando turistas estrangeiros à Polícia Federal em Tabatinga, buscando oficializar a entrada no país	155
Figura 53: Lancha Crystal – Visão Interna (1).....	162
Figura 54: Lancha Crystal – Visão Interna (2).....	163
Figura 55: Deslocamento aéreo de Leticia até Manaus.....	165
Figura 56: Mapa da origem dos estrangeiros que entraram no Brasil pela Tríplice fronteira amazônica, no período da Copa do Mundo	170
Figura 57: Cartaz de enfeite da copa do mundo em Leticia.....	174
Figura 58: Camisas da seleção brasileira a venda em Tabatinga	175
Figura 59: Venda de adereços da seleção brasileiras na Avenida da Amizade.....	175
Figura 60: Polícia militar a frente da carreta na Avenida da Amizade	176
Figura 61: Carreta após a vitória da seleção.....	176
Figura 62: Bar em que assistimos ao jogo da colômbia em Tabatinga.....	178
Figura 63: Fronteira fechada por conta das eleições presidenciais na Colômbia.....	178
Figura 64: Venda de camisas da seleção colombiana em Leticia	180
Figura 65: Venda de camisas da seleção colombiana em Leticia	180
Figura 66: Telão em que passava ao vivo os jogos da seleção colombiana.....	181
Figura 67: Tuc-tuc enfeitado com as cores colombianas	181
Figura 68: Torcida colombiana assistindo ao jogo de sua seleção.....	181
Figura 69: Momento do gol da seleção colombiana.	182
Figura 70: Momento do gol da seleção colombiana.	182
Figura 71: Momento em que a carreta chega ao marco fronteiro e entra em Tabatinga (1)	183
Figura 72: Momento em que a carreta chega ao marco fronteiro e entra em Tabatinga (2)	183
Figura 73: Momento em que a carreta chega ao marco fronteiro e entra em Tabatinga (3)	183
Figura 74: Carreta colombiana em Tabatinga	183

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Dados da superfície amazônica (em km ²) por país, considerando os critérios hidrográficos, ecológicos e político-administrativos.....	27
Quadro 2: Dados da superfície amazônica (em km ²) por país, considerando os critérios hidrográficos, ecológicos e político administrativos	27
Quadro 3: Tipologia de cidades médias para o brasil	38
Quadro 4: Classificação das cidades dos Rios Solimões e Amazonas.	46
Quadro 5: Municípios que fazem parte da Amazônia Colombiana segundo o estudo “Sistema urbano en la región amazónica colombiana” ..	50
Quadro 6: Exemplo da metodologia utilizada para a determinação da hierarquia urbana da Amazônia Colombiana segundo o estudo “Sistema urbano en la región amazónica colombiana” (categoria serviços administrativos).....	52
Quadro 7: Hierarquia urbana preliminar da Amazônia Colombiana, com base na disponibilidade de serviços e equipamentos urbanos.	53
Quadro 8: Tratados normativos da Tríplice fronteira amazônica.	78
Quadro 9: Frota anual de Tabatinga (últimos dez anos).	80
Quadro 10: Classificação dos tipos de transporte fluvial na Tríplice fronteira amazônica	90
Quadro 11: Trecho Tabatinga – Manaus e as escalas realizadas pelas grandes embarcações.....	100
Quadro 12: Embarcações que realizam o deslocamento até Manaus, seus respectivos atracadouros, capacidade de carga e lotação	102
Quadro 13: Quantidade e peso do carregamento exemplificado	105
Quadro 14: Expressos com deslocamento local de Tabatinga e trechos realizados ...	107
Quadro 15: Trechos realizados pelos expressos colombianos	113
Quadro 16: Seleções que participaram da Copa do Mundo de 2014	132
Quadro 17: Síntese dos impactos da copa do mundo nas cidades de Tabatinga e Leticia	148
Quadro 18: Informações organizadas colhidas nos hotéis em Leticia, em Setembro de 2013.	152
Quadro 19: Quantitativo de passageiros das embarcações Donal Elbia Cabral e M. Monteiro.	157
Quadro 20: Quantitativo de passageiros da embarcação M. Fernandes	158
Quadro 21: Quantitativo de passageiros da embarcação Nova Era	159
Quadro 22: Quantitativo de passageiros da embarcação Sagrado Coração de Jesus..	159
Quadro 23: Quantidade e peso do carregamento exemplificado	161
Quadro 24: Quantitativo de passageiros da embarcação Crystal	164
Quadro 25: Quantitativo de passageiros da embarcação Gloria de Deus	164
Quadro 26: Quantitativo do deslocamento do transporte aéreo regular.....	166
Quadro 27: Cruzamento dos dados do transporte fluvial, aéreo e da entrada de estrangeiros no Brasil	167

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AHIMOC – Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental.
ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
ANATEL – Agência Nacional de Telecomunicações
ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária.
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento
CAN – Correio Aéreo Nacional
CAT – Centros de Atendimento ao Turista
CDEA – Commission on Development and Environment for Amazonia
CESTB – Centro de Estudos Superiores de Tabatinga
CPF – Cadastro de Pessoa Física
DANE – Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Colômbia)
DCTEC – Departamento de Ciência e Tecnologia do Esporte, do Ministério do Esporte
DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
DNP – Departamento Nacional de Planeación (Colômbia)
FAB – Força Aérea Brasileira
FIFA – Fédération Internationale de Football Association
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH – Índice de Desenvolvimento Humano
IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IIRSA – Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IPAAM – Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas
NEPECAB – Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades da Amazônia Brasileira
ONU – Organização das Nações Unidas
PNUMA – Programa das Nações Unidas
PORTOBRÁS – Empresa de Portos do Brasil S.A
SDS – Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável do Amazonas
SEBRAE – Serviços Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEP/PR – Secretaria de Portos da Presidência da República
SINCHI – Instituto Amazônico de Investigaciones Científicas (Colômbia)
SNDEL – Secretaria Nacional de Desenvolvimento de Esporte e de Lazer
SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus
SUS – Sistema Único de Saúde
TCA – Tratado de Cooperação Amazônica
UEA – Universidade do Estado do Amazonas

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	165
CAPÍTULO 1 – REGIONALIZAÇÃO E REDE URBANA NA AMAZÔNIA....	243
1.1 A REGIONALIZAÇÃO DA AMAZÔNIA	243
1.1.1 As faces da discussão.....	243
1.1.2 Os critérios adotados para a regionalização da Amazônia.....	254
1.1.2.1 O critério hidrográfico	254
1.1.2.2 O critério ecológico	265
1.1.2.3 O critério político-administrativo	265
1.1.3 A Pan-Amazônia.....	298
1.2 REDE E HIERARQUIA URBANAS NA PAN-AMAZÔNIA.....	30
1.2.1 Breves aspectos teóricos sobre redes e hierarquia de cidades	30
1.2.1.1 O foco de análise: as cidades médias.....	354
1.2.2 A rede urbana Pan-Amazônica	409
1.2.2.1 Características da rede urbana da Amazônia Brasileira	41
1.2.2.2 Características da rede urbana da Amazônia Colombiana	487
CAPÍTULO 2 – A TRÍPLICE FRONTEIRA AMAZÔNICA E SUA REDE URBANA	587
2.1 A TRÍPLICE FRONTEIRA AMAZÔNICA	587
2.1.1 Área de Estudo.....	587
2.1.2 Tabatinga	609
2.1.3 Leticia	676
2.2 AS REDES URBANAS QUE SE ESTABELECEM NA TRÍPLICE FRONTEIRA	787
2.2.1 O transporte interurbano.	798
2.2.2 O transporte aéreo	832
2.2.3 O transporte fluvial.	876
2.2.3.1 A importância de Tabatinga	987
2.2.3.2 As cidades e localidades peruanas.....	1098
2.2.3.3 A dinâmica fluvial de Leticia	1110
CAPÍTULO 3 – MEGAEVENTOS ESPORTIVOS E A COPA DO MUNDO DE 2014.....	1187
3.1 O DEBATE SOBRE OS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS NO BRASIL	1187
3.1.1 As faces do debate	1187
3.1.1.1 Os discursos desenvolvimentistas	1254
3.1.1.2 Legados de megaeventos esportivos.....	1265

3.1.1.3	Impactos de megaeventos esportivos	1309
3.2	A COPA DO MUNDO DE 2014 E O CENÁRIO AMAZÔNICO	13130
3.2.1	A escolha do Brasil como sede do mundial e os países participantes	13231
3.2.2	Do Brasil à Amazônia Brasileira: a cidade de Manaus no contexto da Copa do Mundo.....	1332
3.2.3	Da metrópole às cidades médias: a transcendência do espetáculo	1443
 CAPÍTULO 4 – OS IMPACTOS DA COPA DO MUNDO DE 2014 NA TRÍPLICE FRONTEIRA AMAZÔNICA.....		1465
4.1	AS MOBILIZAÇÕES PERUANAS	1465
4.1.1	As mobilizações identificadas	1465
4.2	OS IMPACTOS DO MUNDIAL NAS CIDADES GÊMEAS	1487
4.2.1	A infraestrutura urbana e hotelaria	1498
4.2.2	Os impactos nas redes de transporte	1554
4.2.2.1	No transporte intraurbano / interurbano	1554
4.2.2.2	No transporte fluvial e aéreo.	1576
4.2.3	Na segurança pública	17271
 CAPÍTULO 5 – A COPA DO MUNDO NA FRONTEIRA: UM RELATO DE CAMPO.....		1743
5.1	O RELATO	Erro! Indicador não definido.3
5.1.1	11 de Junho de 2014: A chegada à fronteira.....	1743
5.1.2	Brasil x Croácia: A Copa tem início com o jogo do anfitrião.	1765
5.1.3	Colômbia x Grécia: A estreia da Colômbia no mundial e o fechamento da fronteira.....	1787
5.1.4	Brasil x México: Um empate amargo	1798
5.1.5	Colômbia x Costa do Marfim: A esquina da classificação.	18180
5.1.6	Brasil x Camarões: Chuva, futebol, classificação, carreata e mais chuva!..	1854
 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....		1876
 REFERÊNCIAS:		19291

INTRODUÇÃO

Pela segunda vez na história, o Brasil foi palco do mais importante torneio de futebol do planeta: a Copa do Mundo da FIFA. Nesta edição realizada em 2014, sessenta e quatro anos após a primeira, a região amazônica participou diretamente do processo, tendo a cidade de Manaus como uma das 12 subsedes eleitas. A capital amazonense ganhou o direito de sediar quatro jogos do mundial.

O presente trabalho surge a partir de reflexões sobre esse megaevento esportivo e seus impactos no Estado do Amazonas. Essas reflexões são frutos de um trabalho de campo exploratório realizado em Março de 2013 no alto Rio Solimões, especificamente na região conhecida como Tríplice Fronteira Amazônica. Disposta no coração da Amazônia, a região apresenta a delimitação dos territórios do Brasil, Colômbia e Peru, e contém características bastante singulares, especialmente por conta da conurbação existente entre as duas cidades principais que ali se localizam: Tabatinga (BR) e Leticia (COL).

Neste campo, observou-se que havia uma grande expectativa para a realização do mundial, sobretudo na cidade de Leticia. Ficou claro que a cidade colombiana poderia ser um ponto estratégico enquanto “nodal” de transporte e se apresentava como uma porta de entrada ao Brasil, com relativa curta distância até a subsede amazônica do torneio. Nesse contexto, verificou-se em lócus a realização de investimentos por parte do setor hoteleiro da cidade, assim como a movimentação do setor aéreo que naquele momento buscava encontrar formas de ligar Leticia à Manaus de forma direta. Essas ações visavam atender um número significativo de turistas no período da Copa do Mundo, pois se estimava que 30.000 pessoas passassem por Leticia às vésperas do mundial, o que equivale ao fluxo anual de turistas da cidade.

Essas informações foram cruciais para o desenvolvimento das primeiras reflexões do trabalho: muito se falava dos impactos nas cidades sedes, mas o que estava acontecendo em outras regiões? Nas fronteiras, por exemplo? No caso específico do Amazonas, como ocorreria essa relação entre as cidades fronteiriças e a cidade de Manaus no período do mundial? Teria impacto tal qual esperado localmente? Qual meio de transporte se destacaria?

Sabe-se que chegar à metrópole amazonense demanda um tempo considerável, principalmente para quem mora na própria região amazônica, nas pequenas e médias

idades. Ao mesmo tempo, em uma relação inversa, pode ser mais rápido chegar à Manaus estando em uma cidade distante, mas que conte com transporte aéreo de grande porte (caso de Tabatinga e Leticia), do que estar em suas proximidades e contar apenas com transporte fluvial e aéreo de pequeno porte.

Dessa forma, o fator “distância” no caso da Amazônia, é relativo. Não se refere apenas à quilometragem, mas principalmente às variáveis socioeconômicas pois irá depender do tipo de transporte utilizado nos deslocamentos (fluvial, aéreo ou em alguns casos específicos, terrestre) e principalmente do acesso às diferentes modalidades de transporte.

Nesse contexto, é indiscutível que no Amazonas, o transporte fluvial é o principal modal de transporte entre o interior do Estado e a capital. Nesse cenário, ganha destaque a tradicional embarcação do tipo “Recreio”. Se por um lado é extremamente lenta, por outro, possui uma grande capacidade de transportar passageiros e cargas, além de oferecer preços mais acessíveis à população. Por conta especialmente dessas últimas duas características, além da escassez e altos valores do transporte aéreo para os trechos amazônicos, concluiu-se nesse primeiro momento da pesquisa que essas embarcações seriam o principal meio de deslocamento até Manaus no período do Mundial.

Certamente, a concretização desse cenário demandaria uma otimização nos serviços de alimentação, comunicação e hotelaria nas cidades, mas, sobretudo no transporte fluvial. Em muitos casos, este meio de transporte pouco regulado pelas agências oficiais do estado, não obedece a horários nem portos de parada, tornando difícil qualquer forma de planejamento. Além disso, deve-se ficar claro que na tríplice fronteira não há um controle rígido para essa questão da circulação internacional de pessoas. No âmbito econômico e de circulação de mercadorias entre os países, ainda notam-se algumas intervenções pontuais por parte do poder público. Mas no tocante a circulação populacional, esse controle é mais brando. As dificuldades de deslocamento, caso não ocorresse tal otimização, poderiam ser tamanhas.

Assim, surgiram as indagações que estruturam o projeto de pesquisa: Quais os impactos da Copa do Mundo de 2014 em cidades que não são sede de jogos? Como avaliar possíveis impactos do mundial em cidades amazônicas que passaram por um processo de urbanização diferenciado? Como avaliar impactos em cidades estratégicas, propensas a fazerem parte do circuito turístico ou “hub” de transporte na Amazônia? Quais os impactos de evento global em uma realidade local/regional? O que esperar da

fronteira entre o Brasil e a Colômbia, dois países com forte tradição futebolística? Quais os impactos da Copa do Mundo em Tabatinga e Leticia?

Como hipótese, ficou claro que a importância territorial/regional de uma cidade seria o fator decisivo para a definição dos diferentes níveis de impactos, e não necessariamente o fator distância até Manaus. Assim, cidades mais bem estruturadas e que exercem influência econômica sobre outros centros urbanos menores, poderiam apresentar impactos mais acentuados e visíveis do que pequenas cidades mais próximas à Manaus, mas com dinâmicas urbanas menos complexas. Portanto, a distância física não seria necessariamente um empecilho e um fator determinante. Vale ressaltar que se entende por impactos de megaeventos esportivos, ações efêmeras provedoras de algum tipo de desenvolvimento, o qual modifica o cotidiano urbano das cidades afetadas.

Conseqüentemente, por conta de sua importância econômica, cultural e política, caracterizadas por sua dinâmica de fronteira internacional, importante estrutura aeroportuária e fortes relações com outros centros urbanos, as cidades de Tabatinga e Leticia poderiam sofrer maiores impactos, apesar da considerável distância até a subseleção amazônica. Esses impactos se apresentariam principalmente no âmbito da rede urbana de transporte fluvial e sua infraestrutura e secundariamente na rede de hotelaria.

Como proposta teórica, optamos desenvolver o trabalho com base em três caminhos distintos e complementares:

a) logicamente, o trabalho ganhou um cunho internacional. Seria necessário focar aspectos da urbanização da Amazônia Brasileira e Colombiana. Assim, baseamos na discussão de regionalização amazônica, culminando na utilização, durante a pesquisa, do termo Pan-Amazônia;

b) a proposta de verificar a dinâmica do transporte no período da Copa nos levou a buscar as teorias de articulação de cidades, ou seja, a eminente discussão geográfica de rede urbana;

c) finalmente, para um melhor entendimento do que a Copa do Mundo representou na região, buscamos as teorias sobre os megaeventos esportivos e seu atual embate teórico no Brasil.

Partindo das questões levantadas, das hipóteses sugeridas e propostas teóricas, decidiu-se, enquanto objetivo geral da pesquisa, analisar os impactos da Copa do Mundo de 2014 na rede urbana pan-amazônica, focando a análise nas cidades de Tabatinga e

Leticia uma vez que se apresentam como cidades de suma importância territorial. Resolveu-se enquanto objetivos específicos: caracterizar as cidades estudadas tendo em vista sua dinâmica urbana e redes de transporte; discutir a realização da Copa do Mundo na região amazônica considerando sua influência nas cidades estudadas e na rede urbana regional e finalmente; identificar as transformações ocorridas nessas cidades no âmbito dos transportes e infraestruturas urbanas.

O estudo realizado justifica-se por diversos fatores. Primeiramente, por levantar uma discussão do que vem a ser a Amazônia, tanto em termos físico-natural quanto político-ideológico. Em nossa realidade, as categorias geográficas “território” e especialmente “região” têm suas definições relativamente alteradas e passam, em certos momentos a englobar a noção de integração e em outros casos, a de delimitação. Assim, contraditoriamente, a Amazônia surge enquanto uma região geográfica fisicamente unificada, mas geopoliticamente fragmentada.

A definição física da região amazônica possui importância prática e teórica. Prática se considerarmos, por exemplo, o sentido geopolítico e ambiental dos investimentos socioeconômicos. Em nível teórico justifica-se por gerar um quadro mais conciso da realidade amazônica, fortalecendo o entendimento das conjunturas e fragmentações do espaço geográfico regional. Acreditamos que não é possível tratar de cidades amazônicas desconsiderando suas semelhanças e diferenças regionais e nacionais. Dessa maneira, consideramos no trabalho a noção de Pan-Amazônia, que certamente não se apresenta como uma área homogênea, mas pensá-la em sua unicidade certamente esclarece os processos socioespaciais que nela ocorrem.

Em segundo lugar, a análise de megaeventos esportivos é importante porque suas características de multidisciplinaridade podem até não apresentar um panorama completo, mas certamente um cenário que contempla boa parte da realidade do espaço geográfico em que ele ocorre. Assim sendo, o estudo ganha um destaque ainda maior porque foi pioneiro na análise eminentemente geográfica de megaeventos esportivos na Amazônia.

Em terceiro lugar, porque foi um passo inicial na discussão sobre a influência desses eventos em cidades que podem ser consideradas médias. A literatura aponta a dificuldade na definição de cidade média. Essa dificuldade paira no âmbito da heterogeneidade das realidades e as constantes mudanças econômicas e sociais as quais passam as cidades (COSTA, 2002; SILVA, 2013). Mesmo assim, hoje tem uma importante repercussão no âmbito da geografia acadêmica.

Dando mais singularidade a esse segundo ponto, vale lembrar que entendemos cidades médias na perspectiva amazônica, proposta por Schor (2014). Destarte, consideramos a existência de cidades médias amazônicas frente as suas funções na rede urbana regional, e não por uma questão quantitativamente populacional. Desta feita, o trabalho ganha mais importância do ponto de vista teórico.

Além disso, ratificamos que os inúmeros trabalhos a respeito de impactos de grandes eventos esportivos que vêm sendo desenvolvidos no país concentram-se na análise de metrópoles e grandes capitais, que geralmente sediam os eventos. Nosso trabalho analisou os impactos em cidades que fizeram parte indiretamente do espetáculo, fugindo da normalidade acadêmica sobre o tema.

É válido lembrar que a única exceção encontrada na literatura foi o trabalho de Cavalcanti e Castilho (2011) que discutem os impactos da Copa de 2014 em São Lourenço da Mata. Cidade de 100 mil habitantes conurbada com Recife, e onde foi construída a Arena Pernambuco, estádio que sediou os jogos da Copa no Estado de Pernambuco. Contudo, é uma realidade metropolitana e não se enquadra no âmbito de nossa discussão.

Finalmente, o trabalho corrobora de forma singela e pontual, em união com uma gama de estudos, para a compreensão da rede urbana das cidades pan-amazônicas. Como assinala Corrêa “os estudos sobre redes urbanas têm se constituído em uma importante tradição no âmbito da Geografia. [...] a rede urbana passou a ser o meio através do qual produção, circulação e consumo se realizam efetivamente” (2006: 15). Assim, a rede urbana, articulando centros urbanos por suas funcionalidades, apresenta uma forma de compreensão da produção, circulação e comercialização de mercadorias e paralelamente de deslocamento populacional.

Moraes e Schor (2011) mostram que estudos dessa realidade específica da região amazônica possibilitam a definição das formas e a funções das cidades na Amazônia, bem como oferecem subsídios para a elaboração de políticas urbanas capazes de fortalecer a rede urbana já existente. É por meio da rede urbana que podemos analisar distantes regiões que estão à margem das centralidades e suas articulações.

Os procedimentos metodológicos perpassaram pelo levantamento e leitura de referenciais bibliográficos sobre os temas específicos e aquisição de dados secundários em sites oficiais dos dois países. As três idas a campo (Março de 2013, Setembro de 2013

e Junho de 2014) nortearam o desenvolvimento da dissertação. As visitas às cidades de Tabatinga e Leticia ocorreram antes e durante a Copa do Mundo e foram baseadas em dois procedimentos principais: observação da dinâmica urbana e entrevistas. As observações foram subsidiadas com o registro fotográfico e filmagens.

As entrevistas foram divididas em entrevistas abertas e fechadas. As entrevistas abertas ocorreram com um roteiro simples de questões, buscando maiores informações sobre o tema analisado. Já as entrevistas fechadas foram elaboradas com um roteiro de questões mais complexo e mediante a aprovação de ofícios institucionais, objetivando a obtenção de dados primários, sigilosos e que não estão plenamente disponíveis para a população de modo geral. Ocorreram com representantes da hotelaria e de instituições públicas e privadas que disponibilizaram os dados primários utilizados na pesquisa. Os custos dos três campos foram arcados pelo projeto PRONEX – Cidades Amazônicas: dinâmicas espaciais, rede urbana local e regional – FAPEAM/CNPq. Neste sentido, esta dissertação é parte integrante do mesmo.

A dissertação está estruturada em cinco capítulos. O primeiro capítulo intitulado “Regionalização e rede urbana na Amazônia” é subdividido em dois tópicos principais. No primeiro, “A regionalização da Amazônia” se discorre sobre as diferentes formas que a região amazônica é concebida, tanto no sentido ecológico, hidrográfico e político. Considerando sua presença em vários países sul-americanos, inseriu-se a abordagem de Pan-Amazônia à discussão, imprescindível para tratarmos de cidades fronteiriças de três países, lembrando que as cidades peruanas vão surgir indiretamente na análise.

No segundo tópico do capítulo 1, “Rede e hierarquia urbana na Pan-Amazônia” realiza-se uma discussão a respeito da articulação entre cidades – a rede urbana. Essa discussão parte da escala continental, portanto com carência de grandes detalhes, perpassa por uma escala nacional enfocando estudos de órgãos governamentais dos dois países e chega ao nível regional onde se apresentam dados e informações mais detalhados de estudos realizados sobre a rede urbana da Amazônia Brasileira e Colombiana.

No segundo capítulo, apresenta-se a área de estudo: “A tríplice fronteira amazônica”. Monta-se um perfil urbano das cidades de Tabatinga e Leticia e paralelamente faz-se uma densa análise sobre as redes urbanas que se estabelecem na região. Essa análise é pautada na apresentação das redes de transporte interurbano, aéreo e fluvial que se estabelecem na tríplice fronteira.

O terceiro capítulo, intitulado “Megaeventos esportivos e a Copa do Mundo de 2014” apresenta uma discussão teórica a respeito de megaeventos esportivos. Essa discussão apresenta-se como um caminho fundamental para se analisar a Copa do Mundo de 2014, seus aspectos e características. Enfocam-se alguns dos principais autores que vem trabalhando esse tema no Brasil, bem como os pontos principais da discussão: os discursos desenvolvimentistas, os legados e impactos de megaeventos esportivos.

A seguir, trata-se especificamente da Copa do Mundo de 2014, levantando questões sobre a escolha do Brasil como sede do mundial, os países que participaram do evento e a escolha da cidade de Manaus, representante da Amazônia, como subsede do torneio. Com base nas características manauaras (modificações obrigatórias impostas pela FIFA), monta-se um cenário amazônico do mundial. Com o quadro teórico montado, busca-se responder a principal questão da pesquisa: quais os impactos que a Copa do Mundo gerou nas cidades da tríplice fronteira?

Essa resposta é apresentada no quarto capítulo da dissertação, intitulado “Os impactos da Copa do Mundo na tríplice fronteira amazônica”. Nesse capítulo, expõe-se a influência do mundial de 2014 nas dinâmicas urbanas das cidades estudadas, bem como na rede urbana que se estabelece na região. Expõem-se os impactos da Copa nas infraestruturas urbanas e hotelaria, na segurança pública e nas redes de transporte.

O trabalho é finalizado com o capítulo cinco, intitulado “A copa do mundo na fronteira: um relato de campo”. Apresenta-se a grande festa que foi o mundial nas duas cidades. Discorre-se brevemente sobre a festa do mundial na fronteira, a partir da apresentação das anotações de nosso caderno de campo, em uma linguagem mais informal e pessoal, em união com a apresentação de imagens dos dias dos jogos e um curto vídeo elaborado para melhor expor como o mundial foi vivido nas cidades estudadas (segue em DVD anexo).

Conclusivamente, observou-se que na tríplice fronteira, a Copa do Mundo 2014 foi uma grande festa. Mas pouco se investiu na organização dessa festa. De certa maneira, fato esperado. No que se refere às questões relacionadas ao mundial de 2014, foi possível afirmar que as duas cidades estudadas deixaram a desejar com possíveis investimentos voltados ao mundial. As ações foram pontuais.

Os impactos nos setores comerciais e de serviços hoteleiros, bem como o infraestrutural foram extremamente pontuais. Por outro lado, importantes impactos

apresentaram-se no âmbito das redes de transportes, onde o transporte aéreo, em números absolutos superou o transporte fluvial. De um lado, a cidade de Leticia sempre se manteve a frente de Tabatinga, pois conseguiu visualizar que poderia tirar alguma vantagem de tal acontecimento em seu setor turístico. E o fez. Apesar de não contar com o fluxo esperado de turistas, recebeu no final de maio e principalmente em junho, o que equivalente a três meses de visitantes.

De outro lado, a cidade de Tabatinga. A principal cidade brasileira da fronteira, pouquíssimo fez. O fato de o grande evento contar com jogos em uma cidade de relativa proximidade, não influenciou planejamentos e ações de investimento na cidade. Tabatinga manteve-se distante da discussão e das previsões que se esperavam com a realização da Copa do Mundo no Brasil. Parece não ter havido uma visão (não apenas da iniciativa privada e do Poder Público, mas da população como um todo) de que poderiam ocorrer impactos concretos na cidade com a realização da Copa, por ser uma zona de fronteira e de intenso fluxo de turistas, portanto, uma porta de entrada à Manaus e ao Brasil. Suas pífias ações ratificam o famoso “jeitinho brasileiro”, com realizações desorganizadas, improvisadas e em cima da hora.

Este estudo de caso específico, traz à tona a consolidação e importância estrutural da rede urbana na região amazônica e mostra como os estudos geográficos regionais não podem prescindir deste entendimento e das características internacionais que a região possui.

CAPÍTULO 1 – REGIONALIZAÇÃO E REDE URBANA NA AMAZÔNIA

1.1 A REGIONALIZAÇÃO DA AMAZÔNIA

Pretende-se com esse tópico inicial, realizar uma breve discussão a respeito da regionalização amazônica. Primeiramente, apresentam-se as diferentes terminologias que foram elaboradas para caracterizar a Amazônia. Ao mesmo tempo, discutem-se os principais critérios utilizados nessas regionalizações. Objetiva-se com essa discussão, embasar teoricamente a análise da pesquisa, que apesar de ter uma delimitação regional/local, perpassa a escala nacional e envolve cidades amazônicas de dois países principais (Brasil e Colômbia) e um secundário (Peru).

1.1.1 As faces da discussão

A proposta central dessa pesquisa é o estudo das cidades amazônicas de Tabatinga (Estado do Amazonas – Brasil) e Leticia (Departamento do Amazonas – Colômbia). Uma mesma mancha urbana, separadas apenas por um marco fronteiriço à luz de uma conurbação internacional, na região conhecida como Tríplice Fronteira Amazônica, onde Brasil, Colômbia e Peru delimitam parte de seus territórios.

Nessa realidade, as categorias geográficas “território” e especialmente “região” têm suas definições relativamente alteradas e passam, em certos momentos a englobar a noção de integração e em outros casos, a de delimitação. Nesse contexto, jugou-se necessária uma discussão a respeito do que vem a ser a própria Amazônia, entendendo-a enquanto uma região geográfica fisicamente unificada, mas geopoliticamente fragmentada.

Apesar da grande supremacia territorial brasileira, é fato indiscutível que a Amazônia não pertence somente a esse país. E esse simples fato fez com que inúmeros conceitos fossem cunhados ao longo do tempo e dos lugares, buscando explicar o que de fato vem ser tal região: Amazônia, Amazônia Internacional, Amazônia Legal, Pan-Amazônia, Amazônia Sul-Americana, Grande Amazônia.

Tais terminologias deveriam simbolizar a mesma imagem geográfica. Mas na realidade isto não ocorre. Na concepção do General Meira Mattos (1980), esta imensa

região natural é enfocada por seus condôminos sob uma visão particularizada. Assim é que quando o brasileiro ou o peruano, por exemplo, referem-se à Amazônia estão falando de sua Amazônia nacional.

Segundo Gutiérrez Rey et al. (2004), tais expressões compreendem diferentes enfoques, discernimentos e representações espaciais. Em uma visão físico-natural, dizem respeito tanto à bacia hidrográfica do rio Amazonas, quanto à maior floresta tropical úmida do planeta. Em um sentido político e social, as nações que possuem territórios nessas áreas, aos Estados que realizam ações conjuntas de desenvolvimento sustentável regional, aos limites artificiais de conveniência político-administrativa e aos povos que habitam na região.

Dessa forma, a elaboração de uma cartografia única torna-se muito difícil, uma vez que se referem a espaços diferentes cujos limites nem sempre coincidem. Portanto, a Amazônia enquanto entidade unificada, só pode existir como um amálgama de regiões, sendo possível afirmar que existem várias “amazônias”, as quais conformam uma grande região, onde cada uma possui distribuição regional diferente (GUTIÉRREZ REY ET AL., 2004).

1.1.2 Os critérios adotados para a regionalização da Amazônia

As principais regionalizações das diferentes “amazônias” enfocam três critérios principais, sendo estes apontados a seguir: **1)** o critério hidrográfico, que leva em consideração a área de drenagem do rio Amazonas e de seus tributários; **2)** o critério ecológico, onde se tenta estimar a área da grande floresta amazônica e; **3)** o critério político-administrativo, baseado na delimitação regional do Tratado de Cooperação Amazônica (TCA).

1.1.2.1 O critério hidrográfico

A bacia hidrográfica do rio Amazonas, enquanto primeiro critério de regionalização delimita-se a partir de seus divisores de águas ao norte, ao sul e ao oeste da região, compreendendo a área que ocupa o rio principal e seus milhares de tributários. Há contradições sobre a área drenada pelo sistema fluvial. O Pnuma/OTCA (2008) estimou a área dessa bacia em 6.118.334 km², diferente das estimativas de 7.350.621 km²

do CDEA (1992), de 7.352.112 km² proposta por Gutiérrez Rey et al. (2004), de 7.165.281 km² proposta por Novoa (1997) ou ainda dos 6.869.344 km² defendida por Domínguez (1987).

Independente da estimativa utilizada há consenso de que pelo critério hidrográfico não fazem parte da região amazônica, o Suriname e a Guiana Francesa, já que seus rios desaguam diretamente no oceano Atlântico. Já a Guiana, por ter uma pequena área drenada pela bacia do rio Takutu, estaria integrada ao sistema hidrográfico do Amazonas fazendo, portanto, parte da região. Estariam inseridos também os territórios andinos das grandes altitudes. Assim, a regionalização deveria considerar áreas de sete países: Brasil, Bolívia, Colômbia, Equador, Peru, Venezuela e Guiana.

1.1.2.2 O critério ecológico

Tomando como critério a área florestal tropical úmida, as partes altas dos Andes e o cerrado brasileiro estariam fora da regionalização. Por outro lado, áreas mais ao Norte deveriam ser incluídas: a totalidade dos territórios das Guianas e uma parte maior da Venezuela e da Colômbia, chegando até o rio Orinoco (ARAGÓN, 2013).

O reconhecimento da cobertura vegetal permite estabelecer esta região como um contínuo de bosques amazônicos que abarca a maior superfície florestal do planeta (GUTIÉRREZ ET AL., 2004). Entretanto, novamente não há consenso sobre essa extensão: Segundo Domínguez (1987), a área total seria de 5.897.795 km²; para Gutiérrez et al. (2004), a extensão é de 7.989.004 km².

É importante lembrar que esse critério gera uma estimativa que pode variar conforme a altitude considerada e os processos de desmatamento comuns na região. Com base no estudo do Pnuma/OTCA (2008), estima-se que a superfície florestal da Amazônia seja de 6.825.421 km², excluindo-se a superfície da Guiana Francesa. Ao se considerar tal território, a estimativa é elevada para 6.909.421 km².

1.1.2.3 O critério político-administrativo

Outra forma de se pensar a regionalização amazônica é levando em conta critérios político-administrativos ou legais. Nesse sentido, “as definições em termos geopolíticos tendem a integrar os critérios hidrográfico e ecológico, mas certamente podem incluir

áreas que nada tem a ver com eles” (ARAGON, 2013: 35). Trata-se, nesse sentido, da regionalização definida pelo Tratado de Cooperação Amazônica – TCA. Esse tratado presta especial importância às ações que estão destinadas à incorporação dos territórios amazônicos a suas respectivas economias nacionais, ao uso racional dos recursos hídricos e ao estabelecimento de uma adequada infraestrutura entre os Países-membros, nas áreas de transporte, comunicações e vias fluviais (MRE, 1978).

O tratado deixou a critério de cada país contratante a definição de sua própria Amazônia, o que gerou uma região “imprecisa” uma vez que alguns países consideram o critério hidrográfico, outros o ecológico, outros os dois critérios, e ainda outros que levam em conta definições político-administrativas. Para além, a Guiana Francesa não faria parte da Amazônia, pois não é parte contratante do tratado (ARAGON, 2013), o que demonstra uma contradição na regionalização. Os países participantes são: Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela.

Portanto, essa região corresponderia à integração das regiões da Amazônia Hidrográfica (Bacia), Amazônia Florestal e Legal, ajustadas às razões políticas de cada nação que a compõem. O Pnuma/OTCA (2008) estima a superfície amazônica com base nesse critério em 7.413.827 km², mas exclui a Guiana Francesa, que eleva a estimativa para 7.497.827 km². Para Gutiérrez et al. (2004), a área corresponde a aproximadamente 7.590.083 km².

Com base nos dados publicados pelos diferentes autores que discutem a regionalização amazônica, dois quadros foram organizados para a elaboração desse tópico. O primeiro quadro (Quadro 1) foi organizado com base em uma tabela publicada por Aragón (2013) que utilizou dados do Pnuma/OTCA (2008). A estruturação desse quadro objetiva a comparação entre as estimativas das áreas (km²) das regionalizações amazônicas considerando os três critérios tratados anteriormente.

Já o segundo quadro (Quadro 2) foi organizado com base no trabalho de Gutiérrez (2004), tendo basicamente a mesma estrutura comparativa. Além disso, chegou-se à conclusão que os dados defendidos por Gutiérrez deveriam ser apresentados não somente para comparação com os dados da outra fonte (nota-se que as diferenças entre os dados são consideráveis, deixando claro o quanto as estimativas são imprecisas), mas principalmente porque esses dados foram cartograficamente espacializados, o que

certamente facilitaria o entendimento da temática. Assim, os dados do segundo quadro estão acompanhados das regionalizações.

País	Superfície do país (km ²)	Superfície da Amazônia (km ²)								
		Critério Hidrográfico			Critério Ecológico			Critério Político-Administrativo		
		Superfície (km ²)	% do país	% da região	Superfície (km ²)	% do país	% da região	Superfície (km ²)	% do país	% da região
Brasil	8.514.876	3.869.953	45,4	63,3	4.196.943	49,3	60,7	5.034.740	59,1	67,1
Bolívia	1.098.581	724.000	65,9	11,8	567.303	51,6	8,2	724.000	65,9	9,7
Peru	1.285.216	967.176	75,2	15,8	782.786	60,9	11,3	651.440	50,7	8,7
Equador	283.561	146.688	51,7	2,4	76.761	27,1	1,1	115.613	40,8	1,5
Colômbia	1.141.748	345.293	30,2	5,6	452.572	39,6	6,6	477.274	41,8	6,4
Venezuela	916.445	53.000	5,8	0,9	391.296	42,7	5,7	53.000	5,8	0,7
Guiana	214.960	12.224	5,7	0,2	214.960	100,0	3,1	214.960	100,0	2,9
Suriname	142.800	-	-	-	142.800	100,0	2,1	142.960	100,0	1,9
Guiana Francesa*	84.000	-	-	-	84.000	100,0	1,2	84.000	100,0	1,1
Total	13.598.187	6.118.334	45,0	100,0	6.909.421	50,8	100,0	7.497.987	55,1	100,0

Quadro 1: Dados da superfície amazônica (em km²) por país, considerando os critérios hidrográficos, ecológicos e político-administrativos.

Org. Alex Butel / 2015

Fonte: Aragón (2013) / Pnuma/OTCA (2008)

País	Superfície do país (km ²)	Superfície da Amazônia (km ²)					
		Critério Hidrográfico		Critério Ecológico		Critério Político-Administrativo (TCA)	
		Superfície (km ²)	% da região	Superfície (km ²)	% da região	Superfície (km ²)	% da região
Brasil	8.514.876	4.989.361	67,9	5.144.000	64,4	5.144.800	67,8
Bolívia	1.098.581	824.000	11,2	558.000	7,0	600.000	7,9
Peru	1.285.216	956.751	13,0	774.000	9,7	756.992	10,0
Equador	283.561	123.000	1,7	130.000	1,6	131.000	1,7
Colômbia	1.141.748	406.000	5,5	531.000	6,6	419.346	5,5
Venezuela	916.445	53.000	0,7	473.307	5,9	180.145	2,4
Guiana	214.960	-	-	164.997	2,1	215.000	2,8
Suriname	142.800	-	-	150.000	1,9	142.800	1,9
Guiana Francesa*	84.000	-	-	63.700	0,8	-	-
Total	13.598.187	7.352.112	100,0	7.989.004	100,0	7.590.083	100,0

Quadro 2: Dados da superfície amazônica (em km²) por país, considerando os critérios hidrográficos, ecológicos e político administrativos.

Org. Alex Butel / 2015

Fonte: Gutiérrez et al. (2004)

Mas na tentativa de obtenção de uma unitária regionalização física da Amazônia, diversos autores sobrepuseram as diferentes definições, gerando uma delimitação mais ampla que as supracitadas. Essa nova delimitação ganhou nomes diversos, entre os quais Pan-Amazônia (GUTIÉRREZ ET AL., 2004), Amazônia Senso Latíssimo (EVA e HUBER, 2005), Grande Amazônia (ARAGÓN, 2005), Amazônia Maior, (Pnuma/OTCA, 2008) ou ainda Amazônia Sul-Americana (Becker, 2004).

1.1.3 A Pan-Amazônia

Entendida aqui como Pan-Amazônia, essa região mais ampla refere-se à união das divisões político-administrativas nacionais que fragmentam a região amazônica. Trata-se de uma construção política, que indica o espaço de nove hegemonias estatais que devido às diferenças das políticas amazônicas de cada Estado, apresentam características próprias que devem ser consideradas. Para Gutiérrez (2004) a Pan-Amazônia também é chamada de Grande Amazônia e pode ser entendida como uma região integrada sobre os conceitos político-administrativos, ambientais e geográficos, tendo uma extensão aproximada de 7.989.004 km².

Está conformada pelos países que pertencem, têm jurisdição ou território na bacia hidrográfica do Amazonas, e/ou que são contemplados pela floresta tropical úmida ou ainda que pertençam ao TCA, reunindo características políticas, socioeconômicas e ambientais similares. Por outro lado, geograficamente se diferenciam. Alguns países possuem relevo andino, mas igualmente fazem parte da grande planície amazônica; outros estão na franja atlântica, que não pertencem à bacia hidrográfica, mas possuem em seus territórios, parte da floresta amazônica; e ainda o Brasil, disposto majoritariamente na grande planície, possuindo a maior parte da floresta e da hidrografia.

- **Países Andino-Amazônicos:** Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela;
- **Países da Franja do Atlântico:** Guiana, Suriname e Guiana Francesa;
- **País Amazônico:** Brasil.



Figura 1: A Pan-Amazônia

Fonte: Gutiérrez et al. (2004).

A qualidade visual desse mapa foi perdida no processo de obtenção do mesmo. Nesse sentido, não diz respeito ao arquivo original publicado. Parte das informações cartográficas (legenda principalmente) foi comprometida, sendo possível analisá-las com maiores detalhes no estudo original, realizado por Gutiérrez et al. (2004).

De qualquer forma, o mapa apresenta a região chamada de Pan-Amazônia. Nota-se que os limites dessa grande Amazônia (região em verde) não coincide com os limites das outras regionalizações, representadas pelas linhas coloridas. A linha branca no mapa refere-se à Amazônia Hidrográfica; a linha preta diz respeito à Amazônia Ecológica; a linha vermelha demonstra os limites político-administrativos do TCA.

A definição física da região amazônica possui importância prática e teórica. Prática se considerarmos, por exemplo, o sentido geopolítico e ambiental dos investimentos socioeconômicos. Em nível teórico justifica-se por gerar um quadro mais conciso da realidade amazônica, fortalecendo o entendimento das conjunturas e fragmentações do espaço geográfico regional. Não é possível tratar as cidades amazônicas

desconsiderando as semelhanças e as diferenças regionais e nacionais. A Pan-Amazônia não é uma área homogênea, mas pensá-la em sua unicidade certamente pode esclarecer os processos socioespaciais que nela ocorrem.

1.2 REDE E HIERARQUIA URBANAS NA PAN-AMAZÔNIA

Ao aceitar uma regionalização internacional como fundamento básico para o estudo das cidades de Tabatinga e Leticia, busca-se nesse momento, discorrer sobre um dos temas principais da pesquisa: a rede urbana a qual essas cidades estão inseridas. A partir de uma exposição que apresenta uma discussão que vai do sentido global para o regional, tenta-se demonstrar quais são as principais características dessa rede. Primeiramente, discutem-se alguns aspectos teóricos sobre redes e hierarquias urbanas. A seguir, abordam-se alguns pontos sobre as cidades médias e finalmente, apresentam-se as principais características da rede urbana da Amazônia Brasileira e Colombiana.

1.2.1 Breves aspectos teóricos sobre redes e hierarquia de cidades

A rede urbana se apresenta como “o conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si” (CORRÊA, 2006: 16). Essa breve conceituação traz a tona uma relação que é, em uma primeira análise, cotidiana e facilmente perceptível. Pode-se dizer que é uma relação visível “a olho nu”: trata-se da articulação entre cidades. Mas ao mesmo tempo e de forma implícita, também apresenta uma gama de complexidade. E o que é visível a olho nu passa a depender de análises “microscópicas” e minuciosas para ser compreendido.

Corrêa ratifica que para a existência de uma rede urbana, são necessárias três condições básicas: **a)** haver uma economia de mercado entre os lugares, com negociação de produção; **b)** existência de pontos fixos no território e; **c)** existência de um mínimo de articulação existente entre os pontos fixos, que se dá no âmbito da circulação.

Pierre George (1964: 280) busca corretamente ir mais a fundo, ao adicionar à noção de articulação, a variável “meio rural”: “para que exista rede urbana, é necessário discernir diversas relações que estabeleçam conexões funcionais permanentes entre os elementos urbanos da rede e entre eles e o meio rural”.

Dessa forma, o conjunto de centros urbanos deve ser entendido como pontos fixos ou nodais dispersos no território. Eles emitem fluxos dinâmicos que vão anuir uma articulação. Tais fluxos podem se apresentar de duas maneiras: **fluxos de matéria** – produtos, mercadorias e mensagens materializadas: nesse caso, as distâncias e as possibilidades de conexões a partir das redes de transporte são de fundamental importância para uma plena articulação entre os pontos fixos. Difere-se, por exemplo, dos **fluxos de informação** – ideias, ordens, mensagens não materializadas: as articulações são baseadas na maior ou menor possibilidade de conectividade dos lugares. Dessa forma, quanto mais inserido no meio técnico-científico-informacional, maior a possibilidade de conformação de redes (SPÓSITO ET AL., 2007; SANTOS, 1996).

Deve-se entender que tais relações são medidas por essas duas escalas – “a das distâncias espaciais e a da conectividade que as redes de transmissão de informações possibilitam” (SPOSITO, 2001: 630), mas que independentemente disso, são as relações sociais que vão comandar os fluxos, que precisam dos fixos para se realizar. Os fixos são modificados pelos fluxos, que por sua vez, igualmente se modificam ao encontro dos fixos (SANTOS 1997).

Nesse quadro, as cidades passam a manter relações de trocas onde umas acabam se sobressaindo frente as outras em se tratando da disponibilidade de bens e serviços. Cidades menores que carecem na disponibilidade dos bens e serviços necessários à sua população, encontram-nos nas maiores cidades. É por meio da rede urbana que distantes regiões que estão à margem das centralidades podem se articular a essas últimas. Essa função que algumas cidades têm de “ofertar” e outras de “buscar” bens e serviços, relação de subordinação e interdependência entre cidades que conforma uma rede urbana, define a **hierarquia urbana**.

A hierarquia urbana pode ser entendida como a classificação das cidades na rede. Teoricamente, quanto maior a oferta de bens e serviços, mais próxima ao topo da hierarquia a cidade estará. Esse processo acaba diferenciando as metrópoles das demais cidades na rede. Assim, surge a discussão de grandes, médias e pequenas cidades.

Em nível nacional, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE é a instituição que vem publicando estudos sobre a rede urbana brasileira. Nesse sentido, os primeiros estudos sobre a centralidade e hierarquia dessa rede, integravam a elaboração da nova Divisão Regional do Brasil, ainda na década de 1960. O resultado foi a Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas publicado em 1972.

Esse estudo adotava uma metodologia utilizada no estudo da rede urbana francesa, em trabalhos que buscavam identificar os centros polarizadores da rede, a dimensão da área de influência desses centros e os fluxos que se estabeleciam nessas áreas. As etapas do estudo levaram à classificação dos níveis hierárquicos dos centros urbanos e à delimitação de suas áreas de influência. Assim, (foram estabelecidos quatro níveis principais que apresentavam subdivisões: o primeiro nível foi dividido em: 1a) grande metrópole nacional (São Paulo); 1b) metrópole nacional (Rio de Janeiro); 1c) centros metropolitanos regionais (Recife, Belo Horizonte, Salvador e Porto Alegre); e 1d) centros macrorregionais (Curitiba, Fortaleza, Belém e Goiânia). O nível 2 era o dos centros regionais; o nível 3, dos centros sub-regionais; e o nível 4, dos centros locais (IBGE, 2007).

Os estudos sobre a rede urbana foram retomados no final da década de 1970 e publicados em 1987, como “Regiões de Influência das Cidades”. Utilizando a teoria das localidades centrais de Christaller (1966), buscou-se a definição dos níveis hierárquicos, a área de influência das cidades e as relações de subordinação entre os centros urbanos.

Em 2000, uma nova publicação aponta o papel das redes para viabilizar a circulação e a comunicação, fundamentais para a organização de um espaço onde os elementos fixos interagem pelo intercâmbio de fluxos. Esse estudo, por sua vez, ressaltava os diferentes níveis, intensidades e sentidos dos fluxos, sendo o espaço perpassado por redes desiguais e simultâneas, cujas ligações são utilizadas de maneiras distintas pelos vários agentes sociais (IBGE, 2007).

Segundo o próprio IBGE (2007), de um lado o estudo de 1978 refere-se, em várias Unidades da Federação, a um papel relevante do Estado como promotor da ascensão hierárquica da capital; de outro, análises empreendidas no âmbito do estudo de 1993 apontam a relativa dissociação que se estabelece entre a hierarquia dos bens e serviços oferecidos e a hierarquia urbana, refletindo as transformações socioeconômicas e espaciais que fazem com que funções de alto nível passem a ser encontradas em centros de hierarquia mais baixa.

O estudo mais recente, Regiões de Influência das Cidades (2007), retoma a concepção utilizada nos primeiros estudos realizados no IBGE, estabelecendo inicialmente uma classificação dos centros e, a seguir, delimitando suas áreas de atuação. Na atual versão, privilegiou-se a função de gestão do território, considerando que “centro de gestão do território [...] é aquela cidade onde se localizam, de um lado, os diversos

órgãos do Estado e, de outro, as sedes de empresas cujas decisões afetam direta ou indiretamente um dado espaço que passa a ficar sob o controle da cidade através das empresas nela sediadas” (CORRÊA, 1995: 83).

Para subsidiar essa análise, foram considerados informações secundárias e registros administrativos de órgãos estatais e privados, além da realização de estudos complementares enfocando diferentes equipamentos e serviços (atividades de comércio e serviços, atividade financeira, ensino superior, serviços de saúde, internet, rede de televisão aberta e transporte aéreo). Finalmente, foram identificados e hierarquizados os núcleos de gestão do território.

Por conseguinte, foram analisadas as ligações entre cidades, de modo a esclarecer as áreas de influência dos centros urbanos. Nesse sentido, “para os centros de gestão do território, estas ligações foram estudadas com base em dados secundários; para as demais cidades, foi realizada pesquisa direta, levantando informações sobre uma ampla gama de relacionamentos” (IBGE: 2007: 130).

Delimitadas as regiões de influência, verificou-se o conjunto de centros urbanos com maior centralidade e finalmente se propôs a hierarquia urbana brasileira: 12 Metrôpoles; 70 Capitais Regionais; 164 Centros sub-regionais; 556 Centros de Zona; e 4.473 Centros Locais.

Considerando o Estado do Amazonas, verifica-se que Manaus é classificada como Metrôpole, mas com influência apenas regional. Não há ocorrência do nível Capital Regional no Estado. Os Centros sub-regionais são representados pelas cidades de Tefé e Parintins. **Tabatinga**, Itacoatiara, Carauari e Eirunepé são classificados como Centros de Zona. Finalmente, todas as outras cidades do Estado foram classificadas como Centros Locais.

Segundo o IBGE, os Centros de Zona são cidades de pequeno porte e com atuação restrita à área em torno do território municipal. Subdivide-se em: **Centro de Zona A**: 192 cidades, com população média de 45 mil habitantes (categoria a qual Tabatinga está inserida) e; **Centro de Zona B**: 364 cidades, com população média de 23 mil habitantes.

A análise dos estudos do IBGE sobre a rede urbana brasileira demonstra a desigualdade na distribuição dos níveis hierárquicos no território do país. Algumas áreas contam com uma rede urbana em que todos os níveis estão presentes e localizados em

intervalos regulares. Em outras áreas, nota-se a ausência de alguns níveis hierárquicos intermediários.

As regiões Sul e Sudeste são exemplos do primeiro caso, pois suas metrópoles, capitais regionais e centros sub-regionais mantêm expressiva articulação entre si. Por outro lado, as regiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte são exemplos do segundo caso, pois faltam níveis hierárquicos: as capitais concentram a oferta de equipamentos e serviços, sendo escassas as opções de centros intermediários (centros regionais) que corresponderiam às cidades médias.

1.2.1.1 O foco de análise: as cidades médias

A literatura deixa muito clara a dificuldade na definição ou mesmo conceituação de cidade média. Na análise de Corrêa (2007), a primeira dificuldade gira em torno do **tamanho absoluto das cidades**. Comparar centros urbanos a partir de seu tamanho deve ser uma tarefa extremamente cautelosa, principalmente no tocante ao subdesenvolvimento, onde o processo macrocefálico que se desenvolve nos grandes centros urbanos tira o foco do crescimento e desenvolvimento de centros secundários.

A segunda dificuldade refere-se à **escala espacial de referência**: a cidade média deve ser pensada segundo uma dada escala espacial, pois é apenas considerando essa escala que sua noção pode adquirir sentido. Em uma escala mundial, como a da Organização das Nações Unidas – ONU, as cidades médias são os centros urbanos que possuem entre 100.000 à 1.000.000 de habitantes. Esse valor difere-se ao se considerar uma escala nacional, como a do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, por exemplo. Para além, tendo em vista uma escala regional ou local as contradições se acentuam. Até que ponto uma cidade considerada média em um Estado ou região pode ser considerada média em um ponto de vista nacional?

Já a terceira dificuldade paira no **recorte espaço-temporal** considerado: primeiro porque o processo de urbanização caracterizou-se por sempre conter temporalidades distintas. Assim, uma cidade de 100 mil habitantes no início do século XX tem significados diferentes quando considerada no início do século XXI.

Em segundo lugar, porque a urbanização mundial foi espacialmente desigual. É inquestionável que ao longo do tempo, tanto países ditos desenvolvidos e

subdesenvolvidos passaram (e ainda passam) por um rápido e massivo processo de urbanização. Mas esse processo espacialmente unânime apresentou-se com características populacionais, sociais, políticas e econômicas completamente diferentes entre os lugares no mundo. Essa desigualdade é mais perceptível se analisarmos a urbanização a partir do século XIX e se dividirmos as etapas de industrialização das sociedades (1ª e 2ª Revoluções Industriais; ou ainda, “países de primeira industrialização” e “países de industrialização tardia”). Dessa forma, fica claro pensar que a urbanização europeia foi diferente da sul-americana, por exemplo. Além disso, as diferenças regionais internas de alguns países como o próprio Brasil passam a ser fator agravante nessa análise: seria correto afirmar que a urbanização do Sudeste foi semelhante ao processo ocorrido no Norte do país? Indiscutivelmente, não.

Nesse contexto, a noção de cidade média deve ser relativizada e sempre considerada à luz das distintas realidades dos diferentes lugares, ou como expõe Costa (2002) e Silva (2013), levar em conta a heterogeneidade das realidades e das constantes mudanças econômicas e sociais as quais passam as cidades. Sendo assim, não existe um consenso na literatura sobre o conceito e definição de cidade média. Contudo, independentemente da linha de análise, as definições são realizadas a partir de critérios quantitativos e qualitativos.

Roberto Lobato Corrêa (2007) ratifica que a noção de cidade média apenas pode ser concebida a partir da segunda metade do século XIX, com a expansão do capitalismo industrial. Era o momento em que as redes urbanas europeias e norte-americanas começavam a se tornar mais articuladas e complexas. Costa (2002) apresenta uma importante análise sobre essa noção histórica e primária de cidade média. A autora ressalta que o conceito surge na França especificamente na década de setenta. Essas cidades deveriam deter importantes funções que complementariam as das metrópoles.

No Brasil, as tentativas iniciais de abordagem teóricas sobre cidades médias consideravam o elemento demográfico como critério de definição. Nessas primeiras análises, a cidade média estaria entre a pequena e a grande cidade, tendo, portanto, uma dimensão intermediária (SILVA, 2013). Consideravam-se cidades médias nesse período, centros urbanos com população variando entre 50.000 e 250.000 habitantes (IBGE, 2007). O quadro só sofre alterações recentemente, após 2000, quando esse quantitativo é elevado. Passam a ser consideradas cidades médias, centros urbanos com população entre

100.000 e 500.000 habitantes. Essa elevação retirou qualquer cidade do Estado do Amazonas da categoria de cidade média no Brasil (OLIVEIRA e SCHOR, 2008).

Certamente, o quantitativo populacional detém importância na construção da noção. Porém, essa variável apenas ganha destaque se for analisada por meio de uma específica combinação com outras variáveis, quais sejam “funções urbanas” e “organização do espaço intraurbano”, pois quanto maior o tamanho demográfico, maior será o desenvolvimento de atividades econômicas e funções urbanas. Dessa forma, a cidade será mais fragmentada e conseqüentemente, mais articulada (CORRÊA, 2007). É importante não considerar isoladamente cada uma das três variáveis apresentadas, mas uma particular combinação entre elas. Essa análise pode não esgotar a noção de cidade média, mas certamente evidenciará um quadro teórico mais consistente sobre a funcionalidade da cidade na rede urbana.

Na concepção de Spósito (2009), o critério populacional também não é determinante na definição de uma cidade média. De fato, esse critério não representa a realidade e a dinâmica dessas cidades, bem como não apresenta relação com o papel de um centro no âmbito da rede urbana. É importante reconhecer a limitação desse parâmetro, bem como a necessidade de associar a ele, variáveis complementares que poderiam de uma forma agregada, possibilitar a compreensão dos papéis que as cidades desempenham (BESSA, 2005; CONTE, 2013; SILVA, 2013).

Atualmente, novos conteúdos teórico-conceituais têm sido propostos, buscando identificar o papel funcional dessas cidades na rede urbana, fato que poderia definir uma nova concepção para o termo “cidade média”. Entre esses, estão o distanciamento de áreas metropolitanas, a situação geográfica favorável, a capacidade de retenção da população migrante, a estrutura para ofertar bens e serviços, estruturas de transportes, critérios intraurbanos, econômicos, sociais e estruturais (PONTES, 2001; AMORIM FILHO, 2002; SCHOR ET AL., 2007; CONTE, 2013).

Com base nessa leitura, as cidades médias devem ser entendidas como aquelas que exercem papéis de intermediação importantes em suas redes urbanas, sendo diferentes das cidades de “porte médio”, definidas exclusivamente pelo seu tamanho demográfico. São nesse sentido funcional, importantes centros que desempenham papéis de ligação entre as pequenas e as maiores cidades (SILVA, 2013), além de estabelecer relações com outros centros do mesmo nível hierárquico, que desenvolvem funções

complementares ou similares, em um espaço mais abrangente, nacional ou internacional (CASTELLO BRANCO, 2007; COSTA, 2002).

Logo, nota-se que as cidades médias estão estabelecendo novos papéis, “desenhados por fluxos de outros tipos, orientados por dinâmicas de complementaridade ou de concorrência entre as cidades da mesma rede ou de redes urbanas diferentes” (SPÓSITO ET AL., 2007: 40).

Dentre os principais novos processos que redefinem os papéis das cidades médias estão: **a)** a concentração e centralização econômicas; **b)** melhoria e diversificação dos sistemas de transporte e telecomunicações; **c)** a relação entre a e b, refletindo nas formas contemporâneas de organização espacial das atividades econômicas ligadas ao comércio de bens e serviços (como parte de um processo de concentração econômica que se acompanha de desconcentração espacial); **d)** Consumo de bens e serviços especializados ligados à modernização do setor agropecuário.

Portanto, considerando esse enfoque funcional, a noção de cidade média deve ser associada à definição de seus papéis na rede urbana a qual pertence, bem como ao seu potencial de comunicação e articulação, proporcionado por suas situações geográficas peculiares. Assim, trata-se de um espaço definido, ao menos, em dois níveis:

- Pelo mercado regional, considerando-se a distância máxima a partir da qual os consumidores estejam dispostos a deslocar-se para ter acesso a bens e serviços mais qualificados do que em centros urbanos menores e áreas rurais compreendidas nesse subespaço (SPÓSITO ET AL., 2007: 48)
- Pela teia de relações com espaços urbanos de maior importância e/ou outros da mesma importância, potencializada pela situação geográfica de uma cidade média, segundo as facilidades para a drenagem da produção regional e para o abastecimento pela entrada de mercadorias, sobretudo industriais, produzidas em outros subespaços, na escala nacional ou internacional (SPÓSITO ET AL., 2007: 48).

Conseqüentemente, o consumo acaba ganhando e possuindo um papel bem mais importante que a própria produção na estruturação dos fluxos que definem esses papéis, já que essas cidades tornam-se “polos” para os moradores de cidades menores e de áreas rurais próximas, dispostos a se deslocar para realizar o consumo de bens e serviços que não tem acesso em seu lugar de origem.

Seria possível analisa-las a partir de uma classificação ou tipologia? Corrêa (2007) admite essa possibilidade para a realidade brasileira, onde as cidades médias poderiam ser classificadas como:

<p>a) Lugar Central:</p>	<p>Caracterizado por poderosa concentração da oferta dos bens e serviços para uma hinterlandia regional. Neste caso, trata-se do que se convencionou denominar capital regional, foco do comércio varejista e de serviços diversificados, dotado de amplo alcance espacial máximo (range). Na hierarquia urbana situa-se entre a metrópole regional, a quem está subordinada, pois a ela recorre para procurar bens e serviços superiores, ou dela advêm os capitais que controlam algumas de suas atividades terciárias, e numerosos centros menores, a quem subordina por meio de suas funções centrais. Possui ainda uma elite comercial.</p>
<p>b) Centro de drenagem e consumo da renda fundiária:</p>	<p>Trata-se de uma cidade localizada em tradicional área pastoril, caracterizada pela grande propriedade rural e pelo absenteísmo de seus proprietários, que residem na cidade. Também em áreas onde foi implantado um complexo agroindustrial, esse tipo de cidade média emerge. Em ambos os casos a cidade apresenta significativa concentração de atividades varejistas e de prestação de serviços que, contudo, tem como clientela principal essa elite fundiária, para quem as lojas de luxo, restaurantes, clubes e serviços sofisticados têm a sua razão fundamental de existência. Essas atividades são precipuamente atividades não-básicas e, secundariamente, funções centrais. Por intermédio da propriedade fundiária, esse tipo de cidade média controla econômica e politicamente importante espaço regional, o espaço de atuação de sua elite fundiária.</p>
<p>c) centro de atividades especializadas:</p>	<p>Este tipo de cidade média caracteriza-se pela concentração de atividades que geram interações espaciais a longas distâncias, pois se trata de atividades destinadas ao mercado nacional ou internacional. As interações espaciais regionais são menos importantes. A especialização advêm dos esforços de uma elite local empreendedora que, sob condições de competição com outros centros, estabeleceu nichos específicos de atividades que, bem sucedidas, originaram uma especialização produtiva na indústria ou em certos segmentos do setor terciário. A especialização produtiva acaba constituindo símbolo identitário da cidade e, possivelmente, essas atividades.</p>

Quadro 3: Tipologia de cidades médias para o Brasil

Org.: Alex Butel / 2015

Fonte: Corrêa (2007: 31)

É válido ressaltar que atualmente, as cidades médias possuem grande importância no atual espaço geoeconômico brasileiro. É notório que o processo de desconcentração industrial que o país vem passando tem trazido consequências diretas no seu processo de urbanização. Por conta disso, as maiores cidades brasileiras já não crescem tanto como em outros tempos. Por outro lado, capitais estaduais menores e principalmente cidades interioranas vem passando por um rápido crescimento populacional, encontrando-se em níveis intermediários e altos na hierarquia urbana nacional.

Embora as regiões metropolitanas continuem concentrando quase metade da população absoluta do país, esse processo de desmetropolização avança rapidamente no espaço geográfico brasileiro, fazendo com que a hierarquia urbana sofra alterações diretas e as cidades médias ganhem maior destaque.

Mas como pensar essa discussão de cidades médias para a Amazônia? Sua realidade regional é bem diferente da realidade dos grandes centros urbanos litorâneos do continente sul-americano. Seja pelo Atlântico ou pelo Pacífico. Como estudar a articulação de cidades na região Amazônica?

1.2.2 A rede urbana Pan-Amazônica

Lembra-se que o pretérito conflito “leste-oeste” referente à segunda metade do século passado, originado na chamada Guerra Fria, foi substituído ainda na década de 1990, pelo atual conflito “norte-sul” (HAESBAERT e PORTO-GONÇALVES, 2006), Esse por sua vez, surge com a “nova ordem mundial” que se estabelece com a desintegração da antiga potência socialista soviética.

Nesse cenário, essa nova ordem mundial (unipolar militar ou multipolar econômica) é uma das mais claras faces de um mundo extremamente desigual, imerso na fábula e na perversidade do processo de globalização (SANTOS, 2011), na atual fase do capitalismo informacional. Trata-se do Hemisfério Norte dito “desenvolvido”, que ao se considerar uma ordem mundial multipolar, apresenta os Estados Unidos, a União Europeia e o Japão exercendo grande influência na economia global e de seus respectivos continentes, incluindo as regiões ao Sul do Equador. Por outro lado, estas últimas, surgem como as regiões subdesenvolvidas ou citando o ilusório termo da ONU, “em desenvolvimento”, caracterizadas por ex-colônias, com graves problemas sociais, economias dependentes e que muitas vezes, ainda se inserem na primeira divisão internacional do trabalho.

Essa forma de regionalizar socioeconomicamente o mundo demonstrou as faces da desigualdade mundial e se tornou objeto de estudo da ciência geográfica ao longo da última década do Século XX e início do XXI. Nesse contexto, um importante autor que buscou analisar as características do subdesenvolvimento, seu processo de urbanização e conseqüentemente as características de sua rede urbana foi Milton Santos (2008). Enfocando o ponto principal de discussão aqui proposta, Santos ratifica que “a rede urbana dos países subdesenvolvidos é pouco desenvolvida, heterogênea e vulnerável” (2008: 159-160).

Concordamos com o autor ao mesmo tempo em que relativizamos essa caracterização, uma vez que é levada em consideração uma escala continental, portanto,

sem detalhes específicos das realidades regionais e locais. De fato, as redes urbanas dos países subdesenvolvidos devem ser analisadas à luz do processo de colonização, industrialização tardia, urbanização acelerada e macrocefálica, fatores considerados por Santos. Ao mesmo tempo, para a formulação de um quadro mais conciso, devem-se considerar as especificidades internas (regionais) desses países.

Seria nesse contexto de subdesenvolvimento que a rede urbana Pan-Amazônica estaria inserida? Aparentemente sim. A rede urbana brasileira, vista em uma escala nacional, como foi exposto anteriormente, é uma rede relativamente desarticulada, com ausência de níveis hierárquicos, onde nota-se a primazia e polarização das grandes cidades.

Certamente, as redes dos outros países pan-amazônicos que passaram por um processo de urbanização macrocefálica semelhante também detêm tais características. Conseqüentemente, a rede urbana pan-amazônica se enquadra em um contexto amplo de subdesenvolvimento. Essa rede contém marcas muito claras de sua história colonial, com o surgimento do capitalismo comercial, remetendo à intensa colonização dos territórios sul-americanos. Seja na disposição de suas cidades, seja nas características de seus fluxos. Contém igualmente, as marcas de um passado recente, especialmente dos principais acontecimentos do século XX (industrialização tardia e urbanização superacelerada), seja em âmbito regional, nacional ou internacional.

Sendo assim, claramente pensa-se em uma rede extremamente desarticulada, pois se tratam de articulações referentes ao espaço mais subdesenvolvido do “subdesenvolvimento latino-americano”. Seria um fato tão óbvio que não faria sequer sentido, discuti-lo. Entretanto, a Pan-Amazônia possui peculiaridades que podem alterar essas noções óbvias, principalmente no que se refere às características de suas cidades e economia, de seu processo de urbanização e de suas formas interessantes, confusas e até mesmo complexas de conexão/interligação.

1.2.2.1 Características da rede urbana da Amazônia Brasileira

Como pensar as teorias de rede urbana para a Amazônia brasileira, enquanto tarefa indispensável para a formulação de um quadro pan-amazônico? Até que ponto os estudos e classificações macrorregionais do IBGE contemplam a realidade de articulação entre os

centros urbanos amazônicos? Em que nível encontram-se as disparidades entre a análise em escala nacional, regional e local?

Certamente, as articulações entre os lugares na região precedem a colonização europeia. Obviamente que não é possível falar em “urbano” na Amazônia considerando a história anterior ao século XX. Mas as relações espaciais ameríndias em muito vão contribuir para o relativo “sucesso” da colonização portuguesa e principalmente para a posterior formação das cidades na Amazônia brasileira.

É claro que sobre esse período, pela dificuldade de se encontrar informações históricas, o saber é relativamente escasso. Para além, as áreas tropicais depositam “pedras no caminho” de ciências históricas como a arqueologia, já que “os solos ácidos e intempéries naturais destroem boa parte dos registros da presença humana” (FAUSTO, 2005: 8), o que torna extremamente complicado teorizar sobre uma espacialidade ameríndia.

Ao mesmo tempo, ao deixar de lado o superado discurso de vazio demográfico amazônico, acredita-se que nesse período a região era habitada em uma forma particular de não aglomeração, caracterizada por uma ocupação difusa e móvel, sem urbanização conhecida (OLIVEIRA e SCHOR, 2008), com a possibilidade de quadro de dispersão territorial.

Segundo o trabalho de Carlos Fausto (2005), com base na arqueologia a partir de achados cerâmicos no baixo rio Amazonas, imagina-se que as civilizações indígenas da floresta amazônica poderiam ser socialmente e politicamente complexas (pelo menos mais complexas do que se imagina). Essas sociedades mantinham uma intrínseca relação com o meio em que habitavam e também, relações com grupos que habitavam em lugares distintos, o que remete pensar a existência de um tipo simplório de “rede” entre lugares.

Corrêa (2006) admite que discutir sobre rede urbana na Amazônia (ou um “embrião” de rede), somente é possível se considerarmos o período a partir da colonização portuguesa. Em seu texto “A periodização da rede urbana da Amazônia”, publicado originalmente em 1987, atribuiu determinados períodos à história de formação da rede urbana da região¹. Hoje, concorda-se que a periodização proposta naquele

¹ Foram estipulados sete momentos distintos: 1) a implantação da cidade de Belém e o início da conquista do território amazônico; 2) a expansão dos fortes e a criação de aldeias missionárias, embriões das futuras cidades; 3) a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão; 4) a estagnação econômica e urbana da região; 5) o *boom* da borracha; 6) a estagnação após a crise da

momento pelo autor, pode e deve ser repensada e rediscutida (SCHOR ET AL., 2007). Por outro lado, ainda organiza o cenário histórico amazônico, oferecendo subsídios para pensar a caracterização da espacialidade regional pretérita e as funções das cidades amazônicas no decorrer da história.

O que passa a ser importante no texto de Corrêa é a reflexão sobre essa conformação da história amazônica que deu origem a uma forma embrionária e peculiar de rede urbana, a qual o autor intitula de **rede urbana do tipo dendrítica**.

O que seria essa rede urbana? Sabe-se que a palavra “dendrítica” remete à geomorfologia fluvial, especificamente sobre um padrão morfológico de um canal. Tecnicamente, esses “canais distribuem-se em todas as direções sobre a superfície e se unem formando ângulos agudos de graduações variadas, mas sem chegar ao ângulo reto” (IBGE, 2009: 100), lembrando um galho de árvore. Sendo assim, a rede urbana dendrítica da Amazônia pode ser entendida como uma rede histórica (principalmente do período colonial) que em todos os seus sentidos respeitava o padrão natural dos rios: os pontos fixos localizavam-se às margens dos canais de forma “ribeirinha”, mantendo articulações não complexas; seus sítios eram situados sobre os terraços fluviais que as cheias anuais amazônicas não alcançavam; com relação aos fluxos, os produtos de extrativismo e mais tarde os agrícolas circulavam apenas por via fluvial.

Tais produtos atingiam *a priori*, a metrópole regional² e *a posteriori*, a metrópole colonizadora. De um modo geral, a rede urbana amazônica sempre esteve atrelada principalmente ao mercado internacional, apesar das dinâmicas como um todo, serem consideravelmente simplórias. Nas palavras de Corrêa (2006: 190)

a rede urbana da Amazônia deve ser analisada e compreendida considerando-se a inserção, a cada momento, da região em um contexto externo a ela, seja internacional, nacional ou abrangendo ambos, bem como considerando-se a existência, conflitiva ou não, das cristalizações urbanas resultantes das internalizações dessas diversas inserções no mundo externo a ela.

Contrapondo as teorias clássicas de rede urbana que indicam a inexistência dessa relação entre cidades na Amazônia, ratifica-se que a rede urbana amazônica “reflete e reforça as características sociais e econômicas regionais” (CORRÊA, 2006: 189) de cada

borracha e; 7) o período iniciado após a década de sessenta que perdura até hoje (CORRÊA, 2006).

² Nesse momento histórico, Belém figurava como principal cidade da rede urbana e da região amazônica.

tempo. E para além de um discurso determinista, as especificidades naturais da região devem ser consideradas, tendo parte de responsabilidade pela simplicidade que abraçou a rede por mais de três séculos.

Atualmente, a rede urbana na Amazônia já não pode ser considerada simplória e dendrítica. Ao contrário, ela deve ser pensada enquanto uma **rede urbana complexa**. O próprio autor, ao final do referido texto expõe que:

Em face das mudanças na esfera produtiva e nas relações de produção, envolvendo a ocupação espontânea ou dirigida da região, a abertura rodoviária, a implantação de grandes projetos agropecuários de mineração, hidrelétricos e ligados à industrialização, verificam-se transformações na rede urbana que, simultaneamente, refletem e viabilizam essas mudanças. Tais transformações referem-se ao aparecimento, em escala mais ampla, de outros modelos de gênese de cidades e de novas funções urbanas, à dependência da rede urbana a um maior número de produtos e às alterações no tipo de sítio, paisagem urbana e no padrão espacial da rede de cidades: a localização no “centro”, em áreas de “terra-firme”, em detrimento da “beira”, em um terraço ou várzea alta, junto a um rio navegável, constituem mudanças que significam, simultaneamente, a valorização de outro sítio e a ruptura do tradicional padrão espacial dendrítico da rede urbana (CORRÊA, 2006: 231).

As pesquisas de Schor e Oliveira (2011) vêm confirmando essa complexidade, enfatizando que as dinâmicas atuais entre as cidades do Rio Solimões e Amazonas (vistos enquanto principais rios do Amazonas) mantêm relações comerciais tanto com países vizinhos, bem como o resto da região e do país. Para pensarmos essa rede na atualidade é preciso considerar alguns pontos que se relacionam com a exposição supracitada de Corrêa:

- As cidades que compõem a rede já não estão unicamente localizadas às margens dos rios. Novos modelos de cidades surgiram, mantendo relações com os outros centros a partir de novas relações de circulação.
- A rede urbana não é mais vinculada apenas ao transporte fluvial. Mesmo que estes ainda sejam os principais transportes amazônicos, outros modais de transporte (aéreo e viário) já exercem fortes fluxos de circulação na rede. Além disso, as tecnologias fluviais devem ser consideradas. Evoluíram de forma que o transporte aquático passou a possuir outras funções.
- As relações capitalistas de produção e comercialização avançaram com a introdução de novos agentes nesse processo, bem como o Estado e a iniciativa privada. A rede passou a se relacionar com o restante do país, rompendo seu caráter eminentemente

local. Talvez o fato mais importante: As funções urbanas que dão vida à rede diversificaram-se e desta feita, tornaram-se muito mais complexas.

- Com a dinamização da rede urbana, as influências ambientais periódicas passaram a afetar diretamente a dinâmica de seus fluxos e fixos.

Nos últimos anos, o Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades da Amazônia Brasileira – NEPECAB vem desenvolvendo estudos acerca da rede urbana na Amazônia de forma diferente das tradicionalmente aceitas. Na tentativa de classificar e construir uma tipologia de rede urbana para o Estado do Amazonas, as pesquisas desenvolvidas no núcleo partiram de uma abordagem metodológica inovadora, na qual um amplo embasamento empírico sustentaria o entendimento da rede urbana da região. Para tanto, foi delimitado um conjunto de arranjos institucionais³ que poderiam, ao serem analisada de forma comparativa e agregada, “classificar as cidades a partir de suas semelhanças e diferenças originando uma tipologia própria para a compreensão da dinâmica espacial” (SCHOR e OLIVEIRA, 2011: 16).

As primeiras conclusões das pesquisas informam que existem diferenças nas redes urbanas dos Rios Solimões e do Rio Amazonas (especificamente pensando o Estado do Amazonas). Nesse sentido, a rede urbana do Solimões (a qual a cidade de Tabatinga faz parte) apresenta uma infraestrutura urbana precária. Sua dinâmica se apresenta principalmente no âmbito local onde “o fluxo de mercadorias e pessoas se dá majoritariamente via fluvial e interna ao Estado do Amazonas” (SCHOR e OLIVEIRA, 2011: 18).

A rede mantém certo distanciamento da dinâmica urbana regional e nacional. Contudo, essa distância não pode ser considerada como absoluta. Apesar de suas relações se apresentarem, sobretudo no âmbito local, o trabalho de Moraes e Schor (2010a; 2010b) sobre a rede urbana de gêneros alimentícios, mostra que os produtos industrializados e grande parte dos *in natura* que abastecem as cidades da calha do Solimões são oriundos de Manaus e, que por sua vez, chegam de diversas partes do Brasil, conformando uma rede urbana de escala nacional. Por outro lado, mantém fortes vínculos com as cidades

³ Foram delimitados onze arranjos institucionais para analisar a rede urbana: 1) dinâmica populacional; 2) relação intraurbana e interurbana; 3) serviços e comércios; 4) tendências locacionais às atividades produtivas; 5) arrecadação de impostos; 6) Insumos para a “cesta básica regionalizada” (ver Moraes e Schor, 2011); 7) índice da construção civil; 8) produtos extrativistas; 9) movimentos sociais, ONGs e práticas religiosas; 10) infraestrutura urbana e 11) fluxo de transporte.

colombianas e peruanas da fronteira amazônica, conferindo-lhe uma peculiaridade “internacional”.

Os estudos dessa realidade específica da região amazônica possibilitam a definição das formas e a funções das cidades na Amazônia brasileira, bem como oferece subsídios para a elaboração de políticas urbanas capazes de fortalecer a rede urbana existente (SCHOR ET AL., 2007). Como foi exposto anteriormente, essa possibilidade de definir a função das cidades no âmbito da rede urbana, ao mesmo tempo auxilia na classificação dos centros urbanos.

É nesse contexto de hierarquização que vai surgir a discussão de cidades médias na Amazônia. De fato, a “situação estritamente passiva que as cidades do Amazonas apresentam quando analisadas a partir do olhar da hierarquia urbana estabelecida pelo IBGE não abarca toda a realidade” (MORAES e SCHOR, 2011: 15). É preciso compreendê-las a partir de uma visão que vai além de suas características populacionais e sim, de funcionalidade perante a rede.

Frente à escala nacional e à hierarquia urbana determinada especialmente por dados demográficos, a rede urbana do Amazonas pode conter certo nível de simplicidade. Porém, considerando uma análise local/regional enfocando as funcionalidades dos centros urbanos, essa visão é completamente diferente.

Tendo em vista o estudo das articulações entre as cidades dos Rios Solimões e Amazonas, os trabalhos desenvolvidos por Schor et al. (2007, 2011, 2014) apresentam uma tipologia para a rede urbana do Amazonas e uma proposta hierárquica de suas cidades, que se diferencia das tradicionalmente aceitas.

Segundo os autores, essa tipologia visa descrever não apenas o perfil de cada cidade, mas principalmente, o papel que cada uma dessas exerce na rede urbana. Vale ressaltar que a classificação não parte simplesmente das características da cidade em si e de sua dinâmica interna, mas leva em consideração a interação da cidade com os outros pontos fixos da rede. Em outras palavras, os resultados permitiram elaborar tipos de cidades que são classificadas pelo seu papel na dinâmica da rede urbana. A classificação é exposta no Quadro 4.

Cidades Médias	
Cidades médias de responsabilidade territorial:	Tefé e Tabatinga
Cidades médias com dinâmica econômica externa:	Coari e Parintins
Cidades médias com função intermediária:	Manacapuru e Itacoatiara
Cidades Pequenas	
Cidades pequenas de responsabilidade territorial:	Benjamim Constant, Fonte Boa e Santo Antônio do Içá
Cidades pequenas com dinâmica econômica externa:	Irlanduba, Codajás e Careiro da Várzea
Cidades especiais:	Amaturá, Alvarães, Uarini, Anori, Tonantins, Silves, Urucurituba, Anamá, Jutai, São Paulo de Olivença e Uruará

Quadro 4: Classificação das cidades dos rios Solimões e Amazonas.

Org.: Alex Butel / 2015

Fonte: Schor e Oliveira (2011)

Nota-se que a cidade de Tabatinga é classificada como cidade média com a especificidade de possuir uma responsabilidade territorial. Mas com base em quê essa cidade foi assim classificada? Na concepção dos autores, tanto Tabatinga quanto Tefé,

Exercem uma função na rede que vai além das suas características em si, pois detêm uma responsabilidade territorial que as torna nódulos importantes internamente na rede. Exercem diversas funções urbanas e contêm arranjos institucionais que são importantes não só para o município, mas para as cidades e municípios ao seu redor. A importância territorial dessas cidades tem origem no desenvolvimento histórico-geográfico que constituiu a rede urbana nessa região. O desenvolvimento econômico destas cidades tende a agregar valor na região. Ainda nesta tipologia deve-se incluir a variável “de fronteira”, pois a dinâmica das cidades localizadas na fronteira as difere das demais tanto em termos de perfil urbano quanto à rede da qual participam, principalmente por conta do papel exercido pelas forças armadas e populações indígenas quanto com relação às redes que se estabelecem internacionalmente (2011: 19).

É considerando essas características⁴ que entendemos a cidade de Tabatinga enquanto cidade média. Mas é sua união física com a cidade colombiana de Leticia que vai contribuir para a complexificação das articulações dessa cidade na rede urbana. Esses

⁴ O texto que propõe essa tipologia urbana apresenta as características de todos os outros tipos de cidades. Ver Schor e Oliveira (2011: 19-20).

estudos preliminares mostraram que as cidades brasileiras possuem grande ligação com as cidades colombianas e peruanas da tríplice fronteira, seja de forma legal ou ilegal.

Ao se analisar essa rede urbana em uma escala regional/local, enfocando seus detalhes e especificidades, as noções teóricas começam a se alterar. O IBGE não considera as articulações internacionais que as cidades da Amazônia Brasileira realizam com as cidades dos países vizinhos. Também não leva em conta a própria importância que essas cidades possuem em suas redes urbanas locais.

É por conta desses fluxos internacionais que se pode falar de uma rede urbana Pan-Amazônica. E nessa rede internacional, a caracterização das cidades da Amazônia Brasileira, em sua unicidade, não é capaz de trazer toda realidade à tona. Também é imprescindível a análise da rede urbana da Amazônia Colombiana. Apenas assim, há possibilidade de elaboração de um cenário teórico que se aproxime da realidade urbana regional.

1.2.2.2 Características da rede urbana da Amazônia Colombiana

Segundo o IGAC (2002), na Colômbia, a concentração econômica dos centros urbanos e o crescimento que estes registraram a partir de 1930, foram gerados principalmente pelos seguintes fatores: a estreita relação entre o agrupamento humano e as atividades produtivas; o fortalecimento das instituições estatais em nível nacional, departamental e municipal; os movimentos progressivos de capital fiscal, pessoal burocrático e usuários de serviços; o investimento público em equipamentos e vias; a localização e concentração de empresas produtivas, mercado consumidor e mão de obra; as redes de transporte e comunicações que conectam as cidades entre si no âmbito regional e internacional.

Essa dinâmica não foi diferente na região amazônica colombiana. Com certas especificidades e em diferentes escalas, esse processo gerou um sistema urbano em rede, contando com cidades pequenas até importantes centros econômicos, políticos e sociais que possuem importância em espaços regionais.

Em tal contexto, a rede urbana da Amazônia Colombiana foi analisada por Umbarila e Cardona (2009), em estudo intitulado “Sistema urbano en la región amazónica

colombiana”, publicado originalmente pelo Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas – SINCHI.

A pesquisa buscou analisar dados secundários das capitais, das sedes municipais e dos corregimentos departamentais do país, vistas como nódulos do sistema e dispostas em uma rede de vínculos e relações estabelecidas entre si (UMBARILA E CARDONA, 2009). Nesse sentido, a caracterização do sistema urbano colombiano foi realizada mediante quatro processos/categorias principais:

Processos Urbanos: a análise dos Processos Urbanos objetivou a determinação da hierarquia urbana, da morfologia (distribuição espacial e de tamanhos dos centros urbanos), da dinâmica e das funções do sistema urbano amazônico.

Processos Espaciais: explicitaram os vínculos e fluxos administrativos e socioeconômicos, em função das condições de acessibilidade regional e sub-regional.

Processos de Sub-regionalização: Analisaram-se as propostas existentes para a região amazônica, compatibilizando a visão nacional e da sociedade civil com os resultados das sub-regiões administrativas e econômicas complementadas pela hierarquia urbana proposta.

Processos de Sub-regiões funcionais: as sub-regiões funcionais do sistema, resultado da pesquisa, constituem a síntese espacial do território regional uma vez que refletem as condições dos componentes territoriais analisados. A proposta de estudo e suas variáveis foram representados na Figura 2.

Gutiérrez Rey et al. (2004) definiram que fazem parte da região amazônica colombiana, 78 unidades espaciais (58 municípios e 20 corregimentos departamentais). A grande maioria em sua totalidade e outras, apenas parcialmente. Desse total, Umbarila e Cardona (2009) consideraram apenas 70 centros urbanos em seu estudo, os quais foram apresentados no Quadro 5 e especializados no mapa da Figura 6.

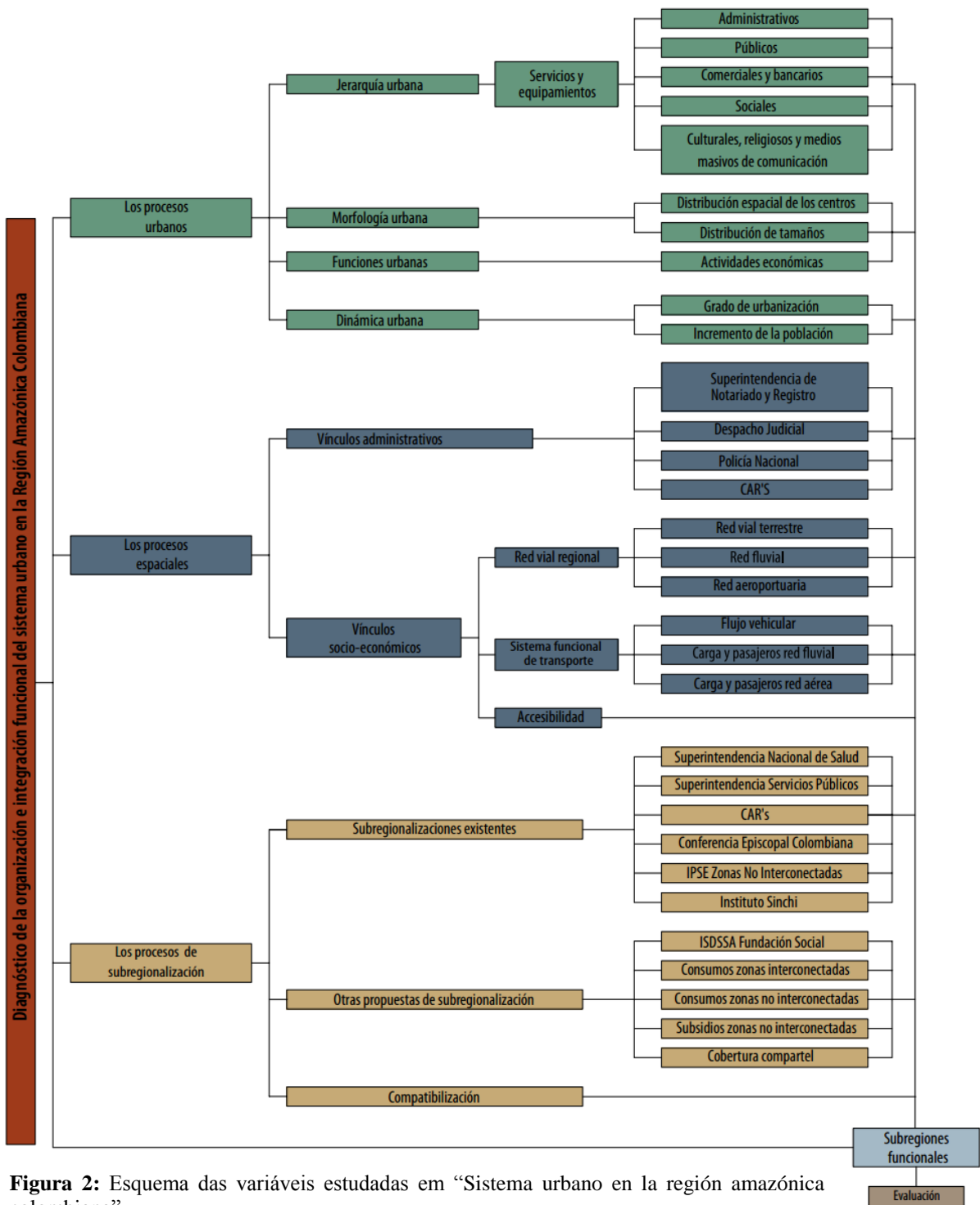


Figura 2: Esquema das variáveis estudadas em “Sistema urbano en la región amazónica colombiana”.

Fonte: Umbarila e Cardona (2009).

Departamento	Municipio o corregimiento departamental
Amazonas	El Encanto, La Chorrera, La Pedrera, La Victoria, Leticia, Mirití Paraná, Puerto Alegría, Puerto Arica, Puerto Nariño, Puerto Santander y Tarapacá.
Caquetá	Albania, Belén de los Andaquíes, Cartagena del Chairá, Curillo, El Doncello, El Paujil, Florencia, La Montañita, Milán, Morelia, Puerto Rico, San José del Fragua, San Vicente del Caguán, Solano, Solita y Valparaíso.
Guainía	Barranco Mina, Cacahual, Inírida, La Guadalupe, Mapiripana, Morichal, Panamá Panamá, Puerto Colombia y San Felipe.
Guaviare	Calamar, El Retorno, Miraflores y San José del Guaviare.
Meta	La Macarena, Mapiripán, Mesetas, Puerto Concordia, Puerto Rico, San Juan de Arama, Uribe y Vistahermosa.
Putumayo	Colón, Leguízamo, Mocoa, Orito, Puerto Asís, Puerto Caicedo, Puerto Guzmán, San Francisco, San Miguel, Santiago, Sibundoy, Valle del Guamuez y Villagarzón.
Vaupés	Carurú, Mitú, Pacoa, Papunaua, Taraira y Yavaraté.
Vichada	Cumaribo

Quadro 5: Municípios que fazem parte da Amazônia Colombiana segundo o estudo “Sistema urbano en la región amazónica colombiana”.

Fonte: Umbarila e Cardona (2009).

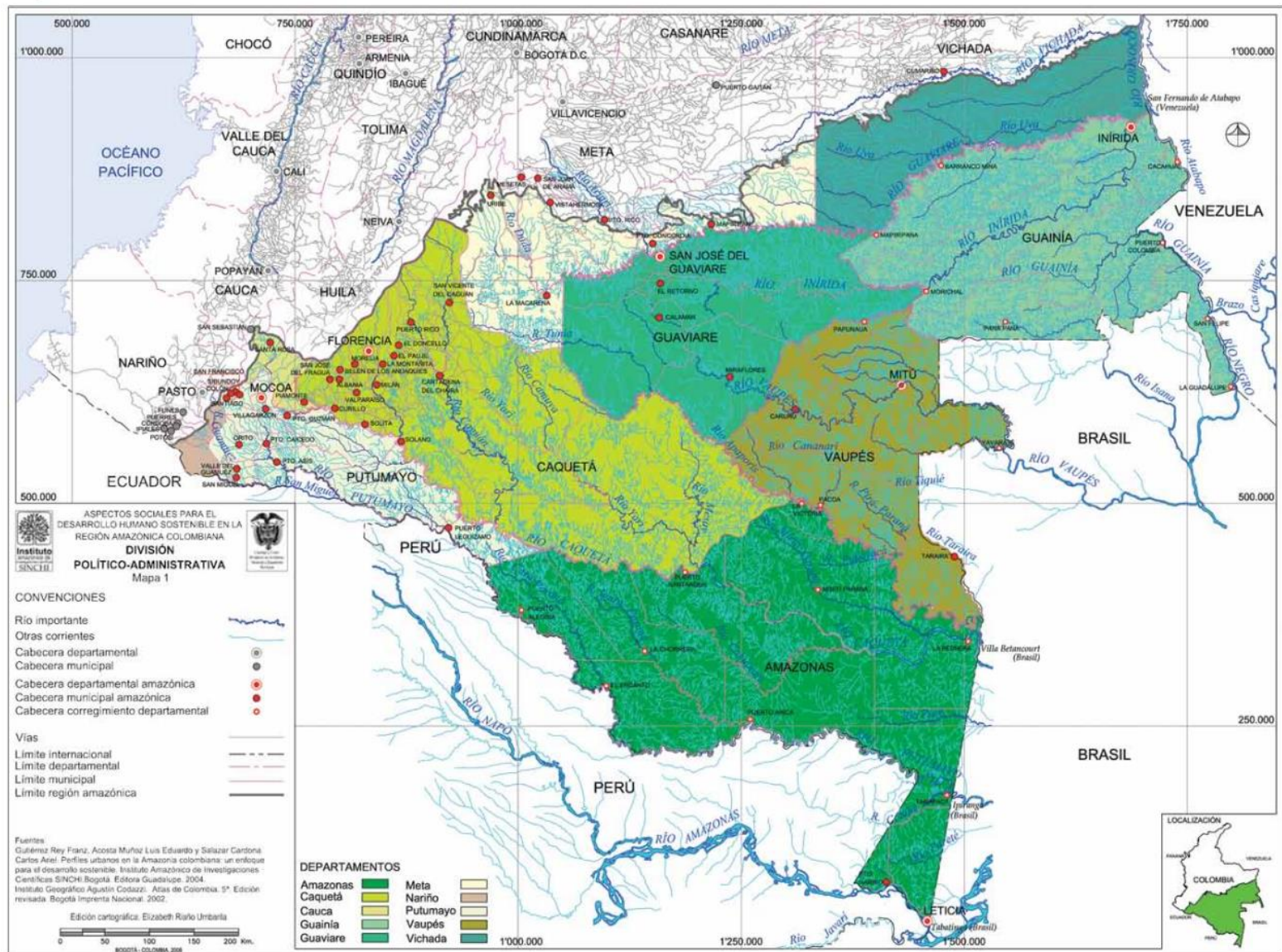
Dentre os fatores analisados pelos autores supracitados, colocamos em evidência o primeiro: a análise dos processos urbanos. A partir desse tópico, os autores propõem uma hierarquia urbana para a Amazônia Colombiana, analisando a rede a partir da oferta de serviços e equipamentos presentes em cada centro urbano da região.

A metodologia propõe cinco componentes de serviços, que por sua vez, estão conformados por grupos de variáveis e classes. Estes representam os serviços e equipamentos mínimos para que um centro seja classificado dentro de uma determinada hierarquia (UMBARILA & CARDONA 2009).

Os cinco componentes são: serviços administrativos, serviços e equipamentos públicos, serviços e equipamentos comerciais e bancários, serviços e equipamentos sociais por município e serviços e equipamentos culturais, religiosos e de meios massivos de comunicação.

O componente “Serviço Administrativo”, por exemplo, foi subdividido em 6 grupos: Categoria político-administrativa; Receitas municipais por transferências (milhões); Número de documentos de registro imobiliário e certificados de tradição; Valor arrecadado por documentos (milhões); Classe oficina notarial e; Classe oficina judicial.

Región Amazónica Colombiana. División Político-Administrativa



O componente “Serviço Administrativo”, por exemplo, foi subdividido em 6 grupos: Categoria político-administrativa; Receitas municipais por transferências (milhões); Número de documentos de registro imobiliário e certificados de tradição; Valor arrecadado por documentos (milhões); Classe oficina notarial e; Classe oficina judicial.

Cada grupo ganhou classes específicas e ponderações que variam de 5 a 1. Quanto mais próximo de 5, maior a oferta do serviço. Inversamente, quanto mais próximo de 1, menor a oferta. O Quadro 6 exemplifica a metodologia utilizada na pesquisa. Vale ressaltar que todos os cinco componentes foram subdivididos em grupos e classes com ponderações específicas.

Serviços Administrativos											
Categoria político-administrativa		Ingressos municipales por concepto de transferencias (millones \$)		Número de documentos de registro inmobiliario y certificados de tradición		Valor recaudado por documentos (millones \$)		Clase oficina notarial		Clase oficina judicial	
Clase	Ponderación	Clase	Ponderación	Clase	Ponderación	Clase	Ponderación	Clase	Ponderación	Clase	Ponderación
Cabecera departamental	5	50.000 y más	5	30.000 y más	5	500 y más	5	4 y más de primera	5	Sede de distrito o círculo notarial	5
Cabecera municipal	4	49.000 - 10.000	4	29.999 - 10.000	4	499 - 100	4	2 - 3 de primera	4	Sede de circuito	4
Inspección de policía	3	9.999 - 5.000	3	9.999 - 5.000	3	99 - 50	3	1 de primeira y/o 1 de segunda	3	Juzgado(s) (2-3)	3
Caserío	2	4.999 - 2.000	2	4.999 - 1.000	2	49 - 25	2	Única o uma de segunda	2	Juzgado (1)	2
Otra	1	Menos de 2.000	1	Menos de 1.000	1	Menos de 25	1	Ninguna	1	Ninguna	1

Quadro 6: Exemplo da metodologia utilizada para a determinação da hierarquia urbana da Amazônia Colombiana segundo o estudo “Sistema urbano en la región amazónica colombiana” (categoria serviços administrativos).

Fonte: Umbarila e Cardona (2009).

Por seguinte, realizou-se o processamento das variáveis com objetivo de classificar e hierarquizar os centros urbanos regionais. Através da somatória dos dados referentes aos serviços e equipamentos com que conta cada centro urbano, obteve-se a hierarquia preliminar da Amazônia Colombiana (Quadro 7).

Grupo	Jerarquia Urbana	Puntos	Departamento	Municipio	Rango
I	Primer Nivel	121	Caquetá	Florencia	100 - 121
II	Segundo Nivel	92	Guaviare	San José del Guaviare	78 - 99
		92	Putumayo	Mocoa	
		86	Amazonas	Leticia	
		84	Putumayo	Puerto Asís	
III	Tercer Nivel	74	Caquetá	San Vicente del Caguán	56 - 77
		70	Guainía	Inírida	
		64	Vaupés	Mitú	
		62	Putumayo	Leguízamo	
		60	Putumayo	Orito	
		60	Caquetá	Puerto Rico	
		59	Putumayo	Sibundoy	
		58	Putumayo	Valle del Guamuez	
56	Putumayo	Villagarzón			

Quadro 7: Hierarquia urbana preliminar da Amazônia Colombiana, com base na disponibilidade de serviços e equipamentos urbanos.

Fonte: Umbarila e Cardona (2009).

O quadro acima apresenta, em ordem decrescente os pontos obtidos por cada cidade. No topo da hierarquia urbana está Florência, no Departamento de Caquetá com 121 pontos, sendo a principal cidade da Amazônia Colombiana no tocante a disponibilidade de serviços e equipamentos.

Considerando que o nível da hierarquia urbana possui relação direta com o grau de inserção de um centro na economia de mercado, os centros urbanos com maior grau de inserção correspondem àqueles localizado no chamado “anel de povoamento”, em áreas de fronteira ou de economia extrativista.

No primeiro grupo, Florência aparece de forma isolada, sendo o centro que apresenta maior oferta de serviços e equipamentos dentro da região amazônica colombiana. No segundo grupo, estão as cidades de San José del Guaviare, Mocoa e Leticia, situação coerente com suas condições de capitais departamentais. Puerto Asís, mesmo não sendo capital departamental, também apresenta importante disponibilidade de serviços e equipamentos no Departamento de Putumayo, estando presente igualmente no segundo grupo.

No terceiro estão as sedes departamentais de Inírida e Mitú, cuja oferta das variáveis estudadas foi inferior a Puerto Asís. No mesmo grupo ainda estão San Vicente del Caguán, Leguízamo, Orito, Puerto Rico (Caquetá), Sibundoy, Valle del Guamuez y Villagarzón.

Não presente no quadro, um quarto grupo conta com todas as outras cidades da região, que apresentaram pequeno grau de inserção na economia de mercado, a partir da disponibilidade de serviços e equipamentos (estando entre 34 a 55 pontos): El Paujil, Puerto Rico (Meta), Solano, Cumaribo, Albania, La Macarena, Mesetas, La Montañita, Puerto Caicedo, San Miguel, Valparaíso, Colón, Puerto Guzmán, Santiago, Curillo, Milán, Calamar, El Retorno, San Juan de Arama, San Francisco, San José del Fragua, Miraflores, Puerto Nariño, Mapiripán, Uribe, Puerto Concordia, Solita, Santa Rosa, Morelia, Carurú, Piamonte, La Pedrera, Tarapacá, La Chorrera, Taraira, Puerto Santander, Barranco Mina, El Encanto, San Felipe, Pacoa, Mirití Paraná, Yavaraté, Puerto Arica, Puerto Colombia, La Victoria, Puerto Alegría, Cacahual, La Guadalupe, Morichal, Panamá Panamá, Papunaua y Mapiripana.

Posteriormente, essa classificação preliminar foi relacionada com mais quatro propostas de hierarquia urbana colombiana, buscando-se chegar a um quadro mais conciso. Considerou-se nesse sentido, as seguintes propostas:

- **Hierarquia urbana pelo tamanho da população:** com essa variável foi possível estabelecer níveis hierárquicos partindo da premissa de que quanto maior a população, maior é a oferta de serviços e equipamentos e, portanto, maior a sua posição na hierarquia urbana. Os dados utilizados correspondem aos registrados no Censo de 2005, realizado pelo Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE.
- **Hierarquia urbana pela renda da população:** analisou-se essa variável, com base nos dados disponibilizados pelo Departamento Nacional de Planeación – DNP.
- **Hierarquia urbana do Instituto Geográfico Agustín Codazzi:** o instituto estabeleceu uma estrutura hierárquica considerando “el volumen de la población y la importancia de los equipamientos más especializados para el ejercicio de las funciones terciarias propias de la actividad en la provisión de bienes y servicios” (IGAC, 2002). Assim, foram estabelecidos os seguintes níveis hierárquicos para o país: Metrópole Nacional (Bogotá); Metrópole Regional (Cali); Centros Sub-regionais (1ª, 2ª e 3ª ordens, onde vão surgir as principais cidades da Amazônia, tais como Florencia, Leticia, Mocoa, San José del Guaviare, Mitu, e Inirida); Centros de Relevô; Centros Locais; Centros Urbanos Básicos e Centros de Serviços Rurais.
- **Rede urbana colombiana segundo a Fundación Social:** O estudo intitulado “Municipios y Regiones de Colombia, una mirada desde la sociedad civil” contém um capítulo sobre a rede urbana do país. O estudo analisa as cidades do país mediante

um indicador denominado “tamanho funcional” que considera o tamanho populacional e as variáveis representativas do tamanho produtivo e funcional dos centros urbanos, empregando técnicas estatísticas de análise multifatorial. Dessa maneira, o estudo identificou sete categorias de cidades: um centro metropolitano nacional; 4 centros metropolitanos regionais; 7 centros regionais maiores; 30 centros regionais intermediários; 83 centros sub-regionais maiores, 172 centros sub-regionais intermediários e 761 centros locais.

Finalmente, buscou-se uma síntese hierárquica a partir da união dos dados de todas as classificações propostas. Enquanto na hierarquia preliminar surgiram quatro grupos de cidades, nessa síntese “final”, soma-se um a mais, totalizando cinco grupos. Esses foram representados em verde, na Figura 4 que apresenta a hierarquia urbana da Amazônia colombiana e suas articulações com os principais centros urbanos do país.

Em uma escala nacional, a cidade de Leticia foi classificada apenas como Centro sub-regional maior, possuindo uma posição hierárquica relativamente baixa. Por outro lado, considerando a escala regional, foi classificada como um centro de segundo nível (entre cinco possíveis), o que demonstra sua importância na dinâmica urbana regional.

Neste grupo se encontram sete centros urbanos liderados por San José del Guaviare. Em seguida, encontram-se Leticia, Mocoa, Puerto Asís, Inírida, Mitú e finalmente San Vicente de Caguán. Segundo os autores, por seu caráter de capitais departamentais, as cidades de San José del Guaviare, Leticia, Mocoa, Inírida e Mitú são os principais centros de seus territórios, atuando de forma relativamente autônoma. Leticia ainda chama atenção por ser a única cidade nessa categoria que mantém relação articulação direta com Bogotá. Puerto Asís e San Vicente del Caguán também demonstram certa autonomia mesmo não sendo capitais departamentais.

Todos esses centros também cumprem o papel de articulação entre os pequenos centros onde predominam atividades rurais e os maiores centros na hierarquia nacional. Contam com importante mercado de produtos agropecuários, insumos, ferramentas e equipamentos. Prestam importantes serviços bancários e oferecem serviços públicos e assistenciais a nível sub-regional, tendo importância no atendimento à sua população e nas áreas rurais próximas.

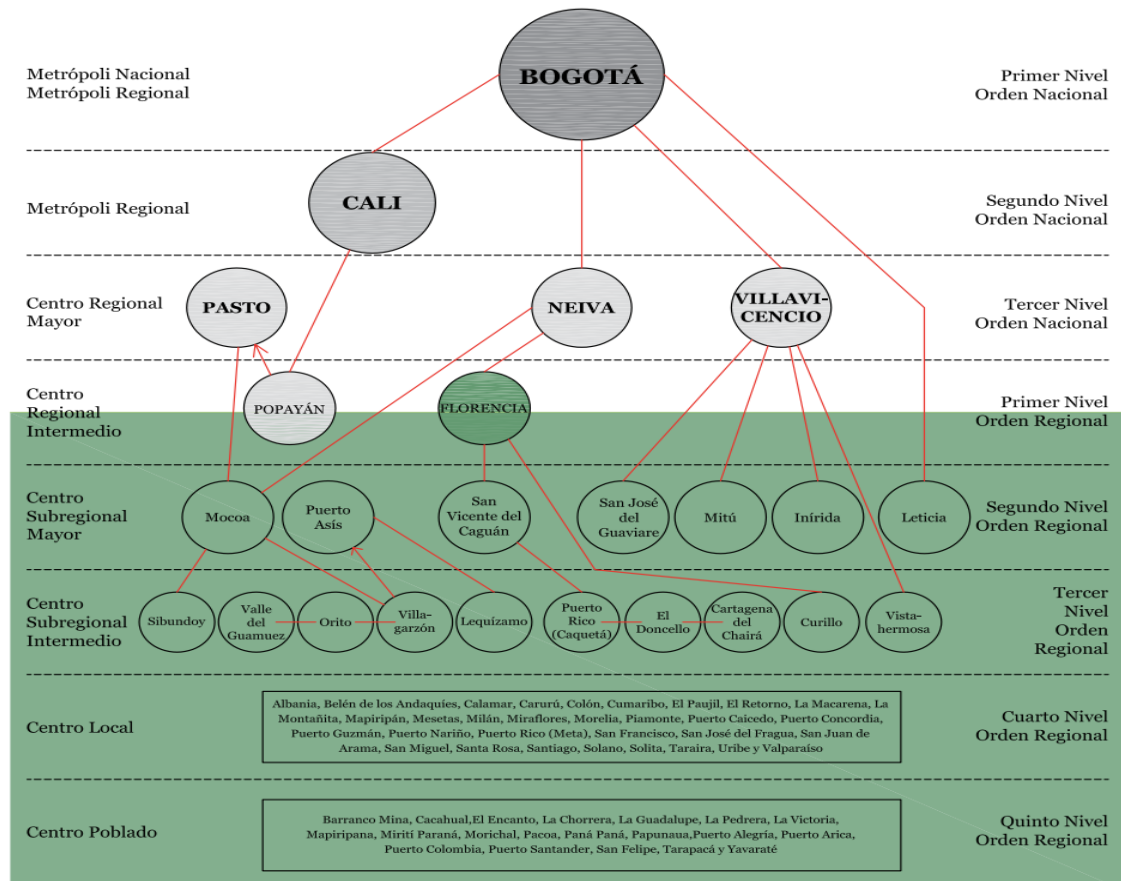


Figura 4: Hierarquia urbana da Amazônia Colombiana e sua articulação com alguns dos principais centros urbanos.
Fonte: Umbarila e Cardona (2009).

Nota-se que em nível nacional, tanto Leticia (Centro Sub-regional Maior) quanto Tabatinga (Centro de Zona A) encontram-se em níveis hierárquicos simplórios, sendo praticamente indiferentes na rede urbana de seus países. Por outro lado, em suas respectivas redes urbanas regionais (mesmo desconsiderando articulações internacionais no caso colombiano), ambas as cidades fazem parte de uma categoria mediana de cidades, possuindo extrema importância na fluidez territorial na região da tríplice fronteira amazônica, como será apresentado a seguir.

CAPÍTULO 2

A TRÍPLICE FRONTEIRA AMAZÔNICA E SUA REDE URBANA

2.1 A TRÍPLICE FRONTEIRA AMAZÔNICA

Após discutir as regionalizações amazônicas e discorrer sobre sua rede urbana, objetivou-se nesse momento a realização de uma apresentação da área específica de estudo. Primeiramente, é exposto um mapa da Tríplice Fronteira Amazônica, com o objetivo de localizar precisamente as cidades estudadas. A seguir, as cidades de Tabatinga e Leticia são apresentadas a partir de breves perfis urbanos elaborados com o intuito de expor alguns detalhes das realidades urbanas desses centros. Finalmente, na parte mais densa do capítulo, discutem-se as características das redes urbanas conformadas na tríplice fronteira, a partir da análise dos principais modais de transporte: terrestre, fluvial e aéreo.

2.1.1 Área de Estudo

A tarefa de caracterizar uma cidade, município ou mesmo uma região é complexa. Em se tratando de cidades amazônicas de diferentes países e suas dinâmicas urbanas, essa tarefa torna-se mais árdua. Para além de dados oficiais, nesse cenário amazônico as observações empíricas dos lugares, as lembranças, as conversas realizadas e as impressões adquiridas tornam-se objetos importantes para a realização plena dessa atividade.

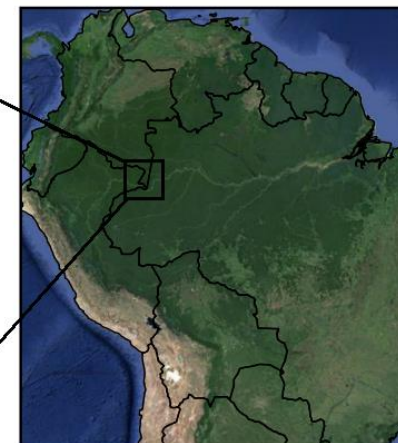
Como é possível analisar na Figura 8, a região da Tríplice Fronteira Amazônica localiza-se no coração da Pan-Amazônia. Região de encontro dos limites territoriais de Brasil, Colômbia e Peru, contém características bastante singulares, especialmente por conta da conurbação existente entre as duas cidades principais que ali se localizam: Tabatinga e Leticia. Na outra margem do grande rio, encontra-se a pequena cidade de Santa Rosa, no Peru.

Com base em dados secundários e no conhecimento adquirido empiricamente, buscamos caracterizar as cidades de Tabatinga e Leticia enquanto principais centros da região estudada, sendo as mesmas, as cidades escolhidas para o desenvolvimento dessa pesquisa.

Tríplice Fronteira Amazônica



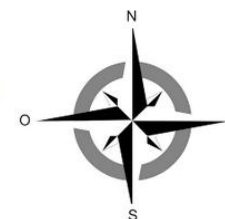
América do Sul



Legenda

Perímetros Urbanos

- Leticia
- Santa Rosa
- Tabatinga



Universidade Federal do Amazonas
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Dissertação de Mestrado: A rede urbana Pan-Amazônica
e a Copa do Mundo de 2014: Os impactos nas cidades de
Tabatinga (BR) e Leticia (COL)

Sistema de Coordenadas Geográficas / WGS84
Fonte dos dados vetoriais: Ministério dos Transportes;
Fonte dos dados matriciais: Imagem de Satélite do
Google;
Organização: Alex Butel Ribeiro, 2015.

Figura 5: Tríplice Fronteira Amazônica – Localização da área de estudo.
Org: Alex Butel / 2015

2.1.2 Tabatinga

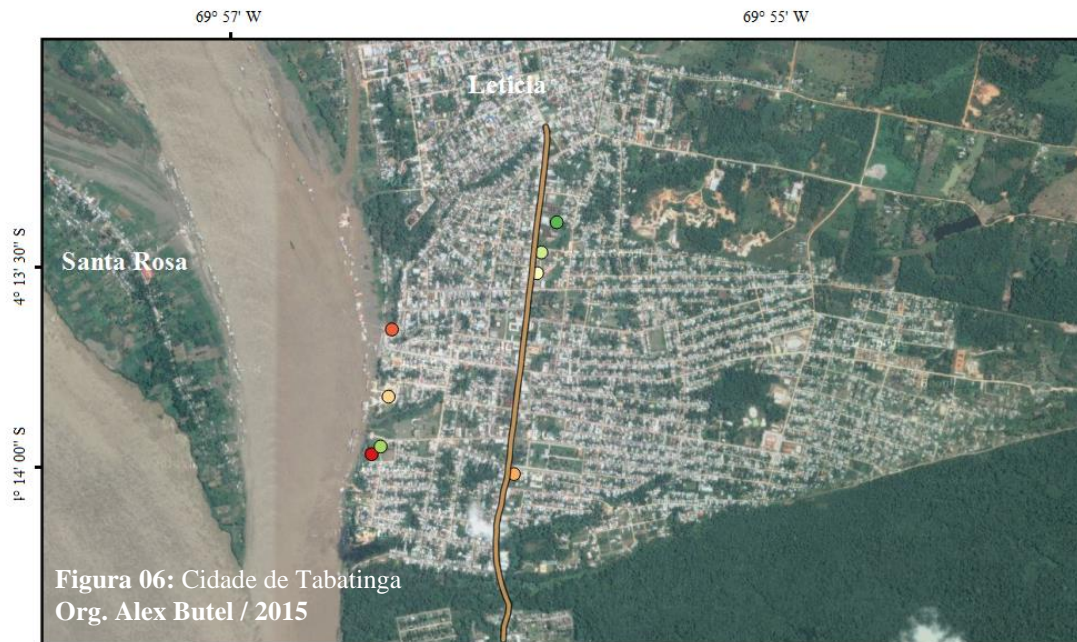
O município de Tabatinga localiza-se no extremo oeste do estado do Amazonas, à margem esquerda do Rio Solimões. Limita-se com os municípios amazonenses de Santo Antônio do Içá, Benjamin Constant e São Paulo de Olivença. Internacionalmente, com as Repúblicas da Colômbia e do Peru (Figura 6).

Com base nos dados do IBGE (2014), o município possui uma área territorial de 3.224,875 km² e uma densidade demográfica de 16,21 hab./km². Segundo o Censo Demográfico brasileiro, realizado em 2010, a população municipal foi contabilizada em 52.272 habitantes. Pode ser considerado um município urbanizado, uma vez que 36.355 habitantes (69,5% de sua população total) habitam na sede municipal, em contrapartida à parcela da população que reside no campo, sendo essa de 15.917 habitantes (30,5%). Em 2014, a estimativa populacional acusou um total de habitantes na faixa de 59.684.

Os dados populacionais nos mostram variáveis interessantes. As migrações são uma dessas. Considerando a população total residente no município, quase quatro mil pessoas possuem origem externa ao mesmo, sendo que mais de 50% desse total é estrangeira. A dinâmica espacial da tríplice fronteira amazônica é capaz de explicar esse processo. Provavelmente, esse percentual refere-se principalmente a colombianos e peruanos que por determinados motivos escolheram a cidade brasileira para viver. Ainda assim, estariam próximos de seus lugares de origem.

Deve-se ficar claro que na tríplice fronteira não há um controle rígido para essa questão da circulação internacional de pessoas. No âmbito econômico e de circulação de mercadorias entre os países, ainda notam-se algumas intervenções pontuais por parte do poder público. Mas no tocante a circulação populacional, esse controle é mais brando.

A figura a seguir, apresenta o mapa do perímetro urbano de Tabatinga, enfocando a principal avenida da cidade, bem como alguns pontos importantes que foram visitados em campo e que são mencionados ao longo do trabalho.



Cidade de Tabatinga

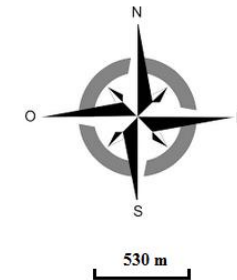
Legenda

Locais visitados em Campo

- ANVISA
- Beira
- Polícia Federal
- Porto do Voyager
- Prefeitura
- Secretaria de Turismo
- Terminal Hidroviário
- UEA

Sistema Viário

— Av da Amizade



Universidade Federal do Amazonas
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Dissertação de Mestrado: A rede urbana Pan-Amazônica
e a Copa do Mundo de 2014: Os impactos nas cidades de
Tabatinga (BR) e Leticia (COL)

Sistema de Coordenadas Geográficas / WGS84
Fonte dos dados matriciais: Imagem de Satélite do
Google;
Organização: Alex Butel Ribeiro, 2015.



Figura 07: Avenida da Amizade
Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 08: Polícia Federal – Unidade de Tabatinga
Fonte: Federação Nacional dos Policiais Federais



Figura 09: “Beira” de Tabatinga
Fonte: Acervo Nepecab / 2014

A população tabatinguense, no decorrer das últimas décadas vem conseguindo aumentar os valores dos principais indicadores sociais. Apesar disso, em outros momentos já apresentou elevados índices de pobreza e baixíssimo Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM.

Sobre o IDH, lembrando que a escala do índice varia de 0 a 1, sabe-se que em 1991 o município obteve o resultado de 0,33. Em 2000, apresentou um aumento, chegando a 0,47. De qualquer forma, nesse período, Tabatinga era um dos municípios brasileiros com piores IDH. Nesse mesmo ano, o município de Manari localizado em Pernambuco, foi eleito como tendo o pior IDH brasileiro, com 0,46.

Já nos primeiros anos do século XXI, houve uma nova e importante elevação desse índice em Tabatinga, alcançando 0,616 em 2010. É válido lembrar que o IDH é construído com base em três indicadores distintos. No âmbito social, consideram-se a expectativa de vida ao nascer e o nível de instrução – representado pela taxa de alfabetização e matrícula; e no âmbito econômico, considera-se o Produto Interno Bruto – PIB *per capita*. Considerando essas variáveis, é possível expor com mais detalhes as características municipais.

Nos últimos anos, o município em destaque apresentou uma esperança de vida ao nascer de 61 anos. No que se refere ao nível de instrução e educação, as informações são mais ricas. Segundo os dados de 2009, o município contava com 113 instituições de educação, em nível de ensino pré-escolar (41 escolas), ensino fundamental (64) e ensino médio (8). Em 2012, houve um aumento desse equipamento urbano e o município passou a contar com 14 novas instituições, perfazendo um total de 127 escolas. Contudo, nota-se que dessas novas instituições, 13 visaram apenas o ensino pré-escolar. Apenas uma nova escola voltou-se para o ensino fundamental, permanecendo o ensino médio sem alterações. Sendo assim, o município obteve um total de 17.250 matrículas em 2009 e 18.413 em 2010, considerando os três níveis de ensino.

Uma contradição que surge nesse cenário é o número de matrículas relativamente alto referente ao ensino médio (2.251 matrículas em 2009; 2.919 em 2010), para um número reduzido de escolas, apenas oito. Para tanto, 148 docentes ministraram aula no último ano em análise. Por outro lado, observa-se uma grande quantidade de escolas voltadas ao ensino pré-escolar (41 escolas em 2009; 54 em 2010) e uma quantidade de matrículas relativamente baixa para esse número de instituições, sendo 1.939 matrículas em 2009 e 2.230 em 2010. Nesse último ano, foram contabilizados apenas 96 docentes

para o pré-escolar. Isso significa dizer que em média, de forma incrível, cada escola conta com menos de dois professores oficialmente atuando.

A grande maioria das matrículas municipais está no nível fundamental de ensino. Das 18.413 matrículas realizadas em 2012, 12.960 (71,5%) diziam respeito a esse nível. Entretanto, a grande quantidade de matrículas não significa dizer que a população consegue atingir o objetivo de sua conclusão.

Contabilizaram-se no município, 4.622 pessoas com mais de 15 anos de idade que não sabem ler e escrever. Considerando todas as idades, 14,4% da população total foi considerada analfabeta. O número de pessoas com mais de dez anos de idade, sem instrução e com o ensino fundamental incompleto é alarmante. Segundo os dados de 2010, 23.285 pessoas encontravam-se nessa condição. E esse número cresce se considerarmos as pessoas com mais de 25 anos de idade (5.304), totalizando 28.589 pessoas. Em outras palavras, no ano de 2010 mais da metade da população total de Tabatinga não possuía instrução e nem o ensino fundamental completo.

Ainda buscando os dados de 2010, 7.426 pessoas possuíam apenas o ensino fundamental completo. 9.715 pessoas possuíam apenas o ensino médio completo. Apenas 1.895 pessoas haviam completado o ensino superior. No mesmo ano, apenas 66 pessoas estavam cursando pós-graduação, sendo 30 em nível de especialização e 33 em nível de mestrado. Ninguém estava frequentando o doutorado. Nota-se que quanto maior o nível de instrução, menor a quantidade populacional, com exceção do ensino fundamental que ainda obteve valores menores que o ensino médio.

No ensino superior, destaca-se a presença da Universidade do Estado do Amazonas – UEA, através do Centro de Estudos Superiores de Tabatinga – CESTB. Em 2013, 10 cursos de graduação eram oferecidos para a população, sendo 2 de bacharelado (Ciências Econômicas e Saúde Coletiva), 6 de licenciatura (Ciências Biológicas, Geografia, Letras – Língua Portuguesa, Matemática, Pedagogia e Pedagogia – Licenciatura Intercultural) e 2 tecnológicos (Tecnologia em Gestão do Turismo e Tecnologia em Gestão Pública). Para o referido ano, a unidade contou com um total de 1.837 matriculados, correspondendo a 8,03% do total de matrículas da instituição no Estado.



Figura 10: Centro de Estudos Superiores de Tabatinga / Universidade do Estado do Amazonas.

Fonte: Universidade do Estado do Amazonas / 2014.

Desse total, a grande maioria dos acadêmicos ingressa nos cursos de licenciatura (1.644 matrículas), tendo os cursos de bacharelado (56 matrículas) e tecnológicos (138 matrículas), uma menor procura. Os destaques são para os cursos de Ciências Biológicas, Matemática, Geografia e Língua Portuguesa, com variação entre 313 e 357 matrículas.

Sobre o PIB, é possível observar um leve crescimento a cada ano. Em 2008, esteve na faixa de 176 milhões de reais. No ano seguinte, 202 milhões. Já em 2010, apresentou um PIB de 239 milhões e finalmente em 2011, 263 milhões de reais. Portanto, nos últimos anos apresentou um crescimento médio anual de 30 milhões. Considerando os dados de 2011, o PIB municipal *per capita* foi estimado em 4.935,53 reais.

O setor de comércio e serviço é o que mais contribui para o PIB municipal (média de 75% de 2008 a 2011), seguido da indústria e finalmente da agropecuária. Segundo os dados de 2010, Tabatinga conta com 346 empresas cadastradas regularmente, voltadas principalmente para setor de comércio e serviço. Possui apenas três agências bancárias sendo essas do Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal e do Banco Bradesco. No segundo setor econômico, serrarias e olarias ganham destaque.

O primeiro setor também possui grande importância no âmbito local, microrregional, regional até mesmo internacional, principalmente no tocante à atividade

pesqueira. No que se refere aos dados da atividade extrativista, destacam-se unicamente a extração do açaí, da castanha-do-pará e a extração de madeira em tora e para lenha.

A colheita de alimentos como o abacaxi, arroz, feijão em grão, mandioca, melancia milho e tomate destacam-se nos dados anuais da lavoura temporária. A produção da batata doce e da cana-de-açúcar aparece com menor regularidade. Já na lavoura permanente, destacam-se os frutos. Sobressaem-se as produções de banana, cacau, coco, laranja, maracujá, mamão e manga. O guaraná aparece em pouquíssima quantidade.

Com base nos trabalhos desenvolvidos por Moraes e Schor (2010a; 2010b), sabe-se que a atividade pesqueira tem grande importância não apenas no município, mas em toda a calha do Rio Solimões, tendo na circulação do pescado a conformação de um destacado fluxo na rede urbana amazônica, que alcança diversos fixos internacionais. Por outro lado, a contabilização do pescado é extremamente complicada e difícil de ser mensurada e sistematizada.



Figura 11: Comercialização ambulante do pescado em Tabatinga
Fonte: Acervo Nepecab / 2014

Adiante, outro ponto importantíssimo para a plena caracterização do município diz respeito aos dados relativos à saúde municipal. Os dados secundários de 2009 mostram que o município conta apenas com dez estabelecimentos de saúde, sendo oito

municipais e dois federais, mas que fazem parte do Sistema Único de Saúde – SUS em sua totalidade. Destes, somente 1 contempla internações e esse possui apenas 48 leitos. Quantidade baixíssima se considerarmos a população total do município. Além de atender a população brasileira, o Hospital Militar atende a população estrangeira (nesse caso, colombianos, peruanos e haitianos, sobretudo) que chega a suas dependências necessitando de atendimento.

Infelizmente, esses estabelecimentos de saúde carecem de equipamentos hospitalares mais avançados, importantes na supressão das necessidades da população. Em 2009, por exemplo, os dados mostram que a cidade possuía apenas 1 mamógrafo com comando simples; 4 eletrocardiógrafos e 4 equipamentos de raio-x básicos. Em contrapartida, não contavam com importantes equipamentos, como mamógrafo de estéreo-taxia, raio-x para densitometria óssea, tomógrafo, ressonância magnética, ultrassom, eletroencefalógrafo e equipamentos de hemodiálise.



Figura 12: Hospital Militar de Tabatinga
Fonte: Acervo Nepecab / 2015

A carência de infraestrutura hospitalar de qualidade somada às condições precárias de outros fatores infraestruturais urbanos como o saneamento básico deve ser analisada de forma crítica. O número de óbitos decorrentes de morbidades hospitalares chama atenção no município. Entre os anos de 2006 e 2012 (com ausência de dados para

o ano de 2008), 155 pessoas foram a óbito em Tabatinga, devido a doenças que venceram a ação médico-hospitalar. Ou seja, uma média de 25 pessoas morrem anualmente por conta de tais enfermidades. Entre essas, destacam-se: doenças infecciosas e parasitárias; endócrinas nutricionais e metabólicas; doenças no sistema nervoso; no aparelho circulatório; no aparelho respiratório (com destaque); no aparelho digestivo; enfermidades originadas no período perinatal; em período de gravidez; e lesões e envenenamentos.

Apesar da ausência de números oficiais, o número de mortes por assassinato também chama atenção. Sabe-se que em muitas vezes estão relacionados ao tráfico de drogas, atividade que é uma séria realidade na tríplice fronteira. Os problemas apresentados envolvem uma série de variáveis sociais e governamentais, trazem uma séria consequência para a cidade: uma baixíssima expectativa de vida ao nascer, sendo apenas de 61 anos.

Considerando os dados apresentados é importante deixar claro que as relações econômicas e culturais internacionais possuem um papel fundamental para o entendimento e o funcionamento da cidade. Tabatinga é uma cidade fronteiriça que não deve ser analisada em sua unicidade. E sim, a partir de sua união física com a cidade colombiana de Leticia, onde há um processo de interdependência principalmente econômica entre as mesmas. Dentro das cidades, Brasil e Colômbia são separados apenas por duas lombadas e um marco limítrofe sinalizando seus limites territoriais nacionais. De certa maneira, são cidades autônomas entre si, mas para além das formalidades, apresentam-se como um único núcleo urbano onde seus dois fragmentos se complementam.

2.1.3 Leticia

A República da Colômbia é formada por 32 departamentos. No sul do país, localiza-se o Departamento do Amazonas, território onde se encontra a faixa fronteiriça junto ao Brasil e ao Peru. Em se tratando de área, esse Departamento é o maior da federação sendo caracterizado pela Floresta Amazônica. Os municípios que formam o Departamento são: El Encanto, La Chorrera, La Pedrera, Leticia, Mirití-Paraná, Puerto Nariño, Puerto Santander e Tarapacá.

A cidade de Leticia, que leva o mesmo nome de seu município, é a Capital do Departamento. É a cidade unida fisicamente com a cidade brasileira de Tabatinga a qual é objeto de nosso interesse e estudo. Foi fundada em 25 de abril de 1867, pelo peruano Benigno Bustamante, nomeada inicialmente como Puerto de San Antonio. Seu surgimento esteve ligado ao cumprimento de uma ordem oficial do governo peruano, visando a construção do Forte Gran Mariscal Ramón Castilla. Nesse sentido, deveria se levantar um acampamento para os trabalhadores e para o armazenamento de ferramentas e utensílios. Ainda no mesmo ano teve seu nome alterado para Leticia, com base no interesse pessoal de Manuel Charón, o engenheiro chefe da construção do Forte (ACUÑA, 2012).

Leticia sofreu impactos diretos devido à extração da borracha, ao final do século XIX e início do século XX, bem como inúmeros centros peruanos, demonstrando que processo extrativista amazônico alcançou distintas áreas da Pan-Amazônia. Nesse sentido, o crescimento da exploração “*del caucho*” trouxe consequências calamitosas para as populações indígenas que habitavam a área. Segundo as informações disponibilizadas pela Prefeitura da cidade de Leticia, estima-se que quatro quintos da população indígena, que habitavam as regiões em que havia a presença de seringais, foram dizimados.

A respeito da cidade, pode-se dizer que Leticia foi extremamente importante para a administração de Loreto (Peru), como um estratégico ponto na tríplice fronteira amazônica, no auge da economia extrativista. Constituíria-se como um enclave aduaneiro peruano, visando à arrecadação de impostos. Por outro lado, no tocante a estruturação urbana, não passava de um povoado com inúmeras limitações, especialmente no que se refere à oferta de serviços para sua escassa população (ACUÑA, 2012).

Ao final de primeira década do século XX, a Colômbia passava por uma crise institucional oriunda especialmente da separação do Panamá. Em consequência, a jurisdição territorial do país era questionada no sul, por Brasil e Peru. Tal panorama era extremamente comprometedor para as elites governamentais que temiam, bem como o caso do Panamá, perder igualmente a saída para o Atlântico, por meio do Rio Amazonas (ACUÑA, 2012).

Por esse motivo, um conflito por posse territorial nessa região ocorreu entre Peru e Colômbia. Em 1922, através de um acordo realizado entre os dois governos (Tratado Lozano-Salomón), a situação ganhava um ar de pacificação. Esse acordo firmava a concessão da área de Leticia para a Colômbia, em contrapartida ao direito peruano de

governar a área sul do rio Putumayo. O tratado foi aprovado e ratificado pelo congresso peruano em 1928. Assim, Leticia tornou-se uma cidade colombiana.

O Estado colombiano buscava tornar a pequena vila de Leticia em um centro digno de representar o país diante dos países vizinhos, que já tinha como referências regionais as cidades de Manaus e Iquitos. Mas atender as necessidades em matéria de serviços era uma tarefa extremamente difícil. Para tanto, em 8 de abril de 1932, o *Ministerio de Industria de Colombia*, através do *Decreto Ejecutivo No. 633*, aprovou e fixou a área urbana de Leticia, sendo “uma extensão de (2) dois quilômetros de comprimento, ao longo do Rio Amazonas, por (1) um de largura, e autoriza o Conselho Municipal adjudicar os lotes na referida área” (FARJADO, 1932 *apud* ACUÑA, 2012) .

A seguir, foram elaboradas as primeiras quadras e ruas batizadas com uma nomenclatura numérica. Comportavam lotes de 25x50m que beneficiaram colombianos, peruanos e brasileiros. Dessa forma, o traçado urbano foi baseado em um modelo quadricular espanhol, tendo como ponto de partida a primeira rua, paralela ao rio Amazonas, sendo a mais povoada nesse momento (ACUÑA, 2012).

Após 1933, o Estado colombiano realizou várias obras de melhoria e construção de infraestrutura urbanística, dentre as quais se destacaram as melhorias de instituições como a alfandega, hospital, quartel, enfermaria e estação de rádio. Essas ações foram muito importantes uma vez que foram atendidas importantes necessidades das pessoas que lá habitavam e de certa maneira, conferiram à cidade, uma feição mais urbana.

Sempre houve a tentativa de um planejamento urbano para Leticia. Ao final de 1934 o representante governamental do Departamento do Amazonas, Ignacio Moreno, expediu dois decretos visando projetar um plano urbanístico para o território. Foram inclusas: a construção de infraestrutura para os serviços de educação, saúde e domiciliar (saneamento e energia elétrica), a comunicação terrestre entre Leticia e Tarapacá, bem como a construção de uma granja agropecuária objetivando a segurança alimentar local. (ACUÑA, 2012).

Em um documento de 1937, a infraestrutura urbana de Leticia foi caracterizada da



Figura 13: Estrada que visou a ligação entre Leticia e Tarapacá.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

seguinte maneira: a água potável é retirada de poços mal construídos, não há alimentos básicos, os quais são importados de Manaus. As principais necessidades da população são: abastecimento de água, energia elétrica (o plano atual é insuficiente e está em mau estado), esgoto e uma doca para a atracação das embarcações (PINZÓN, 1937).

Na década de 1940, Leticia já contava com mais de 1.000 habitantes, mas as obras que haviam sido planejadas ainda não haviam sido concluídas. Apenas da década de 1950 o pequeno centro vai iniciar sua arrancada urbanística. No governo militar de Rojas Pinilla (1954 – 1957), Leticia passa por inúmeras obras em nível de infraestrutura de serviços que lhe dão uma elementar feição de cidade. Esse fato, em muito se deve ao início do funcionamento do aeroporto em 1955.

Esse equipamento urbano melhorou consideravelmente a vida dos habitantes do povoado: o correio e a imprensa nacional escrita passaram a chegar com mais facilidade no local; a articulação com Bogotá tornou-se muito mais rápida; o comércio de mercadorias entre o principal centro urbano do país e Leticia se intensificou, gerando um abastecimento comercial mais pleno. É nesse contexto que começa a se consolidar a rede urbana leticiana.

O aeroporto foi elevado a categoria de internacional quando começou a manter relação direta com os Estados Unidos, como importante meio de comercialização de desejadas espécies amazônicas. Nessa relação, ficou claro que o conjunto natural regional estava chamando atenção dos norte-americanos e também de europeus em um ponto de vista turístico. Com esta visão, a administração leticiana construiu o hotel de turismo Victoria Regia, posto em serviço do capital privado em 1955 e dando início a um dos mais importantes setores econômicos da cidade, atualmente.



Figura 14: Aeroporto Internacional Alfredo Vasquez Cobo – Leticia.
Fonte: Colombiainfo.org / sem data.

Entre 1955 e 1956, as redes de abastecimento de água, energia e telefonia pública foram postas a serviço da população. Esses serviços concentraram-se na região central da cidade, deixando à margem os que habitavam em suas áreas periféricas. Em 1960, Leticia já oferecia uma interessante infraestrutura de serviços aos seus três mil habitantes. Possuía características de uma pequena cidade moderna sendo vista como ideal para os migrantes que chegavam à região (ACUÑA, 2012).



Cidade de Leticia

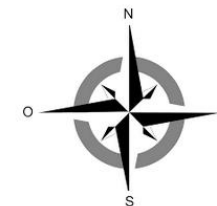
Legenda

Locais visitados em Campo

- Biblioteca Banco de la Republica
- Hotel Decameron
- Esquina da Transmissão dos Jogos da Colômbia
- Hotel Anaconda
- Porto de Leticia
- Puerto Malacon

Sistema Viário

- Avenida Internacional



200 m

Universidade Federal do Amazonas
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Dissertação de Mestrado: A rede urbana Pan-Amazônica e a Copa do Mundo de 2014: Os impactos nas cidades de Tabatinga (BR) e Leticia (COL)

Sistema de Coordenadas Geográficas / WGS84
Fonte dos dados matriciais: Imagem de Satélite do Google;
Organização: Alex Butel Ribeiro, 2015.



Figura 16: Puerto Malacon
Fonte: Autor desconhecido.



Figura 17: Hotel Anaconda
Fonte: Travepod.com/ sem data



Figura18: Hotel Decameron
Fonte: Amazonas.gov.co / 2010

Segundo o ponto de vista do mesmo autor (2012), em 1960 Leticia emergia no contexto da bacia hidrográfica amazônica, como uma pequena, mas moderna cidade comparável em alguns aspectos com outras cidades maiores como Iquitos, Manaus e Belém. As décadas seguintes seriam determinantes para o crescimento e transformação urbana de Leticia, que entre 1970 e 1990, vai apresentar dinâmicas econômicas e políticas que vão definir a atual configuração na tríplice fronteira amazônica.

Atualmente, o município de Leticia limita-se a norte com o município de Tarapacá. No sentido leste com o Brasil, a partir de Tabatinga. Ao sul, com a República do Peru (Província de Iquitos, Município de Santa Rosa). Finalmente a oeste, com o município do Departamento amazonense de Puerto Nariño. Sua área territorial é de 109.665 km².

Distante cerca de 1.100 km de Bogotá, Leticia localiza-se especificamente à margem esquerda do Rio Amazonas a montante da cidade de Tabatinga. A área da cidade é de 5.811 km² e segundo os dados de Umbarila e Cardona (2009) com base em dados de 2005, a população atual do município está na faixa de 35.000 habitantes. Destes, 23.811 residem na sede municipal.

Os dados socioeconômicos para as cidades colombianas são escassos. Montar um perfil de Leticia, bem como foi feito para Tabatinga, apresentou-se como uma tarefa complicada. Nesse contexto, um ponto deve ser levantado. Trata-se de uma cidade de outro país. As relações que ocorrem com a cidade brasileira, nada mais são que aspectos estimulantes que acabam por formar essa dinâmica urbana peculiar na tríplice fronteira amazônica.

Por esse motivo, durante a pesquisa houve um problema relevante na aquisição de dados secundários sobre a cidade de Leticia. Formalidades jurídicas, políticas, etc. impediram ou dificultaram a aquisição desse conjunto de informações. A melhor possibilidade foi a busca em ambiente virtual.

De fato, a internet possibilita a aquisição de informações importantíssimas sobre qualquer cidade do mundo, ao mesmo tempo em que apresenta várias informações sem base concreta e, portanto, irrelevantes. Textos acadêmicos que mostram de forma sistematizada, dados quantitativos e qualitativos (de variáveis como saúde, educação, infraestrutura urbana, população, frota, por exemplo) são difíceis de serem encontrados.

Especialmente quando se trata de uma cidade específica. Geralmente, esses textos são realizados a partir de publicações oficiais de órgãos governamentais.

Ao buscarmos informações em ambiente virtual sobre a cidade de Leticia, nos deparamos com outra dificuldade. Diferentemente da base disponibilizada pelo IBGE, rica e organizada, a base de dados do Sistema Inírida, uma das principais responsáveis pela disponibilização de dados das variáveis temáticas supracitadas para as cidades colombianas, apresentou-se muito precária, sendo as duas inconsistências principais: pouquíssimos dados para as cidades do Departamento do Amazonas; dados relativamente antigos, sendo 2005 o ano mais recente. Tais inconsistências foram tão relevantes que não foi possível organizar um perfil da cidade baseado nesses dados, bem como foi realizada para sua cidade par, anteriormente.

Considerando tais dificuldades buscou-se a realização de uma breve síntese sobre a cidade de Leticia com os dados organizados e disponibilizados por Umbarila e Cardona (2009), informações publicadas no website oficial da prefeitura e informações empíricas coletadas em campo.

Em nível social, a população conta com uma boa disponibilidade de bens, serviços e equipamentos urbanos. Três unidades bancárias dão base aos fluxos financeiros: Banco Agrário de Colômbia S.A., Banco de Bogota e BBVA Colombia. Em união com a cidade de Mocoa (Departamento de Putumayo), Leticia é a segunda cidade na Amazônia Colombiana que mais possui unidades bancárias, ficando atrás apenas de Florência. Possui uma biblioteca pública (Banco de la República) e um museu (Afonso Galindo). As emissoras de rádio são quatro, sendo uma funcionando em sintonia AM e três em FM.

No âmbito educacional, a cidade conta com quatro instituições de ensino superior: Universidad Pontificia Bolivariana, Universidad Nacional de Colombia, Universidad de La Amazonia e Universidad Libre. Em 2005, 221 alunos estavam matriculados nessas quatro instituições. No mesmo ano, o nível médio registrou um total de 1.595 matrículas e a educação básica, um total de 11.376. Ainda está presente em Leticia o Instituto Amazónico de Investigaciones – SINCHI, que atua na Amazônia Colombiana publicando inúmeros trabalhos voltados para o desenvolvimento regional.

No tocante a saúde, Leticia conta com o Hospital San Rafael de Leticia, que está entre os maiores na hierarquia hospitalar colombiana da região amazônica. O hospital

disponibilizava 41 leitos para a população, em 2007. Possui ainda uma instituição de saúde privada (Clínica Leticia), realidade escassa no âmbito pan-amazônico.



Figura 19: Centro de Leticia
Fonte: Acervo Nepecab / 2014

Economicamente, o potencial pesqueiro da região, bem como à diversidade e peculiaridade ambiental podem ser considerados os principais fatores de desenvolvimento econômico em Leticia. Tendo em vista essa questão, sabe-se que a economia leticiana, voltada ao primeiro setor é baseada na produção de arroz, mandioca e extração de madeiras. A pesca igualmente se destaca. A relação fronteiriça junto ao Brasil e ao Peru dinamiza de forma ampla o setor comercial. Segundo os dados disponibilizados pelos supracitados autores, em 2007, Leticia contava com 718 estabelecimentos comerciais.

Essa proximidade com as cidades brasileiras e peruanas faz com que as trocas comerciais em dinheiro sejam extremamente complexas. O “câmbio” da fronteira é diferente do oficial bancário. O Real brasileiro que em teoria vale mais do que o Peso Colombiano, geralmente é igualado ou até mesmo, passa a valer menos. Nas trocas comerciais, Leticia aceita o Real Brasileiro e Tabatinga aceita o Peso Colombiano.

À margem desse processo fica o Soles Peruano, que legal e ilegalmente, vale bem menos que as outras duas moedas e nem sempre é aceito como equivalente de troca. Esse câmbio prático é ratificado pelas inúmeras casas de câmbio em Leticia, que dependendo de seus interesses fazem as flutuações necessárias das moedas.



Figura 20: Açougue em Leticia
Fonte: Acervo Nepecab / 2014

De qualquer maneira, é no turismo que Leticia encontra seu alicerce de destaque. A cidade é bela, contando com lindas praças frequentemente visitadas pela população e que serve de pontos turísticos para os viajantes que chegam à cidade. Suas ruas planejadas e organizadas apresentam uma grande diversidade de hotéis e pousadas. Para acompanhar a qualidade da rede hoteleira, a rede de alimentação também se sobressai. Acompanhada de um excelente atendimento aos turistas, a culinária colombiana apresenta pratos saborosos e diversos. O número de agências de viagens presentes na cidade ratifica que Leticia é um centro eminentemente turístico.



Figura 21: Comércio em Leticia apresentando a dinâmica do câmbio na fronteira.
Fonte: Acervo Nepecab / 2014

Em 2007, o número de prestadores de serviços turísticos era de 84. Número de quartos de hotéis totalizavam 316, com 634 camas disponíveis. Em 2013, segundo levantamento não oficial da Secretaria Municipal de Turismo de Tabatinga, o número de prestadores de serviços turísticos em Leticia já era de 138, sendo 44 guias de turismo, 52 agências de turismo e 42 hotéis. No tocante à disponibilidade de serviços turísticos, nenhuma outra cidade da região amazônica colombiana se compara à Leticia.

Devido à debilidade das vias fluviais, os fluxos turísticos são baseados, sobretudo, no transporte aéreo. Na região amazônica colombiana, existem inúmeros aeródromos e alguns aeroportos destinados à aviação civil. Os únicos aeroportos amazônicos de alta categoria (considerando a hierarquia de aeroportos colombiana) são o de Leticia e de Três Esquinas (Caquetá). São administrados pela Aeronáutica Civil e pela Fuerza Aérea Colombiana, respectivamente.

Essa breve caracterização das cidades em destaque objetiva demonstrar os principais aspectos da realidade regional. Essa tarefa é indispensável para alcançarmos o objetivo do capítulo, que é caracterizar especialmente a rede urbana da região. Para além, deve-se ficar claro que Leticia e Tabatinga tornam-se importantes em união. Apesar de algumas características simplórias, em suas unicidades, como seus respectivos perfis demonstram, juntas elas possuem grande importância regional e essa importância pode

ser esclarecida a partir da observação das articulações que essas cidades possuem, temática apresentada a seguir.

2.2 AS REDES URBANAS QUE SE ESTABELECEM NA TRÍPLICE FRONTEIRA

Sabe-se que a conformação das redes urbanas está diretamente ligada a funcionalidade dos sistemas de comunicação e especialmente das redes de transporte. Na tríplice fronteira amazônica, o transporte terrestre (rodoviário) é utilizado de forma interurbana formando redes de circulação entre as cidades de Tabatinga e Leticia, principalmente. Já as redes aéreas de voos regulares apresentam um importantíssimo papel de integração da distante região da tríplice fronteira com grandes centros regionais e nacionais dos três países. Mas é o transporte fluvial que surge como principal sistema de circulação na região, formando redes extremamente complexas e ganhando o maior destaque.

A dinâmica dos três transportes citados é, em parte, baseada nos acordos que regulam a circulação aduaneira de mercadorias, firmados entre os três países. Por outro lado, a ilegalidade e informalidade é uma realidade no cotidiano na fronteira, que tornam as articulações mais densas e estão no âmbito da reprodução da vida.

É imprescindível reconhecer a importância desses acordos que em certos momentos vão ditar as possibilidades de articulações. Euzébio (2011a; 2011b; 2014) analisou e sistematizou esses “tratados normativos”, como forma de entender a dinâmica territorial das “cidades gêmeas” de Leticia e Tabatinga.

Para o autor, acentuar esses elementos normativos faz parte da atual conjuntura econômica globalizante, visando facilitar os fluxos com o exterior. São ao mesmo tempo seletivos e abertos segundo os interesses nacionais frente ao mercado. Com base nesse cenário, “mudanças expressivas de cunho político, econômico e social alteraram a vida [...] e a dinâmica interna e externa *das duas cidades*, de forma que hoje o lugar estabelece relações verticais dentro de uma dinâmica global e de uma complementaridade econômica particular” (2014: 110) [Grifo Nosso].

Com base na análise do supracitado autor, a síntese dos tratados normativos da Tríplice Fronteira Amazônica foi apresentada no quadro a seguir:

Tratados normativos da Tríplice Fronteira Amazônica	
O Tratado de Bogotá (1907) e o Lozano – Salomón (1922)	Definiram os limites internacionais entre os três países. O primeiro define a linha divisória entre Brasil e Colômbia. O segundo, ratificado em 1928, estabelece os limites entre a Colômbia e o Peru.
Convênio de Cooperação Aduaneira - Colômbia e Peru (1938)	Estabelece uma área de tarifa aduaneira entre os dois países. Em 1982 os governos ampliam o território em que se aplicava o tratado. foram exonerados totalmente os gravames de produtos importados de qualquer origem ou procedência e isenção de impostos para qualquer produto destinado ao uso e consumo nos territórios assinalados, permanecendo as regras relativas ao protocolo aduaneiro de mercadorias, pessoas e bagagens, assinado em 1938.
Tratado de Cooperação Amazônica - Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela (1978)	Objetivou o desenvolvimento regional equitativo da região amazônica para elevar o nível de vida de seus povos e integrando-os às suas economias nacionais. Ampliou a liberdade de navegação comercial no curso do Rio Amazonas e demais rios da bacia. Em 1995 a Organização do Tratado de Cooperação Amazônica ratificou e ampliou o TCA, não modificando sua finalidade, apenas seu status político
Área de Livre Comércio de Tabatinga (1989)	Estendeu o regime jurídico-tributário da Zona Franca de Manaus à áreas específicas da Amazônia Legal regulada pela SUFRAMA. Tabatinga foi a primeira área a gozar de livre comércio de importação e exportação com regime fiscal especial tendo a finalidade de promover o desenvolvimento da região da fronteira oeste do AM.
Unidade Especial de Desenvolvimento Fronteiriço - Leticia (1999)	Área de livre comércio que concedeu regime de isenção fiscal para importação e exportação à Leticia, tendo a finalidade de criar condições especiais para o desenvolvimento econômico e social da localidade de fronteira e integrá-la com os países vizinhos.
Zona de Regime Especial Fronteiriço para as localidades de Tabatinga e Leticia (2008)	Estabeleceu uma legislação especial aplicável ao consumo e comercialização exclusiva entre e dentro da área urbana das duas cidades vizinhas.

Quadro 8: Tratados Normativos da Tríplice Fronteira Amazônica

Org.: Alex Butel / 2015

Fonte: Euzébio (2011b)

De certa forma, a ratificação desses tratados, bem como seus objetivos mostra como a Pan-Amazônia e conseqüentemente a Tríplice Fronteira são vistas sob a ótica geopolítica de fortalecimento e desenvolvimento territorial. Conforme tratado no primeiro capítulo, ratifica-se como a noção de Pan-Amazônia é importante, especialmente no sentido geopolítico e ambiental dos investimentos estatais. É necessário e coerente tratar de cidades amazônicas considerando essa perspectiva, a partir de suas semelhanças regionais e locais, mesmo sendo nacionalmente diferentes.

2.2.1 O transporte interurbano.

As pequenas e médias cidades da Amazônia brasileira, em sua grande maioria, são caracterizadas por apresentarem sistemas de mobilidade urbana simples, baseado

especialmente em tipos de transporte de duas rodas, especificamente bicicletas e motocicletas. Em alguns casos, os transportes movidos à tração animal ainda estão presentes no dia-a-dia da população, além dos populares triciclos, sendo estas bicicletas modificadas para o transporte de pequenas cargas e pessoas.

Focando a análise para as cidades fronteiriças da Amazônia peruana e colombiana, nota-se que as características do sistema de mobilidade urbana são similares: poucos automóveis e uma enorme quantidade de motocicletas e motonetas. Enquanto os brasileiros transformam bicicletas em triciclos, colombianos e peruanos buscam modificar suas motos, formando os chamados “motocarros” ou “tuc-tuc”. Existe uma fábrica da Honda em Iquitos que produz esse transporte, além de algumas empresas chinesas de menor expressão que atuam nesse ramo, no mercado peruano. Os motocarros ganham capota de proteção contra sol e chuva e a capacidade de transportar até três pessoas.

Devido à inexistência de rodovias na região da tríplice fronteira amazônica, fluxos rodoviários são escassos e ocorrem quase que exclusivamente entre as cidades de Tabatinga e Leticia⁵. Apesar da unicidade das duas cidades no sentido físico, cada uma possui sua mobilidade interna, ou seja, seu transporte intraurbano. Além disso, essa unicidade física não as torna uma única cidade. Assim, a circulação também se apresenta de forma interurbana.

Nesse sentido, os fluxos que ocorrem nas cidades e entre as cidades estão baseados em um “eixo estruturante contínuo compreendido por uma avenida de duas vias, cada uma com duas pistas e um canteiro central. Esta via atravessa Tabatinga e Leticia no sentido norte-sul somando uma extensão de aproximadamente 6 km” (EUZÉBIO, 2011a: 103). Esse eixo de circulação que viabiliza as relações entre as cidades trata-se da Avenida da Amizade em Tabatinga, nomeada Avenida Internacional em Leticia.

Como foi exposto anteriormente, a motocicleta é o principal modal de transporte urbano nas cidades da Amazônia. Em Tabatinga e Leticia essa realidade não é diferente. Na cidade brasileira, houve nos últimos anos um crescimento do número de motocicletas

⁵ Vale ressaltar que no âmbito da fronteira, existe ainda a possibilidade de transporte terrestre entre as cidades de Benjamin Constant e Atalaia do Norte, localizadas no Rio Javari.

incomparavelmente mais elevado que os demais tipos de transporte, inclusive o automóvel⁶.

A análise do Quadro 9 e da Figura 22 exemplifica essa disparidade entre o número de motocicletas que existem na cidade em relação aos outros transportes contabilizados

7.

Frota Anual de Tabatinga											
Modal	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
Automóvel	369	393	401	420	471	519	563	607	661	715	723
Caminhão	24	26	28	30	34	37	44	50	55	63	62
Caminhão Trator	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Caminhonete	17	22	33	58	77	90	102	116	125	145	151
Camioneta	81	83	82	79	65	69	71	74	78	84	84
Micro-ônibus	2	2	2	2	2	3	4	7	7	8	8
Motocicleta	431	729	964	1.260	1.525	1.923	2.223	2.391	2.676	2.928	3.010
Motoneta	431	702	787	922	1.053	1.165	1.314	1.496	1.713	1.945	2.040
Ônibus	1	1	0	0	0	0	0	2	3	3	4
Trator de Rodas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utilitário	1	1	1	1	2	3	4	5	4	5	5
Outros	3	3	3	3	3	3	5	5	6	16	17
Total Ano	1360	1962	2301	2775	3232	3812	4330	4753	5328	5912	6104

* Dados de Maio de 2014

Quadro 9: Frota anual de Tabatinga (últimos dez anos).

Org.: Alex Butel / 2015

Fonte: Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN

Considerando a importância desse modal de transporte, é válido destacar que os mototáxis brasileiros, bem como os motocarros colombianos exercem um crucial papel no processo diário de circulação intraurbana e interurbana.

Em Tabatinga, o serviço de mototáxi é organizado. A cidade brasileira conta com seis associações desses motociclistas, onde cinco intitulam-se cores: Amarelo, Azul, Preto, Verde e Vermelho. Cada associação possui cerca de 150 membros associados. A última associação, a Sindimoto difere-se das outras nos serviços e no número de associados. Voltada para o transporte especialmente de cargas, as motocicletas são modificadas passando a abrigar uma carroceria para o deslocamento de mercadorias. Conta com cerca de 40 associados.

⁶ Não houve obtenção de dados da frota veicular da cidade de Leticia. Porém, com base nos trabalhos de campo é possível afirmar que a motocicleta, bem como em Tabatinga, se apresenta como o principal modal de transporte urbano.

⁷ Apesar do grande número de motocicletas e suas similares motonetas, além do considerável crescimento desses dois modais de transporte que vem ocorrendo anualmente na cidade, o total da frota tabatinguense desses dois modais (5.050) ainda pode ser considerado baixo se dividido pela população urbana (36.355 hab.). Em números, seria uma motocicleta/motoneta para cada 0,13 habitante.

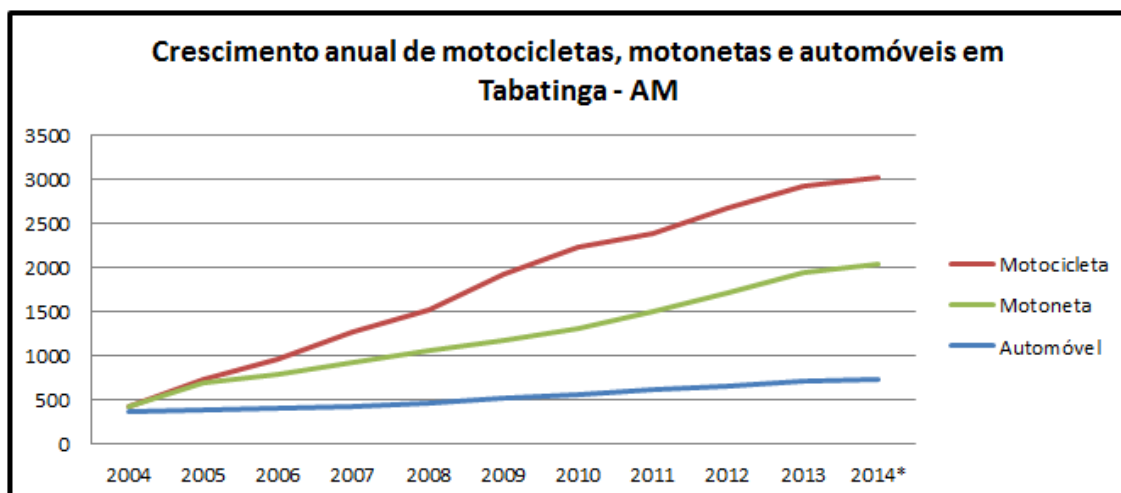


Figura 22: Gráfico do Crescimento anual de motocicletas, motonetas e automóveis em Tabatinga (últimos dez anos).

*Até maio de 2014

Org.: Alex Butel / 2015

Uma corrida de mototáxi possui o valor de R\$ 3,00 considerando a circulação interna à Tabatinga. Se o destino for Leticia, for há um acréscimo de R\$ 2,00 (afinal, é outra cidade). Os mototaxistas brasileiros não podem realizar o transporte de passageiros que estão em Leticia até Tabatinga.

Esses deslocamentos ficam a cargo dos mototaxistas colombianos (cobram cerca de 5.000,00 pesos e não se organizam em associações o que dificulta sua identificação) e também dos motocarros, que cobram entre R\$ 7,00 e R\$ 10,00 reais pelo deslocamento. Igualmente, esses também não realizam o transporte de passageiros que estão em Tabatinga à Leticia.

A cidade brasileira não conta com serviço de transporte coletivo público. Os dados mostram que em 2004, o município apresentava apenas um ônibus e em 2014, esse número chegou a quatro. Esse fato implica no surgimento de outros tipos de transporte urbano coletivo e nesse caso, particulares. Nesse sentido, o transporte coletivo existente é privado, onde “cerca de 50 *coletivos* cobrem as rotas entre Tabatinga-Leticia e outras localidades periféricas. [...] são em sua maior parte do tipo furgões (vans) e Kombis de 8 a 18 lugares” (EUZÉBIO, 2011a: 104).

As companhias de táxi vêm crescendo de forma singela, atuando principalmente no deslocamento de passageiros aos aeroportos das duas cidades. Sobre as cooperativas de táxi, existem três na cidade de Tabatinga, contando com cerca de 20 associados cada

uma. Os taxistas brasileiros possuem livre acesso para transportar passageiros que se encontram em Leticia. Os taxistas colombianos, que estão localizados geralmente nas proximidades do aeroporto de Leticia, também atuam na cidade brasileira sem maiores problemas.

É claro que a rede urbana que se estabelece com a forte circulação de pessoas entre as cidades relaciona-se com a comercialização de mercadorias. Nesse sentido, Tabatinga atua especialmente na venda de produtos alimentícios industrializados provenientes de Manaus. Produtos peruanos entram no circuito por meio do transporte fluvial. Leticia por sua vez, chama atenção dos brasileiros por seus produtos importados a partir do transporte aéreo, originais e isentos de impostos, portanto mais baratos. Assim, nota-se um intenso fluxo comercial entre as cidades, a partir desse transporte.

2.2.2 O transporte aéreo

As ligações aéreas domésticas representam não só um importante meio de interconexão entre cidades (IBGE, 2014). No âmbito da Amazônia, visto a carência dos outros meios de transporte e as longas distâncias, representam um meio de integração regional e nacional. No âmbito internacional, dependem na maioria dos casos, da realização de conexões nos aeroportos de cidades de maior centralidade. Acreditamos que esse papel exercido no processo de **integração** é a grande virtude e o principal objetivo do transporte aéreo nessa região.

Para a área em análise, as redes aéreas de voos regulares são o meio de integração da distante região da tríplice fronteira com grandes centros regionais e nacionais de Brasil (Manaus), Peru (Iquitos) e Colômbia (Bogotá). O fluxo entre as cidades colombianas de Leticia e Bogotá ganha destaque uma vez que além do objetivo de integração, possui também o intuito de abastecimento comercial (sentido Bogotá-Leticia), por conta de alguns fatores de cunho físico-natural que serão apresentados adiante.

Apesar de sua funcionalidade eminentemente voltada ao Estado do Amazonas, a cidade de Tabatinga possui um aeroporto internacional. Segundo a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero (2014), o Aeroporto Internacional de Tabatinga foi inicialmente criado para atender às necessidades e demandas do Correio Aéreo Nacional – CAN, da Força Aérea Brasileira – FAB e dos batalhões militares fundados

pelo Exército Brasileiro na vasta extensão fronteiriça do oeste amazônico. No momento de sua criação, visava principalmente o fortalecimento e guarnição das fronteiras do país.

Atualmente, o aeroporto apresenta boa movimentação de voos militares, enfatizando seu cunho estratégico de apoio às operações militares brasileiras. Serve ainda de apoio à aviação internacional, fundamentado nos acordos trilaterais firmados com a Colômbia e o Peru, que lhe confere o caráter de internacional. Segundo Euzébio (2011a), está equipado com uma pista de asfalto com 2.150 metros de comprimento com sinalização noturna, não possuindo torre de controle. Com capacidade anual para 85.000 passageiros, o aeroporto dispõe de escritórios de serviços da Polícia Federal, Receita Federal, Serviço de Atendimento ao Cidadão e da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Comercialmente, conta com voos em âmbito regional e com serviço de táxi aéreo. Nesse sentido, apresenta voos regulares diários apenas para a cidade de Manaus, a partir da companhia Azul. O tempo de percurso é curto (duas horas), mas com valores altos. Esses valores estão em uma faixa entre 500,00 e 1.200,00 reais (ida e volta) que variam, dependendo de questões como promoções, época do ano, etc.

Sobre os deslocamentos realizados pelo serviço de táxi aéreo, vale ressaltar que atualmente, existem poucos escritos na Amazônia sobre a conformação de redes urbanas a partir da circulação dessas pequenas aeronaves de propriedade privada. Uma realidade da Amazônia brasileira que vem ocorrendo principalmente em sua parte ocidental (SCHOR, 2013).

Em Tabatinga, esse serviço é realizado por duas empresas que têm sede na cidade: a Moreto, que realiza deslocamentos inclusive para comunidades indígenas próximas, a partir de helicóptero; e a Solimões Aeroaviagens, que realiza deslocamentos para as cidades da região do alto Solimões que possuem capacidade para receber aeronaves de pequeno porte. Ainda no contexto desse serviço, o aeroporto também recebe grande quantidade de voos fretados por empresas de outras cidades, principalmente de Manaus, conformando redes urbanas regionais, mas internas ao Estado do Amazonas.

O IBGE (2014), em uma análise de escala nacional, ratifica que os fluxos derivados do transporte aéreo fornecem uma geografia da estrutura da rede urbana brasileira. Esses fluxos constituem interações espaciais entre as cidades, sobretudo no que

diz respeito às funções de alto nível (gestão de empresas, sede de companhias, prestadores de serviços avançados, representantes do aparelho de Estado etc.).

Em uma escala nacional, a análise pode se apresentar de forma coerente. Mas no caso dos fluxos oriundos da região em estudo, torna-se questionável. No caso específico da cidade de Tabatinga, a função de integração regional/nacional supera em muito essas “funções de alto nível”.

Já a cidade de Leticia conta com o Aeroporto Internacional Alfredo Vásquez Cobo. A história desse aeroporto remete a 1950, quando o Departamento de Aeronáutica Civil deu início às operações de construção de um aeródromo na cidade, com o intuito de otimizar as ligações aéreas com a capital Bogotá. Vale ressaltar que antes disso, as ligações eram feitas apenas por aviões anfíbios (CORRADINE, 2010; EUZÉBIO, 2011a).

O aeródromo passa por transformações físicas em 1955, ganhando destaque na aviação internacional por conta dos benefícios tarifários de estímulo às companhias aéreas. Mas é em 1972 que o aeroporto ganha uma nova pista (2.010 metros de comprimento) com capacidade para receber aviões de grande porte, além de um novo terminal de passageiros. É inaugurado em 1974 com o atual nome, pelo presidente Misael Pastrana (CORRADINE, 2010; EUZÉBIO, 2011a).

Atualmente, o aeroporto auxilia a atuação da Força Aérea Colombiana e apresenta voos comerciais regulares principalmente para Bogotá, contando com as seguintes companhias aéreas: Copa Airlines, LAN, Avianca, Satena e Aires. Com base em dados colhidos em campo (junho de 2014), no que refere ao principal trecho de deslocamento – Leticia-Bogotá, sabe-se que a Avianca e a Lan realizam voos duas vezes por semana e a Copa Airlines três vezes. Para as outras duas companhias, não houve obtenção de dados. O valor das passagens (ida e volta) está na faixa de 304.000,00 pesos (cerca de R\$ 366,00 no câmbio da fronteira). Com as taxas de embarque o valor sobe para R\$ 430,00.

Além disso, a cidade colombiana é muito forte no transporte aéreo de cargas. Mas esse fato não foi uma escolha. O mapa hidrográfico da Colômbia deixa claro o porquê dessa forte tradição. Simplesmente, não há disponibilidade de rios que interliguem Leticia às outras regiões do país, o que causou a dependência da região amazônica colombiana pelo transporte aéreo, tanto na integração regional quanto no abastecimento comercial.

Com base no favorecimento da legislação enquanto Unidade Especial de Desenvolvimento Fronteiriço, Leticia especializou-se na aquisição de mercadorias

importadas a partir de outras áreas de livre comércio, internacionais (Cidade do Panamá e Miami) e nacionais (San Andresitos de Bogotá). As importações passaram a abastecer a cidade e conseqüentemente, fazer parte do comércio de outros núcleos urbanos próximos. Paralelamente, fortaleceu as relações comerciais junto à Tabatinga (EUZÉBIO, 2011b).

Devido à isenção de impostos no processo de importação, os preços de mercadorias com alto valor agregado em Leticia são bem mais atrativos que no Brasil, o que chama atenção de brasileiros e estrangeiros que circulam na tríplice fronteira. Trata-se de eletroeletrônicos, equipamentos de informática, perfumes, brinquedos, máquinas fotográficas entre outros, de importantes marcas do comércio mundial. Nacionalmente, tecidos, enlatados, frutas e verduras chegam à Leticia, via Bogotá.

Leticia ainda estabelece conexões com cidades mais próximas, no âmbito da Amazônia colombiana e peruana: La Chorrera, La Pedrera, Tarapacá e a cidade de Iquitos. Essa última, assim como Manaus, detém importância fundamental no abastecimento comercial da tríplice fronteira, ocorrido por via fluvial.

Assim sendo, o deslocamento Leticia – Iquitos efetiva-se a partir da empresa peruana ATSA – Aero transporte S.A., duas vezes por semana. O voo tem duração de uma hora e seu valor está na faixa entre 168.000,00 a 240.000,00 pesos. A aeronave é de porte mediano para os padrões da fronteira, com capacidade para 50 passageiros. Esse voo é o único regular internacional que parte das cidades fronteiriças.

Finalmente, existe também a possibilidade de deslocamento entre a pequena cidade de **Santa Rosa e Iquitos**. Apesar da regularidade (duas vezes por semana), o voo deve ser relativizado, uma vez que não parte necessariamente de Santa Rosa, pois é realizado a partir de hidroavião. A empresa peruana cobra 85 dólares pelo deslocamento, cerca de 220,00 soles ou R\$ 190,00.

Considerando que as ligações aéreas estão profundamente relacionadas com a hierarquia urbana, reforça-se a importância territorial das cidades de Tabatinga e Leticia: dos 5.565 municípios existentes no Brasil em 2010, apenas 135 possuíam aeroporto, dado que confere certo destaque a Tabatinga. Principalmente se consideramos a quantidade de aeroportos no Estado do Amazonas: são apenas três administrados pela Infraero (Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, Aeroporto Internacional de Tabatinga e Aeroporto de Tefé), além de alguns aeroportos regionais e pistas de pouso com mínima

infraestrutura. No que se refere à cidade colombiana, o aeroporto de Leticia ocupa a posição vinte e quatro entre os principais aeroportos do país (CORRADINE, 2010; EUZÉBIO, 2011a), tendo em vista seus 103 aeroportos civis.

Apesar dos preços elevados e da baixa capacidade de transportar cargas (em comparação com outros tipos de transporte) estando relacionadas principalmente ao deslocamento de pessoas, as redes aéreas ajudam a superar rapidamente as grandes distâncias da região amazônica, atenuadas pelas questões físico-naturais e de “tardia” urbanização. Embora exerça função, sobretudo de integração, o fato de uma cidade ser servida por um aeroporto, nesse caso, já estabelece uma manifestação de sua centralidade. É nesse sentido que o aglomerado urbano Tabatinga-Leticia estabelece –se como uma importante centralidade Pan-Amazônica.

2.2.3 O transporte fluvial.

O transporte fluvial é o principal articulador de redes urbanas complexas na Amazônia. Essas redes podem ser locais, regionais e internacionais, formais e informais, legais e ilegais. E para o entendimento dessa articulação é imprescindível a classificação dos tipos de transporte fluvial atuantes na região em estudo.

Alguns autores propõem classificações interessantes para o transporte fluvial no Amazonas. Benchimol (1995) indica que para a primeira metade do século XX, a classificação regional dos barcos que transitavam na região amazônica dependia de seu tamanho, de suas acomodações, do destino e das distâncias que percorriam. Tais embarcações foram classificadas como paquetes, vaticanos, gaiolas e chatas.

Hoje, fica claro que a proposta de classificação do transporte fluvial deve privilegiar outro fator, que vai além das estruturas dos barcos, destinos e distâncias. É necessário que a classificação reconheça a relação das embarcações com os circuitos de circulação de mercadorias, no âmbito do mercado e da sociedade capitalista. Assim, deve-se considerar a importância dos “fluxos criados, cumpridos e mantidos” (NOGUEIRA, 1999: 83) pelas embarcações, o que remete ao pensamento das funções que elas desempenham.

Seguindo essa linha de análise, Nogueira (1999) classifica o transporte fluvial do Amazonas em dois tipos principais: **transporte de cargas** e **transporte de passageiros**. O autor divide o transporte de cargas em:

- **Roll-on-roll-off amazônico:** denominado de “ro-ro caboclo”, constitui-se em alocar caminhões e carretas sobre um comboio de balsas impulsionadas por um barco potente chamado empurrador.
- **Transporte de derivados de petróleo:** transporte especializado por conta da carga transportada. Também utiliza balsas e empurradores.

Já o transporte de passageiros foi dividido em:

- **Transporte microrregional:** realizado por pequenos barcos, denominados regionalmente de “motores”. Atende a inúmeras localidades próximas da capital e não apenas sedes municipais.
- **Transporte intermunicipal:** é o transporte mais popular. Refere-se aos grandes barcos que conseguem levar passageiros e cargas aos mais distantes pontos do Amazonas.

David (2010) baseando-se na classificação acima, chama os últimos dois tipos de transporte (microrregional e intermunicipal) de “**transportes mistos**”, isto é, que transportam passageiros e cargas. O autor inclui um novo segmento de transporte fluvial amazônico, que apresentou um crescimento em quantidade e qualidade na última década: o **expresso** ou **lancha**.

Com base na velocidade esse transporte vem rompendo com a longa duração das viagens entre as cidades amazônicas. Com intuito de transportar especialmente passageiros, as embarcações são produzidas em alumínio, o que as torna mais leves e rápidas (DAVID e NOGUEIRA, 2010).

Alguns pontos devem ser levantados no tocante à classificação desses autores. O primeiro é que apesar da importância dessas propostas, a escala utilizada pode se apresentar como um empecilho para nossa análise. Isso porque ela está no âmbito estadual, ou seja, fala-se do transporte no Amazonas como um todo. Sabe-se ainda que algumas embarcações deslocam-se para cidades de outros estados⁸ tornando a escala até mesmo regional.

Um segundo ponto é que apesar de discorrerem sobre as redes que se estabelecem entre Manaus e as regiões mais afastadas do Estado (como a própria região do Alto

⁸ Como as que trafegam pela região do baixo Amazonas e chegam ao Estado do Pará, e as que trafegam pelo Rio Madeira, chegando ao Estado de Rondônia, por exemplo.

Solimões), os autores dão ênfase para os fluxos que se estabelecem no domínio do porto da capital, tendo este como ponto principal na rede de transporte fluvial do Amazonas.

Finalmente, deve ser esclarecido que existem distinções entre os tipos de transporte fluvial presentes nas proximidades de Manaus e os que estão na região do Alto Solimões. Distinção nem tanto no âmbito das estruturas das embarcações, mas, sobretudo no que diz respeito a suas funções, como veremos adiante.

Estudando as cidades de Tabatinga e Leticia, Euzébio (2011a) busca classificar e caracterizar o transporte fluvial da área, portanto, de forma mais específica. Nesse contexto, os principais tipos de transporte fluvial foram caracterizados por esse autor como:

- **Navios Motores:** os maiores responsáveis pelo abastecimento da cidade de Tabatinga. Oferecem maior segurança por terem sua estrutura em ferro e aço. Atuam em maior escala e possuem a maior frota se comparados a outros tipos de embarcações. São mais utilizados quando se trata do transporte de cargas e passageiros devido a sua periodicidade certa e comodidade.
- **Balsas:** também contribuem bastante para o abastecimento comercial da cidade. Construídas em ferro e aço, transportam cargas em dois compartimentos, no convés e no porão, sendo utilizadas ainda no transporte de veículos, gás de cozinha, etc.
- **Lanchas Motores (barcos regionais):** embarcações que possuem cerca de 60% de sua estrutura física formada por um enorme frigorífico. Não viajam até Manaus, tendo procedência geralmente do município de Tefé com destino à cidade de Leticia. São especializadas no transporte de peixes comercializados no mercado colombiano.
- **Expressos:** embarcações mais rápidas que os navios motores, exclusivas para o transporte de pessoas, possuindo a capacidade de 100 e 150 passageiros.

Apesar da especificidade, essa classificação apresenta-se de forma muito restrita. O transporte fluvial só é discutido no âmbito da cidade brasileira e em um único trecho de circulação: Manaus-Tabatinga. Ou seja, a ênfase é dada na importância que as grandes embarcações possuem no abastecimento da cidade. Consequentemente, não trata de pequenas embarcações e nem da interligação com outras cidades. Além disso, o autor não cita qualquer movimentação do transporte fluvial de Leticia, que apesar das restrições hidrográficas do território colombiano, não poderia ser desconsiderado.

Considerando **a)** a escala de análise; **b)** as especificidades da região do Alto Solimões no que se refere ao transporte fluvial (características e funções); **c)** a importância das outras cidades da fronteira e não apenas de Tabatinga e **d)** a importância das pequenas embarcações; propomos uma classificação do transporte fluvial para a região da tríplice fronteira amazônica. Assim, buscamos utilizar como base as classificações supracitadas, reavaliando-as e tentando correlacioná-las com a realidade do transporte fluvial da área de estudo.

Se esse caminho não fosse seguido, poderia haver grandes distorções na análise. Assim como poderá haver distorções se a classificação aqui proposta for pensada para outras regiões amazônicas. Não apenas nos tipos de transporte, mas principalmente nas características e funções exercidas no processo de formação de redes.

Nesse sentido, os transportes foram classificados como embarcações de grande, médio e pequeno porte:

Classificação dos tipos de transporte fluvial na Tríplice Fronteira Amazônica		
Classificação	Tipo	Características
Embarcações de grande porte	Barcos "recreio" ou "de linha"	Grandes embarcações de madeira ou ferro, com alta capacidade de alocar passageiros (entre 190 e 500) e cargas (entre 100 e 700 toneladas). Apesar da lentidão, realizam deslocamentos regionais formando redes que envolvem desde cidades pequenas à metrópoles.
	Balsas	Refere-se ao "ro-ro caboclo". Balsas que são lentamente impulsionadas por um empurrador, transportando grandes quantidades de mercadorias e derivados de petróleo que partem de grandes cidades para as cidades da tríplice fronteira.
Embarcações de médio porte	Expresso com deslocamento regional	Lanchas com capacidade para transportar de 90 a 150 passageiros e alocar pequenas cargas em seu interior. Contam com motor que atinge altas velocidades. Realizam deslocamentos regionais formando redes que envolvem desde cidades pequenas à metrópoles.
	Expresso com deslocamento local	Lanchas com capacidade para transportar de 15 a 35 passageiros. Não há possibilidade de alocar cargas em seu interior. Contam com motor que atinge altas velocidades. Realizam deslocamentos locais que envolvem as cidades próximas à centralidade da tríplice fronteira.
Embarcações de pequeno porte	Barcos microrregionais	Pequenas embarcações com capacidade moderada de transportar passageiros e cargas*. Participam diretamente das redes internacionais que ocorrem em âmbito local. Apesar da lentidão, possuem estrutura para percorrer grandes distâncias possibilitando a formação de redes regionais.
	Catraião	Pequenas embarcações que podem assumir as funções dos barcos microrregionais. Porém, não desfrutam de estrutura para conformar redes de longas distâncias.
	Catraia / Canoa	Pequenas embarcações que contam com baixa capacidade de transportar passageiros e cargas. Participam diretamente das redes internacionais que ocorrem em âmbito local, onde possuem grande importância.

* Essa capacidade será explicada adiante.

Quadro 10: Classificação dos tipos de transporte fluvial na Tríplice Fronteira Amazônica

Org.: Alex Butel / 2015

Fonte dos dados apresentados na classificação "Barcos de Linha e Balsas": Ministério dos Transportes/Terminal Hidroviário de Tabatinga/Empresa Venturelli.

Fonte das outras classificações: Dados coletados em Campo / 2014.

I. Embarcações de grande porte.

Em nossa proposta de classificação, as embarcações de grande porte foram divididas em dois tipos: barcos de linha e balsas.

- **Barcos de linha.**

Também chamadas de “recreios”, são embarcações muito comuns na região amazônica. Nogueira (1999) os classificou como “transporte fluvial intermunicipal”. Apesar da lentidão, percorrem grandes distâncias e geralmente realizam escalas em portos que detêm certa importância na calha fluvial e que lhe oferecem a possibilidade de parada ⁹.



Figura 23: Barco de Linha

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

Podem apresentar-se estruturalmente em ferro ou madeira e possuem alta capacidade para deslocar passageiros e cargas que varia por embarcação. Para a região do Alto Solimões, esse tipo de transporte realiza deslocamentos regionais formando redes que envolvem cidades pequenas, médias, grandes e também metrópoles. Circulam principalmente mercadorias que

⁹ Nem sempre os portos oferecem a possibilidade de atracação para grandes barcos. O período da seca é outro agravante. Quando isso ocorre, pequenas embarcações levam as mercadorias e os passageiros até o porto.

provém de centros de maior importância de Brasil (Manaus) e Peru (Iquitos) e tem as cidades da fronteira como destino final.

- **Balsas.**

Grandes embarcações produzidas em ferro e aço que também apresentam grande importância no abastecimento comercial da fronteira. São duas vezes mais lentas que os barcos de linha, e em união com seu “empurrador”, atuam carregando especialmente combustíveis e veículos, além de outros produtos variados. Os três países utilizam essas embarcações, sendo que o Peru ganha certo destaque, uma vez que as utiliza para abastecer a região com produtos asiáticos.



Figura 24: Balsa colombiana atracada no Porto de Leticia.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

II. Embarcações de médio porte.

As embarcações de médio porte dizem respeito às lanchas rápidas classificadas por David (2010) como “expressos”. Em nossa classificação foram divididas em: expresso com deslocamento regional e expresso com deslocamento local.

- **Expresso com deslocamento regional.**

Grandes lanchas com capacidade para transportar de 80 a 150 passageiros e alocar pequenas cargas em seu interior (Figuras 25 e 26). Pelos altos valores dos fretes (se comparados aos cobrados pelas grandes embarcações), são transportadas geralmente apenas cargas emergenciais, perecíveis e em pequenas quantidades. Essas embarcações contam com motor que atinge altas velocidades. Considerando a região de estudo, realizam deslocamentos regionais formando redes que envolvem desde cidades pequenas a metrópoles.



Figura 25: Expresso com deslocamento regional.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 26: Expresso com deslocamento regional chegando a Tefé, com origem de Tabatinga

Fonte: Acervo Nepecab / 2013

- **Expresso com deslocamento local:**

Pequenas lanchas com capacidade para transportar de 15 a 35 passageiros, não havendo possibilidade de alocar cargas em seu interior (Figura 27). Sua função principal é de transportar passageiros. Bem como os expressos que realizam deslocamentos regionais, contam com motor que atinge altas velocidades. Mas no âmbito de atuação na rede urbana, realizam apenas deslocamentos locais que envolvem as cidades próximas à centralidade da tríplice fronteira.



Figura 27: Expresso com deslocamento local.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

III. Embarcações de pequeno porte.

Já as embarcações de pequeno porte são os tipos de transporte que mais tornam complexas as redes fronteiriças. Os pequenos tamanhos e a baixa capacidade de transportar carga não impedem que esses tipos de transporte dinamizem a articulação entre as cidades. A utilização dessas pequenas embarcações é vital para o funcionamento das redes comerciais estabelecidas nas cidades da tríplice fronteira e por isso não pode ser desconsiderada. Foram divididas em três tipos: barcos microrregionais, catraíões e catraias/canoas.

- **Barcos microrregionais¹⁰:**

Apresentam-se como pequenas embarcações com capacidade moderada de transportar passageiros e cargas participando diretamente das redes internacionais que ocorrem em âmbito local. Essa capacidade não pode ser comparada à dos grandes barcos de linha ou balsas, pois a mesma vai depender do tamanho dessas pequenas embarcações que por sua vez, é muito variado. Nogueira (1999) classificou essas embarcações como microrregionais. Para o autor, é um transporte de baixa renda, visto que os principais usuários são ribeirinhos. Envolvem deslocamentos não apenas para sedes municipais próximas a Manaus, mas também para inúmeras localidades rurais.

Segundo o mesmo autor, “os barcos que atuam nesse segmento são, em sua maioria, de pequeno porte, tendo em média 20 metros com uma capacidade que não ultrapassa 50 passageiros” (1999: 112). Mas notam-se diferenças nas embarcações analisadas nas proximidades de Manaus com os barcos microrregionais da tríplice fronteira. Em campo, foram vistas embarcações desse tipo que comportavam apenas um total de seis passageiros e possuíam de 5 a 10 metros. Assim estimou-se que a capacidade de passageiros e cargas seja menor que as embarcações microrregionais que atuam nas proximidades de Manaus. Por outro lado, possuem telhado, banheiro, cozinha e armadores de rede de dormir, que abrem possibilidades de longos deslocamentos, formando redes regionais, apesar da grande lentidão.

Nogueira (1999) ainda faz uma análise correta ao discorrer que essas embarcações atuam fora da lógica da acumulação capitalista. Mas apesar de não buscarem acumulação de capital e de não serem propriamente “capitais fixos”, não podem fugir da subordinação do mercado capitalista ao seu redor, que lhe cobra preços capitalistas na venda de máquinas, peças de reposição e combustível (NOGUEIRA, 1999).

- **Catraiões:**

¹⁰ Regionalmente, também são chamados de “motores”.

Essas embarcações podem assumir as funções dos barcos microrregionais descritos acima. Porém, não desfrutam de sua estrutura física como banheiro, cozinha e armadores de redes, o que impossibilita a conformação de redes de longas distâncias.

- **Catraias e canoas:**

Pequenas embarcações que contam com baixa capacidade de transportar passageiros e cargas. Cada tipo de transporte citado tem sua importância para o funcionamento das redes na tríplice fronteira. Porém, as catraias merecem destaque. Elas participam diretamente das redes internacionais que ocorrem em âmbito local, dinamizando fluxos comerciais, sobretudo ilegais, assumindo grande importância na conformação das articulações entre as cidades.



Figura 28: Embarcações de pequeno porte.

À esquerda, a pequena catraia carregando uma botija de gás. Ao centro, está atracado o Catraião. Finalmente à direita, o pequeno barco microrregional e alguns passageiros.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

As diversas modalidades e modais de transporte indicam a complexidade de fluxos na rede urbana da Tríplice Fronteira. Para a melhor compreensão dessas articulações, viabilizadas por essa diversidade de transporte, buscamos analisar os fixos

das cidades de Tabatinga e Leticia, que estruturam essas articulações. Paralelamente, o papel das cidades peruanas na conformação das redes.

2.2.3.1 A importância de Tabatinga

A cidade de Tabatinga, a partir de sua região portuária, possui uma grande importância na articulação das cidades fronteiriças. Nesse sentido, essa região apresenta-se como um ponto fixo que emite e recebe fluxos locais, regionais e internacionais, tornando a cidade o principal nóculo na rede urbana fluvial da tríplice fronteira amazônica.

Concordamos com Corrêa (2002) sobre a fragmentação do espaço urbano. Assim, acredita-se que para a compreensão das redes urbanas fluviais que se estabelecem em Tabatinga, a região portuária da cidade deve ser pensada a partir de suas fragmentações e não de sua unicidade. Isso ocorre porque nela existem três portos distintos. Esses fragmentos apresentam articulação no que se refere ao cotidiano populacional, mas fluxos fluviais entre si são escassos.

Primeiramente, há o Terminal Hidroviário de Tabatinga. Esse é o porto oficial da cidade e teve sua inauguração em 5 de novembro de 1976, pelo então presidente Ernesto Geisel, sob responsabilidade da Empresa de Portos do Brasil S.A – Portobrás. Com base na política militar de integração das áreas periféricas do país, esse porto foi implantado com o intuito de proporcionar uma integração mais efetiva de todo território nacional. A administração da Portobrás permaneceu até 1985.

A partir de 1986, a Companhia Docas do Maranhão – CODOMAR assume a responsabilidade pelo porto que se estende até 1997. De 1998 até os dias atuais, a Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas – SNPH, vinculada ao Ministério dos Transportes é responsável pelo porto. A supervisão é realizada pela Venturelli, empresa terceirizada pela Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental – AHIMOC, órgão adjunto à SNPH.

Apesar da extinção da Portobrás, o nome permaneceu no âmbito popular e ainda deu origem ao bairro tabatinguense que leva o mesmo nome, onde se localiza o terminal hidroviário. Esse porto conta com as embarcações de grande porte – barcos de linha e balsas, e também embarcações de médio porte – expressos com deslocamento regional.

Há um segundo porto intitulado “Porto do Voyager”. O estabelecimento é privado e possui esse nome, pois o proprietário é o mesmo das grandes embarcações de linha chamadas Voyager. As informações a respeito desse porto são poucas. Segundo relatos coletados em campo, sabe-se que seu surgimento está relacionado a uma reforma e ampliação do Terminal Hidroviário de Tabatinga ocorrida entre 2007 e 2009, a partir de um convênio firmado entre o Ministério dos Transportes e o Governo do Estado do Amazonas.

Devido a falhas no projeto de ampliação as obras não supriram as necessidades do meio de transporte. Além disso, o não cumprimento de algumas exigências feitas pelos órgãos fiscalizadores como a Marinha do Brasil e a Receita Federal fez com que o porto “Portobrás” passasse a operar com a capacidade de movimentação reduzida, fato que causou muitos transtornos aos usuários em geral¹¹.

Como consequência, os proprietários de embarcações passaram a buscar outros portos alternativos, com pouca estrutura de operação. Nesse cenário surge o Porto do Voyager (chamado anteriormente de Matadouro) para atender a demanda de embarcações de grande porte.

Finalmente, há a parte do porto chamada popularmente de “Beira”, onde flutuantes se apresentam como atracadouros para os demais tipos de embarcações: expressos com deslocamento local, barcos microrregionais, catraioes, catraias e canoas. A beira é uma das principais formas espaciais das cidades amazônicas, sendo um lugar de concentração de pequenos barcos. Os flutuantes servem como apoio para carga e descarga de produtos, geralmente agrícolas e embarque e desembarque de passageiros de ribeirinhos das zonas rurais.

A Beira de Tabatinga é um dos principais pontos de comercialização de pescado e produtos agrícolas que chegam à cidade. Esses produtos ficam dispostos, sobretudo nas proximidades de uma escadaria disponível apenas no período em que o rio Solimões está com o nível de água reduzido. A sazonalidade fluvial influencia diretamente no comércio que é estabelecido na Beira.

¹¹ Com base em Aquino e Nascimento (2010) “A importância do transporte fluvial para a cidade de Tabatinga” (texto não publicado).

A região portuária de Tabatinga foi representada na Figura a seguir:

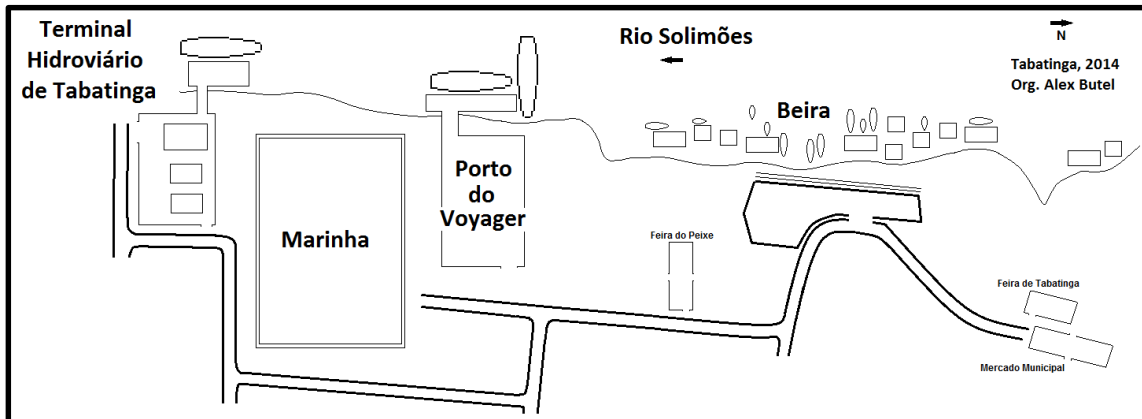


Figura 29: Região portuária de Tabatinga.

Org.: Alex Butel / 2014

O Terminal Hidroviário de Tabatinga e o Porto do Voyager podem ser entendidos como fixos que emitem/recebem fluxos longos e eminentemente regionais/nacionais (internos ao Estado do Amazonas), concretizando redes que envolvem a metrópole regional Manaus.

Atualmente, existem 13 embarcações de linha que realizam viagens até Manaus¹², parando em portos intermediários para deixar e pegar passageiros. Esses portos intermediários localizam-se em: São Paulo de Olivença, Amaturá, Santo Antônio do Içá, Tonantins, Foz do Jutáí (não é sede municipal), Fonte Boa e Tefé. O Quadro 11 apresenta o valor das passagens desses deslocamentos e a distância percorrida por via fluvial.

Destaca-se a influência que o sentido do curso do rio exerce no tempo de deslocamento e no valor das passagens. No sentido montante-jusante (a favor do curso do rio) a passagem possui um valor menor, tendo o trecho Tabatinga – Manaus um tempo de percurso de três dias e o custo de R\$ 200,00. Por outro lado, no sentido jusante-montante (contra o curso do rio), o tempo de deslocamento e os valores das passagens sofrem significativas alterações, apresentando o trecho Manaus – Tabatinga o custo de R\$ 350,00 sendo vencido em até seis dias, dependendo da época do ano.

¹² Há alguns anos, um número maior de embarcações realizava o deslocamento até Manaus. Barcos de Linha como o N/M Fênix e o N/M Bandeirante e os expressos Puma, Sereia do Mar e Homem de Nazaré, entre outros, atualmente não realizam mais o trecho.

Trecho	Distância por via fluvial	Valor da Passagem (R\$)
Tabatinga - São Paulo de Olivença	300 km	80,00
São Paulo de Olivença - Tabatinga		110,00
Tabatinga - Amaturá	372 km	90,00
Amaturá - Tabatinga		150,00
Tabatinga - Santo Antônio do Içá	408 km	100,00
Santo Antônio do Içá - Tabatinga		160,00
Tabatinga - Tonantins	498 km	110,00
Tonantins - Tabatinga		160,00
Tabatinga - Foz do Jutai	535 km	120,00
Foz do Jutai - Tabatinga		200,00
Tabatinga - Fonte Boa	574 km	130,00
Fonte Boa - Tabatinga		210,00
Tabatinga - Tefé	935 km	150,00
Tefé - Tabatinga		250,00
Tabatinga - Manaus	1.607 km	200,00
Manaus - Tabatinga		350,00

Quadro 11: Trecho Tabatinga – Manaus e as escalas realizadas pelas grandes embarcações.

Org.: Alex Butel / 2014

Essas embarcações destinam-se principalmente ao transporte de mercadorias, sobretudo realizadas no sentido Manaus – Tabatinga para o abastecimento comercial dessa última. Fazem paradas nas cidades e localidades citadas, chegando finalmente à Benjamim Constant. Esse deslocamento é um importante fluxo na rede urbana da região, pois é a principal forma de abastecimento das cidades da tríplice fronteira.

No que se refere ao transporte fluvial do Estado do Amazonas, o volume de carga destinado para a região do Alto Solimões aparece em terceiro lugar, perdendo apenas para a movimentação realizada nas hidrovias do baixo Amazonas e do Madeira. Sendo assim, destaca-se que o transporte regular de

Carga e passageiros pelo rio Solimões no trecho Tabatinga-Manaus constitui-se na logística fundamental para o abastecimento da cidade de Tabatinga, Leticia e arredores. Mais de 90% do abastecimento de Tabatinga é realizado por esta modalidade. De pequenas a grandes lojas de varejo, oficinas e comércios, instituições públicas, escolas, hospitais, forças armadas, etc. Todas são abastecidas pela via fluvial, modalidade que, além de tudo, representa importantíssima e tradicional forma de transporte de passageiros na escala regional e municipal representando 70% do setor. Aproximadamente 5.100 toneladas de cargas providas de Manaus são descarregadas em Tabatinga mensalmente, e 3.500 passageiros vão e vem. Considerando

que a cidade não possui comunicação rodoviária e o volume de carga aérea é baixo, verifica-se que o abastecimento de Tabatinga é fluvial e que Letícia tanto é dependente como se beneficia disso realizando a maior parte de seu abastecimento básico via Tabatinga ou encomendando de Manaus (EUZÉBIO, 2011b, s/p).

Trata-se de uma enorme variedade de produtos: bebidas, alimentos, remédios, combustíveis, moveis, eletrodomésticos, vestuário, produtos de utilidade doméstica e limpeza, etc. Por partirem de Manaus, as mercadorias chegam com preços mais elevados ao seu destino final.

O Terminal Hidroviário de Tabatinga apresenta-se como atracadouro das seguintes embarcações: M. Monteiro, M. Fernandes, Sagrado Coração de Jesus e Dona Elbia Cabral. Entre esses, destacam-se por seu tamanho e capacidade de transportar cargas e passageiros o Sagrado Coração de Jesus e o M. Monteiro. Já o Porto do Voyager conta com as embarcações: Voyager III, Voyager IV, Voyager V, Itapuranga III, Manoel Monteiro, Itaperaba I, Oliveira V, G.M. Oliveira e Nova Era.

É do Terminal Hidroviário que também partem os expressos com deslocamentos regionais, ou seja, as grandes lanchas que partem para Manaus. São duas: a Crystal e a Glória de Deus. O valor da passagem é de R\$ 430,00 e apesar de ser mais que o dobro da passagem das embarcações de linha, o passageiro chega ao seu destino mais rapidamente, uma vez que a viagem até Manaus dura 30 horas.

Barco de Linha	Atracadouro	Capacidade de Carga	Passageiros
N/M Voyager III	Porto do Voyager	450 t	196
N/M Voyager IV	Porto do Voyager	500 t	200
N/M Voyager V	Porto do Voyager	-	-
N/M Itapuranga III	Porto do Voyager	500 t	265
N/M Manoel Monteiro	Porto do Voyager	400 t	210
N/M Itaperaba I	Porto do Voyager	500 t	270
N/M Oliveira V	Porto do Voyager	433 t	219
N/M G.M. Oliveira	Porto do Voyager	-	-
F/B Nova Era	Porto do Voyager	-	-
N/M M. Monteiro	Terminal Hidroviário	1300 t	697
N/M M. Fernandes	Terminal Hidroviário	-	-
N/M Sagrado Coração de Jesus	Terminal Hidroviário	1200 t	507
N/M Dona Elbia Cabral	Terminal Hidroviário	-	-
Expressos	Atracadouro	Capacidade de Carga	Passageiros
Glória de Deus	Terminal Hidroviário	-	96
Crystal	Terminal Hidroviário	-	150

Quadro 12: Embarcações que realizam o deslocamento até Manaus, seus respectivos atracadouros, capacidade de carga e lotação.

Fonte: Ministério dos Transportes/Terminal Hidroviário de Tabatinga/Empresa Venturelli.

Não houve obtenção de dados para algumas embarcações.

Org.: Alex Butel / 2014

Apesar das importantes articulações exercidas pelas grandes e médias embarcações, são as pequenas que vão dinamizar e complexar as redes. E a “Beira” vai ser palco dessa dinâmica. Essa região portuária é configurada pelo regime hidrológico do Rio Solimões. No período da cheia, a Beira “encolhe”, apresentando-se em uma área menor. Já no período da seca do rio, ela se alonga por vários metros.

Enquanto **ponto de partida (local de origem)** a Beira, apresenta-se como um ponto de emissão de fluxos de curtas distâncias, destinados especialmente ao deslocamento de mercadorias e passageiros na região do alto Solimões e foz do Javari. Isso ocorre por conta de seus principais tipos de transporte: embarcações de pequeno porte (barcos microrregionais, catrações, catraias e canoas) e embarcações de médio porte (expressos com deslocamento local). São articulações que possuem uma dinâmica essencialmente local, mas ainda assim internacional abrangendo Brasil, Peru e Colômbia.

As catraias realizam deslocamentos especialmente no trecho Tabatinga – Santa Rosa. Um dos provedores desses fluxos é o Flutuante Três Fronteiras, que comporta a

Associação dos Canoeiros Cargueiros de Tabatinga. Nas pequenas embarcações que partem para Santa Rosa, são transportadas mercadorias e passageiros. O valor da passagem é de R\$ 4,00.

Nesse deslocamento que ocorre de maneira informal, muitos produtos de origem brasileira partem a partir dessas pequenas embarcações, que devido a sua pífia capacidade de carga ficam circulando no referido trecho inúmeras vezes. Dependendo do motor da catraia, o deslocamento é vencido entre 10 e 15 minutos.

Entre os produtos que perfazem essa rede urbana estão principalmente alimentos e bebidas, mas notam-se também carregamentos de outras mercadorias como, por exemplo, botijas de gás (Figuras 30 e 31).



Figura 30: Catraia com carregamento de cerveja, com destino à Santa Rosa.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 31: Catraia com carregamento de botijas de gás.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

Para melhor explicar essa dinâmica, buscamos apresentar alguns dados colhidos em campo. Nesse sentido, foi possível analisar a ocorrência de alguns deslocamentos. Identificamos no carregamento e deslocamento mostrado nas imagens a seguir (Figuras 32, 33, 34 e 35), nove fardos de açúcar, dez fardos de arroz, dez caixas de frango congelado, cinco caixas de óleo de soja e uma caixa de bombom garoto (Quadro 13).



Figura 32: Início do carregamento de mercadorias.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 33: Nesse momento, a catraia já comporta caixas de frango congelado e os fardos de arroz e açúcar.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 34: Catraia completamente carregada e preparando-se para partir para a cidade de Santa Rosa.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 35: A pequena embarcação começa a realizar o transporte das mercadorias. Ao fundo, é possível notar a cidade peruana de Santa Rosa.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

Produto	Classificação	Peso Unitário	Quantidade	Peso total (kg)
Frango Congelado	Caixa	18 kg	10	180
Arroz	Fardo	30 kg	10	300
Açúcar	Fardo	30 kg	9	270
Óleo de Soja	Caixa	14,4 kg	5	72
Bombom Garoto	Caixa	400 g	30	12
			Total	834

Quadro 13: Quantidade e peso do carregamento exemplificado.

Org.: Alex Butel / 2014.

O que chama grande atenção é a quantidade de mercadorias (e seu consequente peso) que a pequena embarcação transporta – quase uma tonelada –, apresentando sérios riscos de acidente, pois sem dúvida ultrapassa em muito a quantidade de carga regular que a mesma pode suportar.

Vale ressaltar que articulações fluviais entre Tabatinga e Leticia não são realizadas com muita frequência, já que é mais rápido ir via terrestre. Assim, ocorrem apenas em casos muito específicos, como por exemplo, em pequenos trajetos turísticos.

Já o transporte realizado pelos expressos de deslocamento local é utilizado, sobretudo para o deslocamento de passageiros. A circulação de mercadorias é pífia devido à impossibilidade de alocar carga no interior da embarcação. Os deslocamentos são realizados entre a cidade de Tabatinga e as cidades próximas, a jusante, na calha do Rio

Solimões – São Paulo de Olivença, Amaturá, Santo Antônio do Içá e Tonantins¹³ – e com a cidade de Benjamin Constant, localizada no Rio Javari nas proximidades de seu encontro com o Solimões.

No que se refere à emissão de fluxos a partir desses expressos, a “Beira” deve ser vista como um polo de importante centralidade para a dinâmica da região, uma vez que polariza e controla a circulação desse transporte.

O flutuante da Associação dos Taxistas Fluviais de Tabatinga é o porto de embarque e desembarque da maioria dessas pequenas lanchas de deslocamento local. No âmbito dessa associação, vinte lanchas realizam esses trajetos sendo que treze são para a cidade de Benjamin Constant e sete para as outras cidades supracitadas que compõem a região do alto Solimões (Quadro 14). Não há deslocamentos oficiais dessas lanchas para cidades peruanas e colombianas.

Logicamente, o valor da passagem varia de acordo com o destino. No trecho Tabatinga – Benjamin Constant, o mais curto (21 km por via fluvial) e rápido (realizado entre 25 e 30 minutos), o valor a ser pago é de R\$ 20,00. A distância para as outras cidades faz o valor da passagem aumentar consideravelmente:

- Tabatinga – São Paulo de Olivença (passando na Vila de Belém do Solimões e em Santa Rita): 300 km por via fluvial; 4 horas de percurso; R\$ 100,00.
- Tabatinga – Amaturá; 372 km por via fluvial: 5 horas de percurso; R\$ 170,00.
- Tabatinga - Santo Antônio do Içá: 408 km por via fluvial; 5h e 30min de percurso; R\$ 190,00.

¹³ No mês em que as informações foram coletadas, junho de 2014, o deslocamento para a cidade de Tonantins estava temporariamente indisponível, ainda que ocorra geralmente com normalidade.

Lancha	Trecho
Ajato Fortaleza II	Tabatinga / São Paulo de Olivença / Tabatinga
Dona Cristina	Tabatinga / São Paulo de Olivença / Tabatinga
Comandante Daniel V	Tabatinga / São Paulo de Olivença / Tabatinga
Dona Eliza	Tabatinga / São Paulo de Olivença / Amaturá / Santo Antônio do Iça / Tabatinga
San Gennaro III	Tabatinga / São Paulo de Olivença / Tabatinga
Expresso Purus	Tabatinga / São Paulo de Olivença / Tabatinga
Ajato Fortaleza V	Tabatinga / São Paulo de Olivença / Tabatinga
Comandante Guilber	Tabatinga / Benjamin Constant / Tabatinga
Comandante Péricles	Tabatinga / Benjamin Constant / Tabatinga
Comandante Vitória	Tabatinga / Benjamin Constant / Tabatinga
San Gennaro II	Tabatinga / Benjamin Constant / Tabatinga
Iate do André	Tabatinga / Benjamin Constant / Tabatinga
Selva	Tabatinga / Benjamin Constant / Tabatinga
Daniele II	Tabatinga / Benjamin Constant / Tabatinga
Comandante Laina	Tabatinga / Benjamin Constant / Tabatinga
Rayos	Tabatinga / Benjamin Constant / Tabatinga
Os Romas	Tabatinga / Benjamin Constant / Tabatinga
Comandante Gabriel	Tabatinga / Benjamin Constant / Tabatinga
Comandante Eduardo	Tabatinga / Benjamin Constant / Tabatinga
Comandante Fernando	Tabatinga / Benjamin Constant / Tabatinga

Quadro 14: Expressos com deslocamento local de Tabatinga e trechos realizados.

Org.: Alex Butel / 2014

Enquanto **ponto de chegada (local de destino)** e **ponto de refluxo (retorno)**, as redes de articulação que a “Beira” contorna são de extrema complexidade. Além das catraias surgem os barcos microrregionais e os catraíões, os outros dois tipos de embarcação de pequeno porte que tem o poder de dinamizar a rede e torná-la mais complexa.

Os barcos microrregionais são de origem brasileira. Como foi dito, essas embarcações possuem certa estrutura que lhes confere a qualidade de percorrer grandes distâncias sem uma regularidade temporária. Esse fato torna o entendimento das articulações difícil. De qualquer maneira, sabe-se que essas embarcações provêm, sobretudo de localidades rurais ao longo do Solimões e trazem para Tabatinga a produção rural local transformando a Beira em um enorme mercado.

Já a maior parte das catraias e catraiões que atracam na “Beira” são de origem peruana¹⁴, chegando geralmente pela parte da manhã para a realização de suas atividades econômicas diárias. Sendo assim, para o contexto dessas pequenas embarcações, a Beira deve ser entendida especialmente como um ponto fixo que recebe os fluxos emitidos pelas cidades e localidades rurais peruanas próximas.

2.2.3.2 As cidades e localidades peruanas

A cidade de Santa Rosa e outros pequenos núcleos peruanos, também merecem destaque enquanto importantes entrepostos de dinamização das redes que se estabelecem na tríplice fronteira.

Nesse contexto, a circulação de pessoas e mercadorias é realizada principalmente no trecho Santa Rosa – Tabatinga. Mas deve-se ficar claro que não é apenas Santa Rosa que tem essa relação direta com a cidade brasileira. As articulações estendem-se a outras cidades, como Iquitos e Caballococha e até mesmo a pequenas e médias localidades rurais, como San Pablo de Loreto, Alto Monte e Pebas.

Chegam a Tabatinga diversos produtos agrícolas que são cultivados por ribeirinhos peruanos localizados às margens dos Rio Amazonas e Javari. Por outro lado, provém também de “populações agrícolas tradicionais peruanas que vivem nos vales entre a serra andina e a costa daquele país nas províncias de Huánuco, Arequipa, Cusco, Lima, [...] e chegam por via fluvial” (EUZEBIO, 2011: 81) às cidades da tríplice fronteira.

De fato, é difícil tratar das redes que se estabelecem entre a cidade de Tabatinga e as localidades rurais peruanas e mesmo brasileiras. Tanto por conta da literatura escassa sobre um tema tão específico, quando pela dificuldade de obtenção de dados empíricos nessas localidades. Mas com base nas informações que coletamos em campo, a respeito da dinâmica diária da Beira tabatinguense, sabe-se que o comércio peruano proveniente dessas localidades é muito forte.

Souza (2014) analisou o comércio peruano estabelecido na fronteira, dando ênfase à cidade de Benjamin Constant. Por sua atuação e características similares em Tabatinga, buscamos as considerações do autor para discorrer sobre tal comércio. Primeiramente, o autor os classificou: **comerciantes formais** – que atuam no ramo de hotelaria, restaurante,

¹⁴ Contudo, vale ressaltar que catraiões brasileiros de comunidades rurais de Tabatinga também se fazem presente na Beira.

salão de beleza, autopeças, mercadinho e lojas de vestuário; **comerciantes informais** – possuem pequenas tabernas, comércio de eletrônicos importados, bijuterias e brinquedos; e **comerciantes subinformais** – vendedores ambulantes e agricultores vendedores de produtos agrícolas.

Na Beira, os **comerciantes subinformais** são mais presentes. Trafegam em embarcações de pequeno porte próprias, objetivando vender seus produtos agrícolas e principalmente peixes. Destacam-se os fluxos realizados pelos peruanos da Associação Evangélica Missionária Israelita do Novo Pacto Universal, que se autodenominam “israelitas”.

Os israelitas estão localizados em várias comunidades ao longo dos Rios Amazonas e Javari, e diariamente deslocam-se às cidades brasileiras de Tabatinga e Benjamim Constant para comercialização de sua produção. Entre as comunidades Israelitas destacam-se a Nuevo Puebas e Alto Monte Irsael (SAÉNZ, 2014). Os israelitas peruanos transportam uma grande variedade de produtos: frutas, verduras, animais, caça e produtos e subprodutos da pecuária (SOUZA, 2014), abastecendo as cidades de maior centralidade.

Já os vendedores ambulantes provindos muitas vezes de Santa Rosa, vendem pequenos produtos industrializados de baixa qualidade. Em um trabalho intenso, instável e sem legalização, atuam “perambulando” na beira tabatinguense vendendo artesanatos, roupas, CDs e DVDs, bijuterias, comidas, móveis, cigarros, entre outros inúmeros produtos de baixo valor.

Outro importante fluxo que ocorre é proveniente da cidade de Iquitos. A capital da Amazônia peruana importa grandes quantidades de produtos chineses e do sudeste asiático, que chegam à Tríplice Fronteira. Euzébio (2014) e Steiman (2002) propõem que grande parte das mercadorias oriundas da Ásia chega ao Atlântico via canal do Panamá. A partir daí, navegam pela costa norte da América do Sul e entram no continente via foz do Amazonas. A seguir, percorrem um longo caminho, chegando ao alto Solimões passando em frente às cidades da Tríplice fronteira, mas não realizando parada. Ao atingir a cidade de Iquitos, as balsas retornam à região fronteiriça com objetivo de abastecer as cidades de Cabalococha, Santa Rosa e Islândia. Consequentemente Tabatinga e Leticia entram no circuito, de maneira informal e indireta respectivamente.



Figura 36: Catraião partindo de Iquitos

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

Entretanto, essa articulação é apenas uma das faces da rede urbana da região. Nota-se que uma grande quantidade de mercadorias que chega à Tríplice Fronteira, de fato, provém de Iquitos. Mas deve-se ressaltar que essas mercadorias também entram no Peru pelo Oceano Pacífico, chegando à principal cidade da Amazônia peruana por corredores rodoviários e fluviais, superando as barreiras naturais andinas. Segundo Euzébio (2014), os portos de Lima e Trujillo são os pontos intermediários entre a Ásia e Iquitos.

2.2.3.3 A dinâmica fluvial de Leticia

As redes urbanas estabelecidas fluvialmente pela cidade de Leticia não são tão densas como as conformadas por Tabatinga e as cidades peruanas. Isso ocorre por dois motivos principais: o controle na entrada de mercadorias estrangeiras por via fluvial e as impossibilidades físico-naturais da hidrografia colombiana.

Primeiramente, existem restrições e controle na entrada de mercadorias estrangeiras na cidade, independente do tipo de transporte. Há uma busca pela legalidade na entrada dessas mercadorias em Leticia, sobretudo por conta dos tratados normativos expostos anteriormente. Nesse sentido, o processo de importação é fiscalizado pela *Dirección de Impuestos Aduaneros Nacionales*. Para o transporte fluvial, há um rígido controle na região portuária da cidade.

Esse fato mantém o comércio informal e ilegal que se estabelece na fronteira afastado de Leticia, tornando as redes fluviais menos dinâmicas e em grande parte nacionais voltando-se essencialmente à circulação de pessoas. Apesar de Brasil e Peru fazerem parte dos acordos com a Colômbia, o controle aduaneiro não é prática em Tabatinga e Santa Rosa, o que explica a ocorrência das redes informais que ocorrem entre essas duas cidades.

Ainda assim, algumas mercadorias peruanas conseguem chegar a Leticia ilegalmente, a partir do transporte fluvial. Mas isso ocorre por falta de estrutura de instituições de fiscalização peruanas na região. Segundo Euzébio (2011), são produtos de necessidades básicas como alimentos e remédios. Outras mercadorias peruanas que chegam à Leticia geralmente provem de Tabatinga via terrestre, onde a cidade brasileira acaba se apresentando como entreposto comercial.

Em segundo lugar, como foi já dito, a própria hidrografia colombiana deve ser considerada, uma vez que influencia na escassez de maiores articulações. Analisando o mapa da rede hidrográfica colombiana, logo fica clara a dependência da região amazônica colombiana pelo transporte aéreo, tanto na integração regional quanto no abastecimento comercial.

Vale lembrar que as duas primeiras cúpulas sul-americanas, realizadas em 2000 e 2002 com o relançamento do Mercosul, estabeleceram o interesse de maior integração entre os países e conexões interoceânicas através da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana – IIRSA¹⁵. Dentre os vinte projetos colombianos no âmbito dessa iniciativa, destaca-se aqui o comprometimento junto ao Brasil, na

¹⁵ A IIRSA corresponde ao empreendimento dos doze países sul-americanos em estudar projetos com a finalidade da promoção do desenvolvimento da infraestrutura, de forma a permitir a interconexão física destes países, composta de 10 eixos de integração e desenvolvimento (EID) que podem abranger conexões fluviais, terrestres ou aéreas (Ministério do Planejamento, 2002).

formação de um corredor de transporte intermodal (RAMIREZ, 2009), que certamente ajudaria nesse cenário comercial.

Em território colombiano, no seu trecho rodoviário, integraria o sul desse país a partir do Porto de Tumaco, no Oceano Pacífico. A partir daí, começaria a subir pela região andina até chegar a Pasto, descendo em seguida pela cordilheira até Mocoa – Puerto Asís – Puerto Leguízamo, sobre o rio Putumayo. Finalmente, seguiria pelo Solimões/Amazonas até Belém (RAMIREZ, 2009).

Esse corredor possibilitaria uma nova conexão Pacífico – Atlântico, além de aumentar as possibilidades de descolamento de pessoas e cargas entre as regiões da Colômbia. Internacionalmente, surgiria como uma nova via de exportação e importação de bens que incrementaria a exploração de recursos florestais e pesqueiros, além do ecoturismo na região amazônica.

De qualquer maneira, apesar desses dois fatores que atualmente ainda tornam as articulações comerciais frágeis, não se pode negar a grande importância que o transporte fluvial leticiano detém no deslocamento de passageiros para as cidades colombianas e peruanas próximas à fronteira. Assim, a região portuária de Leticia também pode ser pensada em sua fragmentação, onde o “Puerto Malacon”¹⁶ se destaca como principal fixo de emissão e recebimento de fluxos, no âmbito das redes estabelecidas. No período da seca, esse porto se desloca para o outro lado da ilha que há em frente à cidade de Leticia, sendo o trecho vencido a pé (Figura 37).

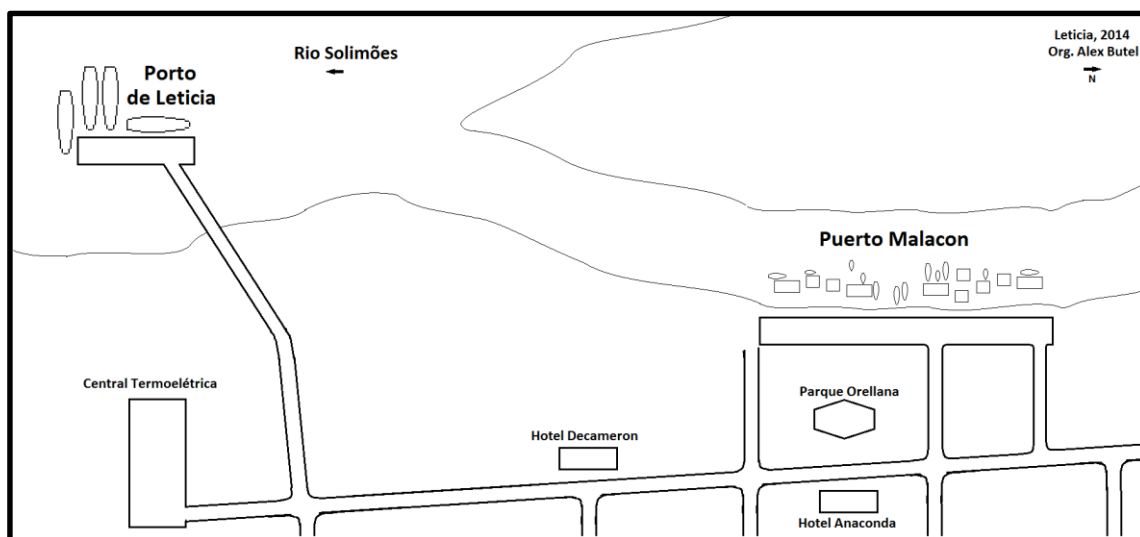


Figura 37: Região portuária de Leticia.

Org.: Alex Butel / 2014

¹⁶ Similar a Beira, com grande movimentação de embarcações de médio e pequeno porte.

Nesse porto encontram-se catraias, canoas e catrações, além de expressos com deslocamento local e regional. As embarcações de pequeno porte são oriundas principalmente de comunidades rurais localizadas nas proximidades de Leticia. Já os expressos realizam os principais fluxos locais e regionais, estabelecendo conexões com a cidade de **Puerto Nariño** e a cidade peruana de **Caballococha**.

Entre as empresas que fazem esses deslocamentos estão a Transportes Amazonicos S.A.S, a Lineas Amazonas II E.U e a Expresos Unidos Tres Fronteras E.U. Os valores cobrados são: Leticia – Puerto Nariño, 29.000,00 pesos; Leticia – Caballococha, 35.000,00 pesos.

Essas lanchas ainda se articulam com diversas localidades rurais colombianas e peruanas que dinamizam a movimentação de pessoas na região portuária de Leticia, sendo elas: Marasha, Nazareth, Santa Sofia, Loma Linda, Primavera, Zaragoza, Libertad, Vergel, Macedonia, Mocagua, Amacayacu, Palmeras, Puerto Esperanza, 20 de Julio, San Antonio (Peru), Internado e Naranjales (Quadro 15 e Figura 38).

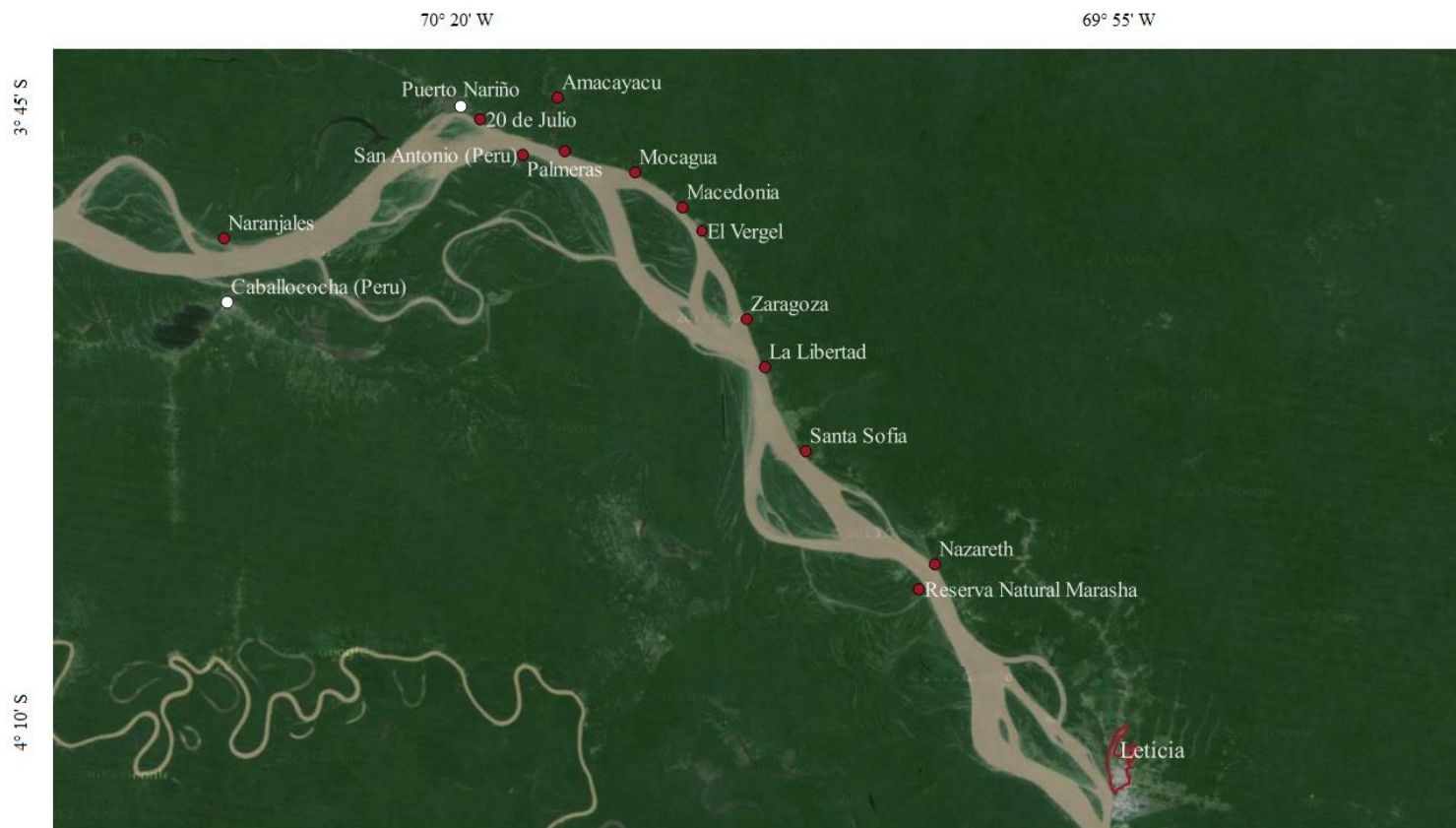
Por outro lado, o Ministério do Transporte colombiano, a partir da Direção Geral de Transporte Fluvial (*Ministerio de Transporte – Dirección General de Transporte Fluvial*) administra o porto oficial da cidade. Infelizmente, não houve a possibilidade de aquisição de maiores informações sobre esse porto. Mas sabe-se que sua utilização é bem diferente do que ocorre nos dois grandes portos de Tabatinga, uma vez que Leticia não conta com a atuação regular de barcos de linha.

Trecho	Valor (Pesos)	Trecho	Valor (Pesos)
Leticia - Marasha	\$ 16.000,00	Leticia - Amacayacu	\$ 24.000,00
Leticia - Nazareth	\$ 16.000,00	Leticia Palmeras	\$ 24.000,00
Leticia - Santa Sofia	\$ 16.000,00	Leticia - Puerto Esperanza	\$ 29.000,00
Leticia - Loma Linda	\$ 17.000,00	Leticia - 20 de Julio	\$ 29.000,00
Leticia - Primavera	\$ 17.000,00	Leticia - San Antonio (Peru)	\$ 29.000,00
Leticia - Zaragoza	\$ 18.000,00	Leticia - Puerto Nariño	\$ 29.000,00
Leticia - Libertad	\$ 18.000,00	Leticia - Internado	\$ 34.000,00
Leticia - Vergel	\$ 19.000,00	Leticia - Caballococha (Peru)	\$ 35.000,00
Leticia Macedonia	\$ 22.000,00	Leticia - Naranjales	\$ 38.000,00
Leticia - Mocagua	\$ 24.000,00		

Quadro 15: Trechos realizados pelos expressos colombianos.

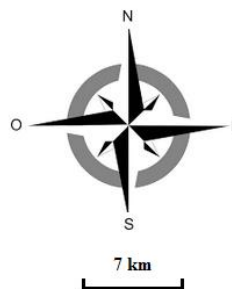
Org.: Alex Butel / 2014

Cidades e localidades conectadas à Letícia pelo transporte fluvial regular



Universidade Federal do Amazonas
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Dissertação de Mestrado: A rede urbana Pan-Amazônica
e a Copa do Mundo de 2014: Os impactos nas cidades de
Tabatinga (BR) e Leticia (COL)

Sistema de Coordenadas Geográficas / WGS84
Fonte dos dados matriciais: Imagem de Satélite do
Google;
Organização: Alex Butel Ribeiro, 2015.



Legenda

- Localidades
- Comunidades
 - Cidades
- Perimetro Urbano
- ▭ Leticia

Em campo, foi possível visualizar algumas balsas bastante similares às brasileiras, atracadas no Porto de Leticia. Portando bandeiras colombianas, não se sabe ao certo a real atuação dessas embarcações. Mas sabe-se que as mesmas realizam a circulação de mercadorias em âmbito regional, estabelecendo conexões com cidades brasileiras (Manaus) e peruanas (Iquitos), frente aos acordos comerciais firmados entre os três países. Como exemplo, podemos citar a importação de gasolina e diesel que Leticia realiza do Brasil (via Manaus), “com uma redução tributária da ordem de 50% comparativamente aos mesmos combustíveis comercializados em Tabatinga e no restante do Brasil” (EUZÉBIO, 2011a: 79).

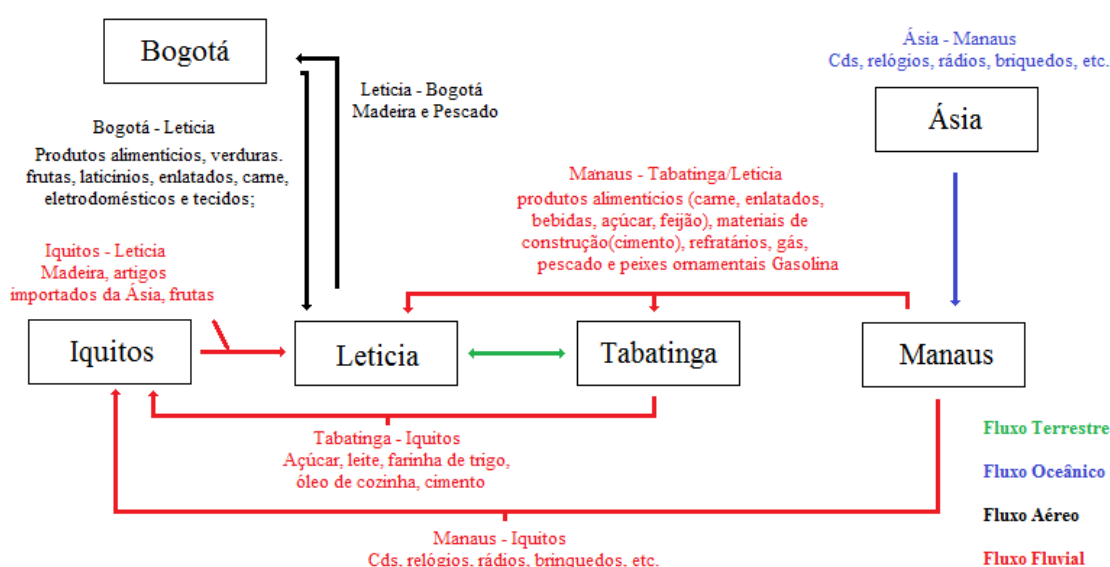


Figura 39: Fluxo de comercialização de mercadorias das Cidades de Tabatinga e Leticia.

Fonte: Steiman (2002)

Org.: Alex Butel / 2015

Steiman (2002) verificou que as redes de comercialização de mercadorias das cidades de Tabatinga e Leticia e desenvolveu um mapa de fluxograma semelhante ao apresentado acima. A autora tenta explicar que os principais fluxos que ocorrem entre as cidades, são mantidos entre si e juntos a grandes centros urbanos dos países que compõem a tríplice fronteira (Manaus, Bogotá e Iquitos).

Segundo a autora, produtos industrializados asiáticos chegam a Manaus por meio do transporte interoceânico. Parte desse abastecimento passa a possuir um destino principal: a cidade de Iquitos, sem parada nas cidades de Tabatinga e Leticia. Esse fluxo é realizado por meio do transporte fluvial. No fluxo Manaus – Tabatinga, as mercadorias

transportadas são diferentes dos produtos de origem asiática. Trata-se de produtos alimentícios, materiais de construção, refratários, gás, gasolina, etc.

Ao chegarem à fronteira, são distribuídos nas cidades que comercializam entre si por meio do transporte terrestre. Um fluxo não identificado nesse mapeamento é a comercialização dessas cidades com os outros centros urbanos menores da região em estudo, fluxos esses, que são extremamente complexos, como se apresentou nesse capítulo. Para completar a análise, a autora expõe que Leticia mantém uma relação direta com a metrópole colombiana Bogotá, recebendo através do transporte aéreo produtos alimentícios, verduras, frutas, eletrodomésticos, etc. e enviando madeiras e pescado para o grande centro.

A análise da autora esclarece alguns dos fluxos mais importantes, estabelecidos pelas cidades de Tabatinga e Leticia, que igualmente identificamos no decorrer da pesquisa. Por outro lado, ratificamos que o transporte de mercadorias é muito mais complexo que isso. Especialmente quando se consideram a fluidez ilegal e informal que se estabelece na tríplice fronteira, bem como a adesão à análise, de comunidade rurais ao longo das calhas dos rios que em muitas vezes dão origem a fluxos que doravante se tornam internacionais. Além disso, ficou claro que na Amazônia, os tipos de transporte também devem ser considerados e relativizados no tocante à questão das articulações urbanas.

CAPÍTULO 3

MEGAEVENTOS ESPORTIVOS E A COPA DO MUNDO DE 2014

3.1 O DEBATE SOBRE OS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS NO BRASIL

Nesse momento, será realizada uma análise teórica a respeito de megaeventos esportivos. Essa análise apresenta-se como um caminho fundamental para se compreender teoricamente a Copa do Mundo de 2014, seus aspectos e características. Debate que atualmente, já se apresenta de forma crítica e multidisciplinar. Enfocam-se alguns dos principais autores que vem tratando esse tema no Brasil, bem como os pontos principais do debate: os discursos desenvolvimentistas, os legados e impactos de megaeventos esportivos nas cidades.

3.1.1 As faces do debate

Meses de Junho e Julho de 1950. Pela segunda vez na história, uma Copa do Mundo de Futebol estava sendo realizada na América do Sul. Após o Uruguai ser sede em 1930, o grande evento chegava ao Brasil. Fraga (2006) lembra que o país buscou se preparar à altura para o momento máximo de exposição aos olhos do mundo e que várias capitais disputaram entre si o privilégio de receber os jogos do campeonato. As cidades vencedoras dessa disputa, São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Curitiba, Belo Horizonte e Recife tinham naquele momento, seus nomes e imagens correndo o planeta.

Além da cobertura esportiva, a Copa era uma oportunidade única para a construção de uma imagem positiva acerca de nosso país internacionalmente e o Maracanã surgia como grande símbolo. A vitória era o maior objetivo. “Mostrar civilidade, organização, urbanização, modernidade no fim das contas” (FRAGA, 2006: 151) eram objetivos secundários e também resultados esperados com a realização do mundial no Brasil. Na grande final realizada no estádio citado, cerca de 200 mil pessoas assistiram a seleção uruguaia vencer o anfitrião pelo placar de 2 a 1.

Outubro de 2007, Zurique. A *Fédération Internationale de Football Association* – FIFA anuncia que 64 anos mais tarde, em 2014, a Copa do Mundo retornaria ao Brasil

após candidatura bem sucedida. Mas após quase 70 anos, será que a conquista do título mundial era o principal objetivo do país, no advento da Copa do Mundo de 2014? Será que o mundial foi apenas um campeonato de futebol? Questões triviais?

A Copa do Mundo enquanto megaevento esportivo é um dos principais espetáculos do planeta e segundo Leyser (2008), apresenta-se como um dos maiores acontecimentos da humanidade. Para Escher (2009: 4), atualmente esse megaevento surge como “um dos maiores exemplos de mundo globalizado, de rompimento de barreiras e fronteiras territoriais”. Certamente, os autores estão corretos, mas o mundial representa algo muito maior. E é com base nessa nova representação da Copa, que a resposta “não” é a mais indicada para as questões levantadas acima.

É inquestionável que em seu período de ocorrência, principalmente no momento dos jogos, o mundial ainda é visto especialmente como um grande espetáculo esportivo, onde as questões voltadas ao campeonato são enfatizadas midiaticamente: notícias e reportagens das seleções, dos horários e locais das partidas, das fases do campeonato, da classificação, desclassificação, das “zebras” e placares, etc. “Quem será o grande campeão” é a pergunta que não cala.

Mas a Copa é um acontecimento ímpar e de alguma maneira consegue transcender esse campo esportivo e midiático e sua realização passa a afetar as distintas esferas da vida social e cultural (PRONI e SILVA, 2012). Afloram sentimentos de nacionalismo, orgulho, idolatria, esperança pelo título e confiança em sua seleção.

No Brasil especificamente, esse fato se torna muito claro. A cada quatro anos, no período do evento e nos dias dos jogos, as cidades já enfeitadas antecipadamente “param” para ver a seleção canarinha jogar. Bandeiras são expostas e o uniforme brasileiro é a vestimenta obrigatória. Empresas liberam seus funcionários e as instituições de ensino, seus discentes. O futebol tem o poder de unir as pessoas e no momento do gol, torcedores que não se conhecem se tornam irmãos. A comemoração é tão grande quanto o espetáculo.

Nada menos que uma possibilidade de demonstração de seu nacionalismo diria Escher (2010) sobre a Copa para o brasileiro. Para Pereira (2010), em uma análise mais apurada, o mundial chega a representar um patrimônio cultural do país, sendo manifestado nas práticas cotidianas, no contexto artístico (música e literatura) e igualmente, na forma peculiar do brasileiro jogar. Práticas que despertaram a atenção do

mundo caracterizando-nos como o “país do futebol”. Seguramente, um apelido que não foi cunhado em vão.

Entretanto, nas últimas décadas o Brasil passou a ser extremamente reconhecido por sua competência em outras modalidades esportivas como, por exemplo, no vôlei, esportes aquáticos (natação especialmente), futsal, ginástica e até mesmo no tênis. Não é possível saber se esses esportes chegarão ao patamar do futebol e seus eventos ao nível de uma Copa do Mundo. Talvez.

Mas é possível e importante salientar, que ao longo do tempo o futebol e os esportes em geral vêm deixando de cumprir seu papel pioneiro de lazer e diversão – que tornou o futebol simbólico no Brasil – e paralelamente, de atividade física e promoção de saúde. Estaria o esporte cada vez mais descaracterizado? De qualquer maneira, Mascarenhas (2011a) expõe que é difícil demarcar o período histórico preciso que os esportes começaram a adquirir o relevo que hoje se conhece. Mas parece adequado relacionar esse quadro ao processo amplo de formação da sociedade capitalista.

Atualmente, o futebol e a Copa do Mundo fazem parte do atual mercado bilionário que se estabeleceu com a transformação desse esporte em um negócio global e que movimentou bilhões nas principais moedas mundiais todos os anos (RAEDER, 2010; PRONI e SILVA, 2012), instituindo o que se entende por “nova economia do esporte” (MASCARENHAS, 2011b: 19).

Não só o futebol e a Copa, mas os grandes eventos esportivos de modo geral, adquiriram nas últimas décadas, magnitude antes inconcebível, fruto do extraordinário crescimento no volume de investimentos que atraem a cada edição, tornando-se uma das estrelas principais da sociedade do espetáculo (DEBORD, 1967; *apud* MASCARENHAS, 2011b;) e eventos “sem parâmetro de comparação com nenhum outro fenômeno social” (MASCARENHAS; 2011b: 17). Esse fato pode ser exemplificado com a intensa relação que o futebol mundial passou a ter com a iniciativa privada de patrocínios nos últimos anos, com a mídia publicitária e de marketing, além da criação do Ministério do Esporte, em 2003 – especificamente pensando o Brasil – que modifica o status do mundo esportivo de nosso país (FILGUEIRA, 2008).

Essa nova união com o mundo econômico e político abriu portas para novas discussões, o que tornou a abordagem dos megaeventos esportivos e da Copa do Mundo

tão complexa e grandiosa que não pode mais ser compreensível levando-se em consideração apenas as questões do âmbito esportivo ou relacionadas ao evento em si mesmo. O impacto econômico e ambiental, as circunstâncias políticas envolvidas e as tecnologias aplicadas são temas obrigatórios na análise de qualquer megaevento esportivo e servem como uma amostra de como esse tipo de produção vem se transformando em uma grande e complexa teia multidisciplinar (VILLANO e TERRA, 2008: 103).

Sob essa ótica, refletir sobre tal evento perpassa esse modo de presenciá-lo a partir do ponto de vista esportivo e cultural, agora simplórios. Por conta da magnitude do processo, passou a ser importante refletir sobre os custos, os formatos organizativos e os possíveis efeitos na sociedade, no território (MASCARENHAS, 2011b) e no ambiente.

Um bom exemplo dessa complexidade é apresentado no trabalho de Sanches et al. (2011) onde são exibidas as dimensões de análise para o megaevento olímpico de 2016 no Rio de Janeiro, e que servem de parâmetro para explicar as múltiplas possibilidades de estudo dos megaeventos esportivos: a) dimensão política; b) dimensão institucional; c) dimensão simbólica; d) dimensão arquitetônico-urbanística; e) dimensão fundiária; f) dimensão socioambiental e g) dimensão financeira.

Considerando o exposto, pode-se inferir que essa discussão vem se tornando uma importante temática espaço-temporal e como assinala Terra e DaCosta (2008), multidisciplinar. Assim, apresenta possibilidades de análise no âmbito do espaço geográfico a partir das dinâmicas que o moldam e estruturam-no: dinâmica econômica, política, social, cultural e natural/ambiental (HAESBAERT, 2006). A Figura 40 refere-se ao esquema de como os megaeventos esportivos podem e estão sendo estudados atualmente.

O estudo dos megaeventos esportivos

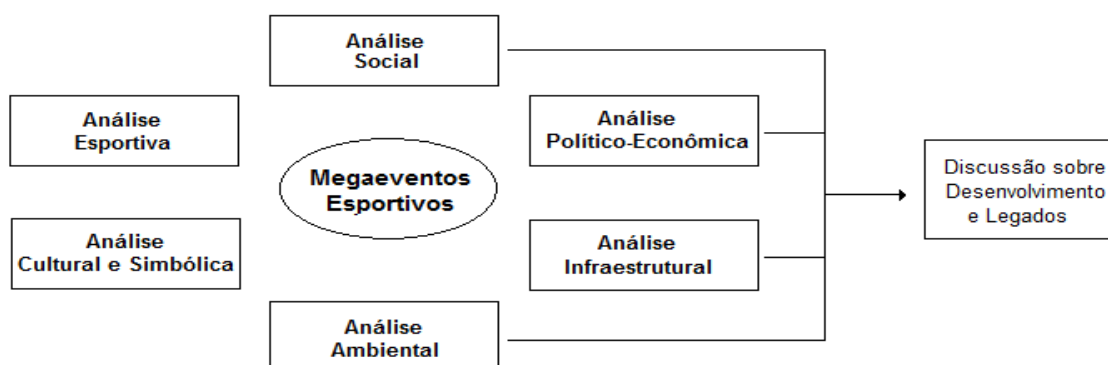


Figura 40: Esquema que apresenta o estudo dos megaeventos esportivos atualmente.

Org.: Alex Butel / 2014

Os trabalhos referentes à relação dos megaeventos esportivos com a chamada sustentabilidade ambiental chamam atenção. O Portal da Copa (2012; 2013) publicou com frequência textos sobre a temática. Entre esses, destacam-se: **a)** recomendação do PNUMA, voltada à FIFA, para a realização da compensação de sua emissão de gases poluentes na Copa de 2014, e que a mesma incentive seus parceiros a tomar a mesma medida; **b)** o plano de ações para a despoluição da Lagoa da Pampulha para o recebimento de turistas no mundial.

Na exemplificação tocante às Olimpíadas de 2016 no Rio de Janeiro: **c)** as obras de despoluição da Baía de Guanabara, da Lagoa Rodrigo de Freitas e das Lagoas da Barra da Tijuca, locais onde ocorrerão provas esportivas; **d)** a supervisão e implantação do plano de Gestão de Sustentabilidade dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, junto ao PNUMA e; **e)** a pretensão da Secretaria Estadual do Ambiente do Rio de Janeiro em plantar 34 milhões de mudas até 2015, tendo em vista que essa ação de reflorestamento faz parte do plano de encargos assinado pelo governo do Estado para a realização dos Jogos Olímpicos de 2016. Uma das obrigações estabelecidas no documento trata da redução das emissões de gases de efeito estufa no período do evento.

O Texto de DaCosta (2008), por exemplo, valoriza mais o legado da sustentabilidade do que a própria Copa do Mundo, que lhe dá origem. Já no trabalho de Pereira (2010), é explicado que o Brasil firmou recentemente um acordo com o Reino Unido, para a elaboração de uma norma internacional sobre a sustentabilidade na gestão de eventos, a ISO/ PC 250 - *Sustainability in Event Management*. Além disso, diversas ações têm sido desenvolvidas para que as cidades que recebem megaeventos

esportivos e que conseqüentemente, “estão sujeitas a vários impactos negativos, possam se precaver a partir de uma gestão ambiental eficaz” (2010: 28).

Por outro lado, trabalhos e projetos relacionados aos aspectos sociais, econômicos, políticos e infraestruturais desses eventos surgem com grande expressão nas discussões acadêmicas. De fato, é nesse preâmbulo das esferas política e econômica que as principais discussões sobre os megaeventos esportivos se encontram. E para além, esse se apresenta como o caminho mais eficaz para compreendermos o que esses eventos realmente representam nos dias atuais.

Na literatura, essas discussões aparecem especialmente a partir de uma “abordagem crítica das estruturas e dos processos sociais, políticos e econômicos que envolvem a ascensão desses eventos” (MASCARENHAS, 2011b: 18). Surgem igualmente, em uma visão crítica da mercantilização do esporte e dos discursos midiáticos e contraditórios, elaborados para a promoção dos eventos, plantando a esperança de desenvolvimento econômico e social. Por fim e não menos importante, com a expectativa de possíveis legados e impactos (positivos) que os eventos podem trazer para o país, mitigando as desigualdades sociais.

Esses estudos econômicos, políticos, sociais e infraestruturais dos megaeventos que estão sendo publicados com maior frequência (principalmente por conta da “onda” de megaeventos esportivos que o Brasil vem sediando e ainda irá sediar nesse começo de século XXI: Jogos Pan-americanos em 2007, Copa do Mundo em 2014 e Jogos Olímpicos e Paraolímpicos em 2016), possibilitam a formulação de hipóteses específicas, além do entendimento de conceitos e metodologias sobre o tema. Assim, permite-nos conceituar e caracterizar os megaeventos esportivos e conseqüentemente a Copa do Mundo enquanto parte desse processo.

Nesse contexto, dois conceitos chamam atenção. Segundo Hall (1992) *apud* Silva (2006) os megaeventos esportivos são eventos de curta e preestabelecida duração, apresentando grandiosidade em termos de público, mercado alvo, nível de envolvimento financeiro, do setor público, efeitos políticos, extensão de cobertura televisiva, construção de instalações e impacto sobre o sistema econômico e social da comunidade anfitriã.

Já no entendimento de Villano et al (2008) refere-se a um acontecimento com abrangência global, com grande destaque em termos de mídia, nível de envolvimento financeiro do setor público e efeitos políticos. Devem ser considerados aspectos

relacionados não só ao evento em si, mas também, e talvez principalmente, a perspectiva dos seus possíveis impactos e legados.

Os conceitos supracitados relacionam-se e apresentam nitidamente o cunho político-econômico, social e infraestrutural dos megaeventos esportivos. Por apresentar essas características, tais acontecimentos passaram a fazer parte das ideologias e “empenho de atores privados e públicos, em diversas escalas territoriais” (MASCARENHAS, 2011b: 18) que passaram a se organizar e buscar meios de realização dos mesmos em seus países.

Certamente, o Estado e a iniciativa privada perceberam tais eventos como instrumento privilegiado para o exercício do *city marketing* no contexto atual da “guerra dos lugares” (HARVEY, 1996 *apud* MASCARENHAS, 2011b). Nesse sentido, passaram a ver a Copa como caminho para o desenvolvimento. E estão corretos.

Frequentemente a literatura cita os impactos econômicos e sociais, a criação ou renovação da imagem de uma cidade ou país e o desenvolvimento de infraestrutura como as principais consequências desses eventos. E esses certamente alinham-se entre os principais motivos dos países e seus governantes ao se candidatem a sediá-los (VILLANO e TERRA, 2008).

Concordando com Estender et al (2011: 3), ratifica-se que seguramente os megaeventos esportivos

geram oportunidades para acelerar o crescimento e o desenvolvimento das cidades-sede, dão visibilidade internacional ao país, estimulam novos empreendimentos e movimentam a economia. Além disso, implicam em grandes obras, impulsionam melhoria da infraestrutura e dos transportes urbanos, deixando um legado às comunidades locais e à população.

Desse modo, são vistos especialmente como oportunidades para as cidades obterem benefícios, promovendo assim um pleno desenvolvimento urbano (ARAÚJO et al, 2008). Consequentemente, as cidades sedes passam a ser inseridas em um contexto internacional de cidades, cujos legados deixados pelos eventos esportivos torná-las-iam extremamente conhecidas.

De fato, os megaeventos possuem esse poder de transformação sobre os espaços onde são realizados. Dinamizam a economia local, redefinem a imagem do país no competitivo cenário mundial e surgem como uma nova forma de planejar e gerir as cidades. Essas por sua vez, ao sediarem um evento desse porte, tornam-se centros

mediáticos globais, ganham a qualidade de cidades disciplinadas, competitivas, saudáveis, vigorosas e empreendedoras, prontas para competirem com outros centros urbanos mundiais (MASCARENHAS, 2011b). É nesse ponto de vista que a Copa vem figurando entre os megaeventos mais almejados pelos empreendedores urbanos.

Nesse contexto, sua caracterização deve ser realizada tendo em vista: **a) os discursos desenvolvimentistas; b) a promoção de legados e; c) os impactos do evento.** Triáde caracterizada pela contradição, uma vez que o que parece mais atraente é a promessa de um ótimo retorno econômico (sobretudo para grupos hegemônicos) que se sobressai frente aos outros possíveis benefícios (coletivos) que o megaevento pode trazer (ESTENDER ET AL., 2011).

3.1.1.1 Os discursos desenvolvimentistas

Segundo Raeder (2010: 2), a promoção dos megaeventos esportivos tem sido “uma das principais estratégias utilizadas pelos gestores urbanos na busca de maior atração de capitais”. Sendo assim, é no âmbito dos **discursos desenvolvimentistas** que o governo e a iniciativa privada montaram seus alicerces para a realização da Copa de 2014. Os gastos com o mundial foram estimados inicialmente em 26 bilhões e são investimentos eminentemente públicos sendo assim, o Estado seu principal financiador.

Como justificativa para esse investimento, o governo federal discursou sobre os inúmeros benefícios decorrentes de sediar o mais famoso torneio de futebol do planeta, principalmente sobre os impactos econômicos e os legados que o mesmo poderia trazer para a sociedade em geral: melhorias na infraestrutura de transporte, geração de empregos, estímulo ao turismo e boas perspectivas de negócios (PRONI e SILVA, 2012). A internacionalidade de tal evento ainda traria uma “imagem mais qualificada” do país, frente ao mundo (RAEDER, 2010).

Mas será que realmente “há um grande retorno para o país que sedia megaeventos esportivos? Por que tantas cidades tentam e gastam dezenas de milhões de dólares na tentativa da promoção desses megaeventos?” (MADRUGA, 2008: 62). Por que esses valores não são investidos em educação, urbanismo e saúde no dia a dia? As respostas dessas perguntas “não são tão simples numa primeira aproximação. E para argumentar há muito que aprofundar na compreensão dos megaeventos esportivos” (2008: 62). Mas já é

bastante claro que inúmeros benefícios são discursados ao mesmo passo que trabalhos publicados informam as contradições desses discursos.

A mídia tem um papel importante nesse preâmbulo. É ela que transmite essas informações e de certa forma, colabora para o não entendimento por parte da sociedade, do que realmente representa o megaevento. De qualquer forma, sabe-se que a disputa para sediar uma Copa do Mundo de Futebol, sem dúvida, extrapola o meio futebolístico e envolve pesados interesses econômicos e políticos (PRONI e SILVA, 2012). A literatura vem mostrando que os principais beneficiados com o advento da Copa são a FIFA e os grupos hegemônicos que controlam sua realização. Uma importante discussão, mas para outro momento.

3.1.1.2 Legados de megaeventos esportivos

Fazem parte dos discursos governamentais os chamados “**legados**”. A Secretaria Nacional de Desenvolvimento de Esporte e de Lazer/Departamento de Ciência e Tecnologia do Esporte, do Ministério do Esporte – SNDEL/DCTEC organizou uma importante obra intitulada “Legados de Megaeventos Esportivos”, tendo como principal objetivo discutir e formular conceitos e fundamentos referentes a esse tema. Essa obra une artigos tanto da iniciativa governamental quanto acadêmica, o que a torna base teórica fundamental.

DaCosta e Miragaya (2008) informam que ainda não há uma teoria geral sobre legados de megaeventos esportivos. Contudo, Rodrigues e Pinto (2008) explicam que o entendimento dos “legados” desafia a interseção entre esporte, política, cultura e mercado. Assim, o maior legado dos megaeventos esportivos não se restringe ao espectadorismo dos jogos, existindo outros benefícios que os megaeventos esportivos podem estender para toda população. Da mesma maneira, Silva et al. (2008) ratificam que também não estão relacionados apenas com o dinheiro gerado nos dias de realização do megaevento, e sim com o que vem depois dele, sua manifestação posterior com benefícios sociais e culturais comprovados. Portanto, não é apenas uma herança, algo que permanece como patrimônio, mas, sobretudo um fator ativo de geração de impactos econômicos.

Para Mazo et al (2008) podem ser considerados legados de um megaevento, tudo o que a cidade receptora desse evento recebeu. Por outro lado, Villano e Terra acreditam

que o conceito de legado vai além dessa simplicidade. Os autores afirmam que não existe uma clara e única definição para “Legado”. Nesse sentido, “trata-se de um conceito muito complexo, com múltiplos significados, que pode ser melhor representado por outras expressões ou até mesmo conceitos em culturas e idiomas diferentes, que irão melhor expressar seu caráter histórico e de continuidade” (2008: 104).

Rodrigues e Pinto (2008) ainda lembram que os megaeventos também podem gerar legados negativos e para que não ocorram se faz necessário um planejamento sério, baseado na honestidade e conectado com o que os planejadores das cidades já pensaram. Ou seja, o plano do megaevento deve estar em sintonia com o plano urbano. E sabe-se que isso dificilmente vem ocorrendo. O que gera a contradição exposta por Katia Rubio (2007) *apud* DaCosta e Migaraya (2008) onde esperam-se “legados incorporados à cidade e ocupados por sua população” e em realidade, notam-se “novos equipamentos públicos para um uso restrito e temporário”. Como afirma Ribeiro (2008: 115), se “com planejamento, ter sucesso em todos os quesitos, já é algo bastante difícil; na ausência de planejamento, praticamente impossível”.

Conclusivamente, Filgueira (2008) vai além. O autor discorre que muito maior que a discussão sobre eventuais legados que sejam autonomamente ou compulsoriamente gerados pelos megaeventos na cidade, estado ou país, deve ser a identificação de possibilidades transformadoras e como maximizar eventuais legados otimizando os benefícios da realização dos grandes eventos com foco na garantia dos direitos fundamentais dos cidadãos e na superação de limites e vulnerabilidades existentes nos lugares que os realizam.

Alguns autores buscaram explicar as principais formas de legados sistematicamente. Ribeiro (2008), por exemplo, fala na construção de “estruturas” compostas por legados em potencial:

- 1. Estruturas Primárias de Esporte e Lazer:** estádios, arenas, velódromo, piscinas; etc.
- 2. Estruturas Secundárias – Habitação e Recreação:** vila olímpica, centro de imprensa e mídia, instalações de treinamento, parques, etc.
- 3. Estruturas Terciárias – Tráfego e Obras:** aeroporto, transporte de massa, estradas, hotéis, atrações, lixo, telecomunicações, cabos de fibra ótica, etc.

Villano et al. (2008) por sua vez, também propõe um esquema para explicar o tema, de forma um pouco mais completa. Para os autores, as formas de legados são:

- 1. Legados do evento em si:** Construções esportivas; Construções de infraestrutura; Compras de equipamentos esportivos, de segurança, telecomunicação, informática; Ocupação de empregos e oportunidade de trabalhos especializados; Promoção e realização de outros eventos; Aumento da procura de práticas de atividades físicas por parte da população.
- 2. Legados da candidatura do evento:** Aprendizado com a organização do evento; Planejamento urbanístico da cidade-candidata que poderá ser utilizada pelo poder público independente da realização do evento, etc.
- 3. Legados da imagem do Brasil:** Projeção da imagem do país nacional e internacionalmente; Nacionalismo e confiança cívica, bem como orgulho regional e nacional, etc.
- 4. Legados de governança:** Planejamento participativo; Cooperação de diferentes órgãos administrativos; Parceria público-privada; Liderança do poder público local, etc.
- 5. Legados de conhecimento:** Treinamento e capacitação de recursos humanos, bem como a transmissão desse conhecimento adquirido, e outras práticas relacionadas.

Por existirem certas discordâncias e ausências, buscamos analisar tais “sistemas” enfatizando outros enfoques teóricos, reorganizando-os de modo que se obtivesse uma estrutura que conseguisse abarcar de modo mais claro as formas dos legados. Tal estrutura é apresentada na Figura 41.

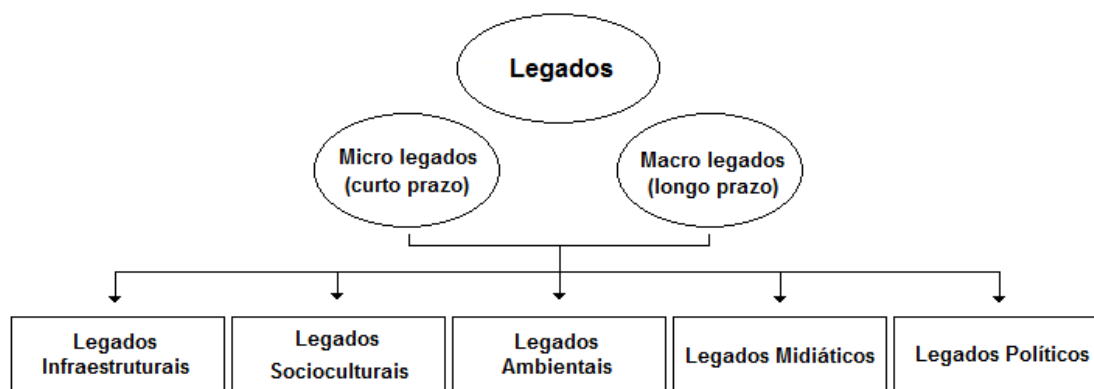


Figura 41: As formas dos legados de megaeventos esportivos.

Fonte: RIBEIRO, 2008; VILLANO ET AL, 2008; DaCOSTA e MIRAGAYA, 2008.

Org.: Alex Butel / 2014

Com base na literatura, inicialmente os legados foram divididos em micro legados, relacionados a legados de curto e médio prazo – período do evento, e macro legados, referentes a legados de longo prazo – período pós-evento (TRUÑO, 2008; PREUSS, 2008; DaCOSTA e MIRAGAYA, 2008). Ambos são distintos, mas se relacionam e se complementam não se apresentando como rígidos, pois o micro de qualquer fenômeno referencia-se ao macro e vice versa. Assim, os legados são divididos em cinco categorias principais: Infraestruturais, socioculturais, ambientais, midiáticos e políticos.

1. **Legados infraestruturais:** referem-se a todas as estruturas propostas por Ribeiro (2008), construídas e reformuladas para o evento, desde as instalações esportivas até as modificações nas estruturas de circulação e transporte.
2. **Legados socioculturais:** envolvem os legados econômicos coletivos (positivos) e individuais (negativos), os “legados de conhecimento” (VILLANO et al, 2008), os legados esportivos no sentido não infraestrutural, mas social e também aos legados culturais e simbólicos voltado à promoção do sentimento nacionalista.
3. **Legados ambientais:** também não se referem ao sentido de infraestrutura ambiental, mas no sentido de impactos no ambiente natural.
4. **Legados midiáticos:** está relacionado com os “legados de imagens do país” (VILLANO, 2008), e a projeção do mesmo nacional e internacionalmente.

5. **Legados políticos:** tudo o que estiver voltado para o planejamento e gestão dos quatro legados acima, privada e estatalmente. Perpassa pelo “legado de governança” e pelo “legado de candidatura” propostos por Villano et al (2008).

Essa breve apresentação é uma proposta de síntese do que atualmente vem se debatendo em torno dos legados dos megaeventos esportivos. A análise é ampla e complexa, envolvendo questões econômicas e até mesmo simbólicas. Isso torna a visualização de um possível quadro de reais ocorrências de legados nas sedes de megaeventos esportivos, muito difícil.

3.1.1.3 Impactos de megaeventos esportivos

Intrinsicamente à temática dos legados surge a discussão de **impactos dos megaeventos esportivos**. Podem ser tanto positivos quanto negativos. Exorbitantes ou não. A literatura mostra que os impactos decorrentes do evento originam os legados e ao mesmo tempo, são originados por eles. Considerando o que foi exposto anteriormente, que ainda não há uma teoria concreta sobre legados e nesse sentido, também sobre impactos de megaeventos, pressupõe-se que a diferença entre os dois, é que os legados estão relacionados à “permanência” e os impactos, à “efemeridade”. Como exemplo, Pereira (2008), discorreu que a Copa poderia representar a maior oportunidade para o desenvolvimento do turismo brasileiro neste século. Essa afirmação remete a um discurso de “legado”, mas se considerarmos que o turismo no país só foi beneficiado no período da Copa, esse benefício pode ser considerado um “impacto”, no caso positivo.

A partir dessa contextualização, é extremamente válido pensar nesses impactos enquanto provedores de desenvolvimento social, econômico, infraestrutural, ambiental, etc. os quais modificam o cotidiano urbano do país e das cidades-sede com repercussões tanto em nível local, regional como nacional (RIBEIRO, 2008). Do ponto de vista do social, por exemplo, a Copa gerou impactos diretos na geração de empregos – apesar de temporários –, na construção civil, indústria de alimentos, indústria de bebidas, turismo e hotelaria (PRONI e OLIVEIRA DA SILVA, 2012). Incontáveis exemplos de possíveis impactos positivos poderiam ser apresentados. Principalmente econômicos, sociais e infraestruturais.

Contudo, os megaeventos não devem ser pensados “no sentido veiculado por seus organizadores, ou seja, de suposta promoção de melhorias urbanas segundo parâmetros tecnicistas, autoritários e de efeitos discutíveis” (BIENENTEIN ET AL, 2011: 157-158). Importantes autores que vem trabalhar o tema, discorrem que a Copa do Mundo de 2014 foi muito mais “uma estratégia à valorização puramente capitalista do espaço local para atender os interesses dos grupos hegemônicos (locais, estaduais, nacionais, internacionais)” (CAVALCANTI e CASTILHO, 2011: 2).

A discussão de fato, se torna densa. Os megaeventos são baseados em um urbanismo dito olímpico calcado na lógica de mercado (MASCARENHAS, 2011b, 2011c), refletindo interesses de grupos específicos. Segundo o mesmo autor

parece que estamos diante de um processo que se insere no emergente modelo neoliberal de gestão empresarial da cidade mediante a conhecida estratégia de formação de instâncias decisórias específicas e temporárias, que não consideram as diretrizes pactuadas do planejamento territorial de longo prazo, pairando acima do aparato burocrático-institucional e dos marcos regulatórios que orientam a gestão urbana (MASCARENHAS, 2011b: 19).

Considerando esse modelo, haveria possibilidade de obtenção de legados e impactos sociais, econômicos, políticos, ambientais e infraestruturais positivos, com a Copa de 2014? Proni e Silva (2012) discorrem que antes mesmo do mundial, já era possível antever, mesmo sem precisão, quais segmentos econômicos iriam ganhar com a realização da Copa no Brasil e quais ficariam excluídos. Segundo o autor, o evento apresentou desigualdade em seu planejamento, desigualdade em sua realização e afetou negativamente alguns grupos sociais enquanto beneficiou outros (SÁNCHEZ et al, 2011). A mídia expõe que economicamente, a Copa foi um sucesso. Simbolicamente, um desastre. Ninguém esquecerá a derrota histórica da seleção brasileira, por 7 x 1 para a Alemanha.

3.2 A COPA DO MUNDO DE 2014 E O CENÁRIO AMAZÔNICO

Para tratarmos das características da Copa do Mundo na região e construirmos um cenário amazônico, partimos inicialmente de uma reflexão global, onde é exposto: **a)** como a Copa do Mundo chegou ao Brasil pela segunda vez na história; **b)** quais as seleções que participaram desta edição (questão importante, pois mostra espacialmente o ponto de partida de grande parte dos fluxos de circulação no período da Copa) e; **c)** as

idades sedes eleitas, onde finalmente, a região amazônica vai aparecer na discussão. Doravante, já em uma perspectiva designadamente local e, portanto, mais detalhada, constrói-se um panorama amazônico relativo ao megaevento.

3.2.1 A escolha do Brasil como sede do mundial e os países participantes

Por que o Brasil em 2014? A resposta diz respeito a uma mudança no regulamento da Copa, voltada à escolha dos continentes que seriam responsáveis por sediá-la. Foi estabelecido o chamado “rodízio dos continentes”: bem como o nome explica, o grande evento deveria ser sediado em continentes distintos a cada edição. Em votação interna no ano de 2000, a Alemanha foi eleita para sediar a Copa de 2006, logicamente no continente europeu, vencendo a disputa contra a África do Sul, país que levaria o torneio para o continente africano quatro anos mais tarde, em 2010. Após isso, a América do Sul figurava como próximo continente a ser contemplado com a realização da Copa.

Inicialmente, Brasil e Colômbia mostraram interesse em sua realização e se candidataram oficialmente. Entretanto, em 2007 a Colômbia desiste da candidatura declarando que não teria condições de cumprir as exigências impostas pela FIFA para a realização do evento, passando a apoiar absolutamente a candidatura brasileira. Portanto, o Brasil se torna o único candidato, sendo eleito sede da Copa de 2014, ainda em 2007.

Um total de 191 seleções buscaram uma vaga para jogar em território brasileiro em 2014. Disputaram as vagas jogando as “Eliminatórias da Copa”, torneio realizado nos três anos que antecedem uma Copa do Mundo.

A competição é realizada em continentes específicos, mas que conta com as seleções de todos os continentes do planeta. Nesse sentido, as Eliminatórias foram realizadas no continente americano, africano, europeu e asiático. Na América, ocorre a separação entre América do Sul e um único torneio que envolve os times da América do Norte, Central e Caribe. Na Europa e na África não há ressalvas. Já a disputa na Ásia, conta igualmente com as seleções dos países da Oceania. As seleções melhor colocadas ganham o direito de jogar o mundial. Vale ressaltar que na edição de 2014, a seleção brasileira não participou da disputa da Eliminatória, uma vez que o país sede tem sua seleção automaticamente classificada. O Quadro 16 apresenta a seleções que atingiram tal objetivo.

América do Sul	Central, do Norte e Caribe	Europa	África	Ásia e Oceania
Brasil	Costa Rica	Alemanha	Camarões	Irã
		Bélgica		
Itália				
Argentina	Estados Unidos	Holanda	Nigéria	Coreia do Sul
Colômbia		Suiça		
		Rússia		
Chile	Honduras	Bósnia-Herzegovina	Gana	Japão
Equador		Inglaterra		
		Espanha		
Uruguai	México	Portugal	Costa do Marfim	Austrália
		França		
		Croácia	Argélia	
		Grécia		

Quadro 16: Seleções que participaram da Copa do Mundo de 2014.

Org.: Alex Butel / 2015

As Eliminatórias da Copa do Mundo definem 31 vagas para o mundial, pois se exclui o país sede. Nota-se que esses torneios apresentam-se como um mecanismo desigual no tocante à disponibilidade das vagas onde a Europa leva vantagem frente aos outros continentes com um total de 13 vagas. Certamente, isso ocorre por conta da grande quantidade de países que formam o continente. Mas qual dos continentes não tem um número considerável de países? As Américas têm direito apenas a 10 vagas e África, Ásia e Oceania, somam 19 em união.

3.2.2 Do Brasil à Amazônia Brasileira: a cidade de Manaus no contexto da Copa do Mundo

Com a candidatura bem sucedida, as capitais dos Estados brasileiros iniciaram suas candidaturas para sediarem os jogos da Copa. A FIFA aumentou o número de cidades sedes de dez para doze, estipulando que o torneio contaria com sedes nas cinco regiões brasileiras (Sudeste, Sul, Centro-Oeste, Nordeste e Norte).

As cidades que fossem eleitas sediariam no mínimo quatro jogos do campeonato. Considerando o exposto, as cidades escolhidas foram: Belo Horizonte, São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Curitiba, Brasília, Cuiabá, Fortaleza, Natal, Recife, Salvador e Manaus.

Em uma disputa regional, Manaus vence Belém e se torna a responsável por sediar quatro jogos do mundial em 2014¹⁷. De fato, não houve uma justificativa clara sobre a escolha da capital amazonense como subsede regional. Talvez pela maior visibilidade que atualmente Manaus possui em relação à capital paraense, ou por questões de poder político-econômico. De qualquer maneira, a Copa do Mundo chegava à Amazônia.

Igualmente, não se sabe ao certo os reais motivos do encontro da Copa do Mundo com a Amazônia. Na primeira Copa do Brasil, realizada na metade do século passado, os jogos foram realizados nas regiões Sudeste (São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte), Sul (Porto Alegre e Curitiba) e Nordeste (Recife). As duas primeiras eleitas enquanto centros do poder esportivo nacional reflexo de sua política e economia, cada vez mais crescente com o processo de industrialização e urbanização que ocorria no momento. Recife surge como representante da região de nascimento do país, portanto, com importância histórica. Mesma justificativa para importantes reuniões da Copa de 2014 realizadas no Nordeste brasileiro, como o Sorteio de Grupos e jogos do mundial.

Segregativamente, Centro-Oeste e Norte não fizeram parte dos planos daquela Copa. Com o surgimento de Brasília enquanto principal centro político brasileiro, a realidade muda para a região Centro-Oeste. E para a região Norte, o que mudou? O crescimento e desenvolvimento de Manaus? Essa questão-resposta não esgota a discussão.

Vale a pena levantar duas questões importantes: A decisão da FIFA de levar alguns jogos do mundial para as regiões brasileiras que estão à margem da centralidade esportiva do país (como a Amazônia) foi,

- 1) Uma decisão política e econômica com interesses específicos?
- 2) Uma decisão tomada apenas pensando na diversidade cultural brasileira e nas suas dimensões continentais (motivo midiaticamente exposto)?

Considerando que os megaeventos esportivos possuem raízes pautadas especialmente nos interesses de seus organizadores, é correto afirmar que a escolha da Amazônia esteve relacionada a uma discussão no âmbito da primeira questão levantada

¹⁷ A Copa contou exatamente com 64 partidas. Os primeiros 48 jogos relacionaram-se à fase inicial do torneio, intitulada Fase de Grupos. Todas as subedes participaram dessa fase. Ao mesmo tempo, algumas encerraram sua participação no evento ao final da mesma. Manaus foi uma dessas, sediando quatro jogos da “Fase de Grupos” e encerrando sua participação enquanto subsede do mundial. Contou com as seguintes partidas: Inglaterra x Itália; Croácia x Camarões; Honduras x Suíça e finalmente, Portugal x Estados Unidos.

acima. Por esse caminho, acredita-se que a popular fama amazônica de região rudimentar influenciou a escolha de Manaus, como sede da Copa.

Isso ocorreu, pois a Amazônia ainda é vista por muitos (nacional e principalmente internacionalmente) como uma região atrasada, de dia-a-dia tradicional, mas com ambiente natural invejável e exuberante, selvagem e intocado, com uma cultura relativamente particular. Local inapto para a realização dos jogos de um dos maiores eventos esportivos do planeta? Muito pelo contrário. De fato, apresentou-se como um palco extremamente atrativo do ponto de vista turístico, de grande circulação de pessoas e dinheiro.

Esse fato pode ser facilmente exemplificado pelas exposições midiáticas e apresentadoras da região amazônica no período do mundial. Sempre lembraram a grande floresta, os atrativos ecoturísticos, o boi-bumbá de Parintins e as comidas típicas e diferentes da região. Lembrou-se também da exposição das formas simples da paisagem amazônica, reflexo do modo de vida indígena e caboclo-ribeirinho, que muitas vezes é visto enquanto sinônimo de pobreza, miséria e atraso.

Por um lado, a escolha de uma cidade amazônica enquanto sede da Copa mostrou a atual importância econômica e ambiental da região no âmbito nacional e internacional respectivamente. Mas por outro, nota-se que foi baseada, sobretudo em preceitos superficiais e noções ausentes de conhecimento da realidade regional. Realidade essa que demonstra que a Cidade de Manaus (como grande parte das sedes brasileiras) não estava preparada estruturalmente para um evento desse porte, apesar de tê-lo realizado. De qualquer forma, a dificuldade de discorrer sobre esse tema é muito grande, por se tratar de discursos e informações sem bases concretas.

Adiante, se faz necessário a construção de um cenário que apresente as características da Copa do Mundo na Amazônia. Essa é uma atividade fundamental para relacionar a discussão teórica proposta sobre megaeventos esportivos e o debate específico e eminentemente geográfico das cidades amazônicas, bem como de sua rede urbana.

Em tal contexto, o cenário é construído com base na escolha da metrópole amazonense como uma das sedes da Copa. Única representante da Região Norte do país, trouxe pela primeira vez uma Copa do Mundo para a Amazônia, fato que de certa forma, deu vida a este trabalho. Apesar de nos propormos a estudar os impactos desse evento em

outras cidades amazônicas, o paralelo com Manaus é uma tarefa indispensável e fundamental.

Foram considerados os aspectos econômicos e infraestruturais relativos às transformações urbanas obrigatórias na cidade, impostas pela FIFA. Para se adequarem às condições impostas pelo órgão supremo, as cidades precisavam modificar boa parte de sua infraestrutura urbana. Em primeiro lugar, o local dos jogos: os estádios. Em segundo plano, as estruturas portuárias fluviais e aéreas, bem como o sistema de mobilidade urbana. Finalmente, as estruturas turísticas.

Para tratar desse quesito, recorreremos aos documentos oficiais disponibilizados pelo Governo brasileiro em ambiente virtual. Tais documentos apresentam as ações que foram executadas por parte do Poder Público, para a realização da Copa das Confederações de 2013 e da Copa do Mundo de 2014.

Nesse sentido, o documento que merece destaque é a **Matriz de Responsabilidades**. Esse instrumento surgiu uma vez que havia a necessidade de conjugação de esforços por parte de todas as instâncias governamentais brasileiras para assegurar o sucesso e a realização das duas competições supracitadas. Dessa forma, objetivou a definição das responsabilidades dos signatários (União, Estado, Distrito Federal e Município) para a execução de medidas conjuntas e projetos imprescindíveis para a realização das competições.

Tais projetos foram apresentados na Matriz por meio de anexos e em termos aditivos complementares e posteriormente publicados. O corpo do projeto apresentava a proposta orçamentária e a divisão de responsabilidades entre as instâncias governamentais.

Como referência, nos baseamos particularmente na Matriz de Responsabilidades do Estado do Amazonas (2010). É válido lembrar que todas as Unidades da Federação que possuíam sedes da Copa, bem como o Distrito Federal, assinaram instrumentos específicos, através do Governador do Estado, Prefeito da Cidade Sede e do Secretário de Estado de Esporte em exercício no momento.

A Cláusula Terceira – Das responsabilidades dos Partícipes, ratificou que competia ao **Estado e/ou Município** executar e custear as intervenções associadas às duas competições, referente a:

I) Mobilidade Urbana;

- II) Estádios e seu entorno;
- III) Entorno de Aeroportos;
- IV) Entorno de terminais turísticos e portuários.

Por outro lado, seria responsabilidade da **União** executar e custear as intervenções em:

- V) Aeroportos: terminais de passageiros, pistas e pátios;
- VI) Portos: terminais turísticos.

É importante ressaltar que na Matriz de Responsabilidade Consolidada publicada em 2013, documento no qual aparecem de forma atualizada os projetos das doze sedes da Copa, listam-se novos quesitos que enumeramos da seguinte maneira:

- VII) Telecomunicações;
- VIII) Segurança;
- IX) Turismo;
- X) Instalações complementares.

No âmbito desses dez quesitos, a cidade de Manaus apresentou um total de **8 Projetos** com ações a serem realizadas, visando sua participação na Copa do Mundo, uma vez que não visou ser sede da Copa das Confederações de 2013. Tais projetos foram sucintamente e em ordem cronológica, listados a seguir:

Na primeira versão da Matriz de Responsabilidades do Estado do Amazonas foram apresentados três projetos iniciais. Os dois primeiros referem-se às ações do quesito I) Mobilidade Urbana. Os modais de transporte propostos facilitariam o descolamento de pessoas no dia-a-dia manauara e de turistas no período da Copa:

- 1) **Monotrilho:** Ligaria a Zona Norte da cidade ao Centro (em um sentido norte-sul) foi orçado em um valor superior a 1 bilhão de reais. Com recursos e execução do Governo Estadual, 20,9 milhões seriam referentes à elaboração do projeto básico; 142,9 milhões destinados a ações de desapropriação; O recurso das obras seria dividido em: 553,1 milhões provenientes do Governo do Estado e 600,0 milhões oriundos do Governo Federal através de financiamento da Caixa Econômica Federal.
- 2) **BRT – Bus Rapid Transit:** Ligaria a Zona Leste da cidade ao Centro (em um sentido leste-sul). Esse modal de transporte baseado no trânsito rápido de ônibus, com faixas segregadas e específicas para tal transporte foi orçado em 230 milhões de reais. O Governo Federal por meio de financiamento da Caixa arcaria com as despesas do

projeto básico (5,3 milhões) e das obras (194,7 milhões). O processo de desapropriação demandaria recursos do Governo Municipal de Manaus (30,0 milhões). As três etapas do BRT seriam executados pelo Poder Público Municipal.

Ambos os projetos não tiveram continuidade. Com os altos custos, irregularidades nos projetos, o que causou atraso nos processos de licitação e discordância entre os mesmos (já que não foram pensados de forma integrada), chegou-se a conclusão que as obras não ficariam prontas para funcionarem na Copa. Assim, foram posteriormente excluídas do cronograma.

Com a exclusão das duas propostas, concordou-se, como em outras capitais, que seriam realizadas intervenções menores visando uma melhora básica no sistema de mobilidade urbana para a Copa. Ao final de 2013 e início de 2014, ações de recapeamento e sinalização de vias foram efetivadas. Paralelamente, foi inaugurada a primeira fase do Bus Rapid Service – BRS. Nesse serviço, um conjunto de corredores exclusivos foi disponibilizado para o tráfego do transporte coletivo, não sendo permitida a circulação de outros veículos.

O terceiro projeto presente na Matriz de Responsabilidade de 2010, dizia respeito ao quesito II) Estádio.

3) Arena da Amazônia: Intitulada dessa maneira, a principal obra da Copa do Mundo em Manaus demandaria a demolição e reconstrução do Estádio Vivaldo Lima, popularmente conhecido como Vivaldão. A Arena, que foi inaugurada em nove de março de 2014¹⁸, conta com cerca de 44.000 lugares. Seu projeto original apresentava características de sustentabilidade ambiental, como a instalação de um sistema de geração de energia solar, que não foi desenvolvido. O Governo do Estado ficaria responsável pelo recurso e execução do Projeto Básico, orçado inicialmente em 15 milhões de reais. Também teria responsabilidade sobre a execução e em parte do orçamento das obras (125 milhões). O restante do recurso (375 milhões) seria proveniente do Governo Federal a partir de financiamento junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES. Portanto, a Arena da Amazônia foi orçada, em seu primeiro momento, em 515 milhões de reais. Na Matriz de Responsabilidade Consolidada de 2013, a obra já aparecia com gastos de 659,5 milhões.

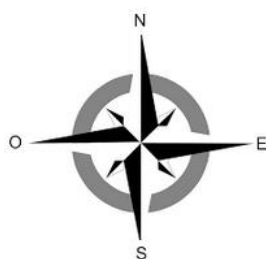
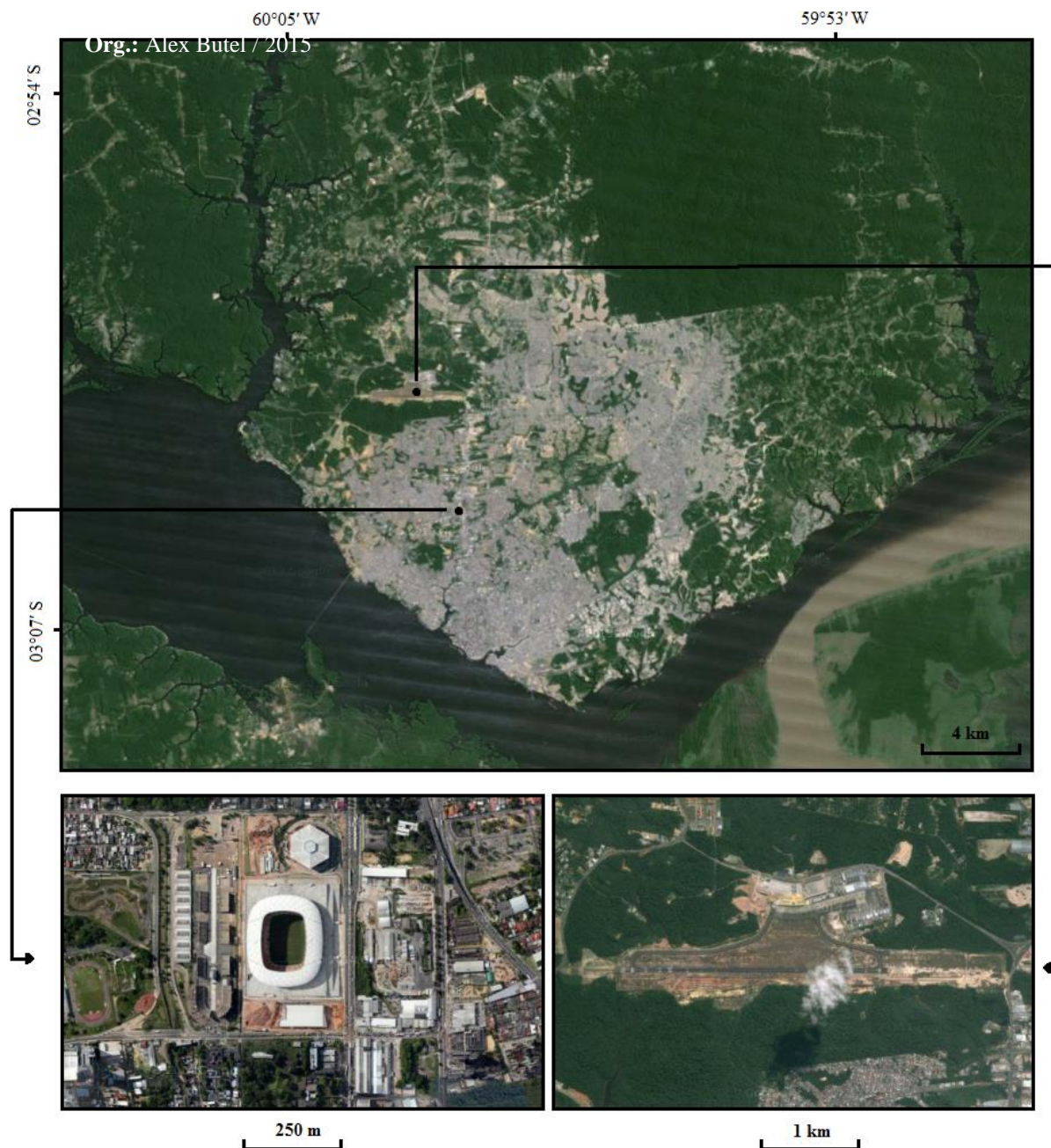
¹⁸ Partida Nacional 2 x2 Remo, válida pela Copa Verde de 2014.

Considerando que uma das cláusulas do documento em destaque possibilitava sua alteração ou a complementação de seu conteúdo, foram assinados três importantes **Termos Aditivos** no decorrer dos anos seguintes à sua publicação. Esses termos visavam abarcar as outras intervenções estipuladas pela FIFA, que diziam respeito à infraestrutura portuária, aeroportuária e turística.

O primeiro Termo Aditivo foi assinado em Julho de 2010, tendo o objetivo específico de complementar a Matriz no tocante às intervenções dos quesitos V) Aeroporto: terminais de passageiros, pistas e pátios e; VI) Portos: terminais turísticos. Os Projetos anexados ao primeiro Termo foram:

4) Aeroporto Internacional Eduardo Gomes – Reforma e ampliação do terminal de passageiros (1º Fase): As obras tiveram início em novembro de 2011. O aeroporto passaria por um aumento de sua área total, equivalente a 39,4 mil m² para 97,25 mil m², ampliando conseqüentemente sua capacidade operacional de 6,4 milhões para 13,5 milhões de passageiros por ano. O orçamento dessa proposta foi estipulado em 327,4 milhões, divididos em 1,4 milhão para o Projeto Básico e 326 milhões destinados às obras. A disponibilização do recurso e a execução do projeto seriam oriundos do Governo Federal por meio da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero. A Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável do Amazonas – SDS ficaria responsável pelo Licenciamento Ambiental. O valor dessa ação não consta no anexo. Na Matriz de Responsabilidade Consolidada de 2013, a obra já aparecia com gastos de 445,07 milhões.

Cidade de Manaus, Arena da Amazônia e Aeroporto Internacional Eduardo Gomes



Universidade Federal do Amazonas
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Dissertação de Mestrado: A rede urbana Pan-Amazônica
e a Copa do Mundo de 2014: Os impactos nas cidades de
Tabatinga (BR) e Leticia (COL)

Sistema de Coordenadas Geográficas / WGS84
Fonte dos dados matriciais: Imagem de Satélite do
Google;
Organização: Alex Butel Ribeiro, 2015.

5) Terminal Marítimo de Manaus – Adaptação dos armazéns 3 e 4 para o Terminal Marítimo de Passageiros; Adaptação do armazém 0 para Bagagens; Aumento de cais e defensas; Urbanização de pátio para estacionamento e; Passarela coberta para pedestres: O projeto foi orçado inicialmente em 89,4 milhões, não apresentando divisão orçamentária entre o Projeto Básico e as obras. Apresentou apenas a divisão entre as instâncias governamentais: O Governo Federal através da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR ficaria responsável pelo recurso, pela elaboração do projeto básico e execução das obras. A SDS seria a secretaria estadual responsável pelo Licenciamento Ambiental.

Já o segundo Termo Aditivo foi assinado em Maio de 2012, tendo o objetivo específico de complementar a Matriz no tocante às intervenções dos quesitos VI) Portos: terminais turísticos e; VII) Telecomunicações. Os Projetos anexados ao segundo Termo foram:

6) Terminal Hidroviário de Manaus – Restauração, adequação e modernização da área retroportuária; Adaptação dos armazéns 3 e 4 para o Terminal Hidroviário de Passageiros; Adaptação do armazém 0 para Bagagens; Recuperação estrutural das pontes de acessos dos dois cais flutuantes; Aumento de cais das Torres; Urbanização de pátio para estacionamento e; Passarela coberta para pedestres: Surge como uma adaptação do projeto exposto acima, com mudanças de ações e nomenclatura e alteração dos órgãos executores: O responsável pelo Projeto Básico e execução das obras passa a ser o Ministério dos Transportes a partir do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT. E pelo licenciamento ambiental, o Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas – IPAAM. O valor do projeto permaneceu o mesmo, 89,4 milhões.

7) Modernização da infraestrutura, serviços e suporte às competições: Esse projeto envolvia cinco ações sendo duas orçamentadas e três sem custos, sendo:

- Fiscalização e monitoramento de equipamentos e radiofrequência, gestão do uso do espectro e segurança das infraestruturas críticas de telecomunicações, no valor de 171,05 milhões com recursos do Governo Federal e execução através da Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL;
- Implantação de infraestrutura necessária para fornecimento de redes de fibra ótica metropolitana, links satelitais nas estruturas chave da Copa e ligação via rádio nos

campos base das seleções, no valor de 200,17 milhões com recursos do Governo Federal através da Telebrás;

- Implantação de dutos, condutos, torres e postes públicos; Implantação das redes de telecomunicações e; Atualização dos normativos necessários para instalação das redes de telecomunicações que atenderam o evento são as ações não oneradas devendo ser executadas pelo Poder Público Municipal e Estadual.

Finalmente, o terceiro Termo Aditivo foi assinado em Fevereiro de 2013, tendo o objetivo específico de complementar a Matriz no tocante às intervenções do quesito **IX) Turismo**. O projeto anexado foi:

8) Ações de infraestrutura do turismo. A proposta envolvia duas ações específicas, sendo:

- Implantação, reforma e adequação de Centros de Atendimento ao Turista – CAT, no valor total de 6,7 milhões. 6,45 milhões provenientes do Ministério do Turismo e 250 mil do Governo Municipal.
- Sinalização dos atrativos turísticos, no valor total de 2,05 milhões. 1,85 milhões procedentes do Ministério do Turismo e 200 mil do Governo Municipal.

De modo geral, essas foram as ações planejadas para a cidade de Manaus visando sua participação na Copa do Mundo de 2014. Para esse tema específico, uma importante discussão vem sendo realizada sobre a participação da capital amazonense no evento. Tanto em nível local como em nível nacional.

Apesar de o debate estar pouco presente no âmbito acadêmico local, estando muito mais baseado em um discurso informal e jornalístico, não deve ser desconsiderado, pois está repleto de realidade e o conhecimento empírico da população.

Trata-se de questionamentos referentes aos gastos excessivos que ocorreram na execução das obras manauaras; principalmente no que se refere à Arena da Amazônia. Segundo o seu projeto original, a Arena seria um grande **legado** deixado pelo mundial, apresentando-se como mais um espaço disponível para grandes eventos que poderiam ocorrer na cidade futuramente. Por outro lado, há quem diga que se tornou um “elefante branco”, espaço sem uso, considerando a pífia cultura futebolística amazonense que não detém participação concreta no cenário do futebol nacional.

A Arena da Amazônia substituiu o antigo Estádio Vivaldo Lima (Vivaldão), sendo esse por muito tempo, o maior estádio de futebol de Manaus. Por conta da pouca expressão do futebol amazonense no cenário nacional, o Vivaldão era utilizado principalmente para a realização de jogos do Campeonato Amazonense e do maior campeonato de “pelada” do Brasil, o Peladão. O estádio possuía uma capacidade de 43.000 pessoas, e levava o nome de um importante político do Estado, que acabou se tornando uma das maiores figuras do esporte amazonense: Vivaldo Palma Lima.

O Vivaldão foi projetado pelo arquiteto mineiro Severiano Mário Vieira de Magalhães Porto, conhecido por projetar importantes estruturas manauaras, como o Campus da Universidade Federal do Amazonas, a sede da Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA, o Parque Urbano da Ponta Negra e a sede do Fórum de Justiça Henoch Reis. O projeto do Vivaldão rendeu ao arquiteto em destaque o Prêmio Nacional de Arquitetura de 1966.

De qualquer forma, ressalta-se que em 2015 (até o mês de Maio), só ocorreram 4 partidas no novo estádio, sendo que apenas em um dos jogos, o público ultrapassou a metade da capacidade: a) Flamengo 1 x 0 Vasco da Gama (data: 21/01; público: 21.915); b) Vasco da Gama 1 x 2 São Paulo (data: 23/01; público: 8.929); Flamengo 1 x 0 São Paulo (data: 25/01; público 23.973); d) Nacional 1 x 1 Vilhena (data: 22/02; público: 2.015).

Segundo informações disponibilizadas em mídia pelo Governo do Estado do Amazonas, recentemente a Arena passou por uma redução nos custos de limpeza e manutenção mensais, saindo de 500 mil para 111,4 mil reais. Um valor que de qualquer maneira, se apresenta bem elevado.

De fato é uma importante discussão, mas não é nosso objetivo aqui, realiza-la. Certamente, esse tema será debatido na academia com o passar dos próximos anos, uma vez que se terá um cenário mais concreto do que a Arena da Amazônia representa para a cidade. Além disso, nota-se que a discussão de legados de megaeventos esportivos vem crescendo muito no campo acadêmico nacional. Apesar desses estudos ainda se concentrarem principalmente na análise das principais cidades brasileiras, a participação de Manaus como subsede da Copa abriu novas portas para o estudo da região amazônica. Inserir a região em um processo global, envolvendo economia, política, cultura, turismo, sustentabilidade e de modo especial, as especificidades das cidades e do urbano na Amazônia.

Não apenas porque atualmente a cidade de Manaus já é uma importante metrópole brasileira, mas porque estudos sobre a realização de megaeventos esportivos em Manaus, de fato figuram com importância e certamente contribuirão para um melhor conhecimento da Amazônia interdisciplinarmente.

3.2.3 Da metrópole às cidades médias: a transcendência do espetáculo

Lembra-se que o principal objetivo deste estudo diz respeito à análise dos impactos da Copa do Mundo nas cidades de Tabatinga e Leticia. É um estudo com uma abordagem nova, se considerarmos que todos os estudos sobre os megaeventos esportivos enfocam apenas cidades grandes, as quais recebem os eventos. A única exceção encontrada na literatura foi o trabalho de Cavalcanti e Castilho (2011) que discutem os impactos da Copa de 2014 em São Lourenço da Mata. Cidade de 100 mil habitantes conurbada com Recife, e onde foi construída a Arena Pernambuco, estádio que sediou os jogos da Copa no Estado de Pernambuco. Contudo, é uma realidade metropolitana e não se enquadra no âmbito de nossa discussão.

Considerando a escassez do transporte aéreo na região e o alto custo das passagens áreas para os trechos amazônicos, o transporte fluvial figurava como forte candidato a principal meio de deslocamento regional até Manaus. Cidades importantes e com funções urbanas mais complexas na calha dos principais rios poderiam se tornar locais de partida e de realização de “escalas” no período da Copa. Por outro lado, demandariam uma otimização nos serviços de transporte, alimentação, telefonia, internet e hotelaria, geralmente desprovidos de qualidade.

Tabatinga e Leticia, que já possuíam uma infraestrutura urbana mais desenvolvida, considerando os padrões de cidades amazônicas e do Rio Solimões (que foi exposto de modo sucinto no primeiro capítulo do trabalho), poderiam apresentar impactos mais evidentes. Ideia que se configurou como a principal hipótese da pesquisa.

Em Manaus, a Copa foi projetada como meio de desenvolvimento urbano, socioespacial e econômico. Anteriormente ao mundial, as ideias desenvolvimentistas também eram pauta de discussão nas cidades de Tabatinga e Leticia. Suas peculiaridades fronteiriças, suas funções frente à rede urbana, sua qualificação no transporte aéreo e fluvial, sua infraestrutura urbanística, além de suas relações culturais distintas permitiam pensar que as ideias poderiam sair do campo da discussão.

Nesse sentido, quais foram os impactos da Copa do Mundo de 2014 nas cidades de Tabatinga e Leticia? O capítulo a seguir buscou responder essa questão.

CAPÍTULO 4

OS IMPACTOS DA COPA DO MUNDO DE 2014 NA TRÍPLICE FRONTEIRA AMAZÔNICA

4.1 AS MOBILIZAÇÕES PERUANAS

O trabalho de campo realizado em setembro de 2013 foi muito rico no processo de coleta de informações. E naquele momento, a importância que o setor de comércio e serviço peruano possuía na fronteira, nos chamou bastante atenção. Diversas ações de peruanos voltadas para a realização da Copa do Mundo foram observadas. Destacamos duas: **a)** O “boom” na produção e venda de acessórios e vestimentas relacionados à Copa e; **b)** a tentativa de mobilização do transporte fluvial peruano.

4.1.1 As mobilizações identificadas

Como foi exposto anteriormente, sabe-se que o comércio peruano na tríplice fronteira é intenso e extremamente diversificado. Detém grande importância na conformação das redes urbanas estabelecidas na região. Nesse sentido, foi possível encontrar uma grande variedade de produtos voltados ao mundial oriundos desse país, especialmente na área central de Tabatinga. Eram bandeiras, bolsas e principalmente camisas que não conseguiam esconder sua origem estrangeira estampando, por exemplo, *“Brazil, o mais grande do mundo”*.

Obtemos ainda a informação de que o transporte fluvial peruano estaria se organizando para transportar passageiros no período da Copa do Mundo, até Manaus. Um deslocamento que não ocorre em normalidade. A lancha Voyage sairia de Iquitos no Peru, faria escala em Tabatinga e partiria para a capital amazonense sede do mundial. Os entrevistados explicaram que os proprietários da embarcação estavam tentando desenvolver um pacote para a Copa do Mundo. A aquisição daria direito a passagens de ida e volta, hospedagem em Manaus e ida a um jogo na Arena da Amazônia. Naquele momento, não tínhamos mais informações que o exposto. Valores e datas não eram concretos.

De modo geral, não tínhamos a intensão de inserir as ações peruanas diretamente em nosso trabalho. Nossos objetivos focavam apenas as cidades de Tabatinga e Leticia. Certamente, a inserção de explicações sobre a importância das cidades e ações peruanas na fronteira, poderia deixá-lo muito amplo. Além disso, o nível de detalhamento da realidade pesquisada poderia ser prejudicado.



Figura 43: Camisa de origem peruana sendo vendida no centro de Tabatinga.

Fonte: Acervo Nepecab / 2013

Ao mesmo tempo, a forte presença econômica dos peruanos principalmente em Tabatinga, provou que seria imprescindível falarmos das cidades e dos pequenos núcleos populacionais, além dessas possíveis mobilizações no período da Copa do Mundo. Tendo em vista a caracterização da dinâmica urbana pré e pós Copa, simplesmente, desconsiderá-las poderia ser um erro. Apenas com a realização do mundial poderíamos saber como tratar essa dúvida.

Ao final das contas, a estadia na fronteira no período da Copa demonstrou que o comércio peruano foi em muito superado pelo brasileiro e colombiano. Talvez pela relativa baixa qualidade dos produtos. A esperança foi depositada na mobilização fluvial, que também não ocorreu. Em junho de 2014, não houve sequer relatos da lancha que faria

o trajeto até Manaus. A mobilização peruana ficou no âmbito da torcida por seus vizinhos, já que sua seleção não participou do mundial.

4.2 OS IMPACTOS DO MUNDIAL NAS CIDADES GÊMEAS

De modo geral, o campo de setembro de 2013 abriu um leque de análise e foi possível prever como seria a Copa do Mundo nas duas principais cidades fronteiriças: Em Tabatinga, pouquíssimo seria feito, tanto pela iniciativa privada quanto pelo poder público. Certamente a visão de espetáculo superaria a visão de investimento. Já em Leticia, parecia que a iniciativa privada teria certa mobilização, pois perceberam que a região era uma peculiar porta de entrada ao Brasil.

Nos objetivos da pesquisa, propomos analisar os possíveis impactos da Copa do Mundo no âmbito das infraestruturas urbanas, redes de transporte e na rede hoteleira da cidade (Quadro 17). Destacaremos aqui, os impactos ocorridos. Em sua maioria, podem ser caracterizados como impactos pontuais e que certamente, não influenciaram a dinâmica urbana das duas cidades. A única exceção para Tabatinga foram os impactos nas redes de transporte em que houve certo destaque. Já Leticia teve seus fluxos turísticos intensificados, como já era esperado.

Impactos da Copa do Mundo nas Cidades de Tabatinga e Leticia				
Tipos de Impactos		Tabatinga	Leticia	
Análise Proposta no Projeto Inicial	1. Infraestrutura Urbana		Asfaltamento de ruas; enfeite e pintura da Avenida da Amizade	Alocação de placas de boas vindas; Enfeite de bares e restaurantes
	2. Hotelaria		-	Recebimento e hospedagem de número expressivo de turistas
	3. Rede de Transporte	Intraurbano	Capacitação de moto-taxistas	-
		Fluvial	Aumento do valor das passagens; Importância no transporte de estrangeiros que chegavam à Fronteira até Manaus	-
Aéreo		Principal modal de transporte de passageiros brasileiros e estrangeiros até Manaus	Lotação de voos Bogotá-Leticia; Principal modal de transporte de chegada de estrangeiros até a Fronteira	
Identifica dos no Campo	4. Segurança		Ações de fiscalização no transporte fluvial e intraurbano; Recebimento de tropas policiais oriundas de Manaus	Ações de fiscalização no transporte intraurbano; Aumento do contingente militar em dias de jogos da seleção colombiana;
	5. Comércio		Aumento expressivo de vendas e acessórios da seleção brasileira	Aumento expressivo da venda de acessórios da seleção colombiana

Quadro 17: Síntese dos impactos da Copa do Mundo na cidade de Tabatinga e Leticia

Org. Alex Butel / 2014

4.2.1 A infraestrutura urbana e hotelaria

O caminho mais fácil para adquirirmos informações a respeito da mobilização do poder público municipal em se tratando do quesito infraestrutura urbana, certamente era a partir da Secretaria Municipal de Turismo de Tabatinga. Funcionando atualmente no Centro de Atendimento ao Turista, visitamos a instituição pela primeira vez em Setembro de 2013.

Nessa visita, a entrevistada deixou muito claro que no âmbito da instituição enquanto representante da prefeitura, pouco estava sendo pensado em relação à Copa do Mundo. Não havia nenhum planejamento de atividades para o período do evento. Esse relato tornou-se uma informação muito importante naquele momento e foi visto como exemplo de um possível “descaso” por parte da prefeitura para com o assunto.

Ao retornarmos em junho de 2014, percebemos que apesar da ausência de um planejamento em um primeiro momento, algumas ações foram realizadas na cidade. Por outro lado, a mobilização da prefeitura não pode ser caracterizada de outra maneira, a não ser como pífia, pontual e superficial, ratificando o descaso.

Trata-se apenas de: **a) alocação de placas de boas vindas ao Brasil** – o que remete ao conhecimento de que a cidade é uma porta de entrada estrangeira para Amazônia e para o país; **b) enfeite e pintura da Avenida da Amizade** – prática típica de qualquer outra cidade brasileira e; **c) asfaltamento de algumas ruas** (que não se sabe se essa ação foi destinada à Copa ou esteve relacionada às eleições governamentais de outubro de 2014).

Paralelamente, a nova sede do Centro de Atendimento ao Turismo estava em reforma, o que indicava um indício da espera de muitos turistas na cidade. Entretanto, a própria representante da Secretaria de Turismo nos informou que a obra não era voltada para a realização da Copa do Mundo, uma vez que já havia sido iniciada há alguns meses e sua previsão de término era para os meses finais de 2014.



Figura 44: Placa de boas-vindas alocada no marco fronteiro entre Tabatinga e Leticia. Lê-se:

Bem vindos ao país da copa / Bienvenidos al país del mundial / Welcome to country cup.

Prefeitura Municipal de Tabatinga – Secretaria Municipal de Esporte. Juntos com você na torcida pelo hexa!

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

Figura 46: Escola caracterizada na Avenida da Amizade no período da Copa do Mundo.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 45: Enfeite e pintura da Avenida da Amizade no período da Copa do Mundo

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



A prefeitura de Leticia também buscou enfeitar a cidade. Algumas placas de boas vindas foram alocadas na avenida que liga ao Aeroporto Alfredo Vásques Cobo. Bares e restaurantes igualmente entravam no clima da Copa.



Figura 47: Bar enfeitado em Leticia

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 48: Bar enfeitado em Leticia

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 49: Placa de boas-vindas em Leticia - Camarões.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 50: Placa de boas-vindas em Leticia - Espanha.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 51: Outdoor retratando o mundial em Leticia.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

Naquele momento, nos foi passado que a secretaria havia realizado recentemente, uma pesquisa socioeconômica para a aquisição de dados dos fluxos turísticos local. Desta feita, realizou o levantamento do número de hotéis, restaurantes e agências de Turismo de Tabatinga e Letícia. Dados imprescindíveis para nossa análise sobre os impactos na rede hoteleira.

Tivemos acesso a parte desses dados. Do ponto de vista de pensar o turismo na região, esses dados são bem relevantes e apresentam características de disparidades impressionantes. Mostra, nesse sentido, o quanto Letícia, do ponto de vista turístico, está à frente de Tabatinga.

Apesar da pouca quantidade de hotéis em Tabatinga, entrevistamos alguns representantes da hotelaria na cidade brasileira. As respostas eram simples e diretas: não serão realizados investimentos para o período da Copa do Mundo. Decisão tomada em face de não se acreditar que realmente a cidade seria uma porta de entrada ao país e, mesmo que se apresentasse como tal, tinha-se a ideia de que certamente os viajantes prefeririam se hospedar em Letícia. E de fato, foi o que ocorreu.

Com base na importância e seriedade da rede hoteleira leticiana no âmbito do turismo regional, elaborou-se um breve roteiro de questões para conversamos informalmente com alguns representantes da hotelaria da cidade. O roteiro possuía questões sobre: **a)** o número de quartos e funcionários do estabelecimento, bem como se os mesmos falavam outro idioma além do espanhol; **b)** se o estabelecimento estaria planejando algo para o Mundial, como modificações estruturais, pacotes de serviços e parcerias com empresas de transporte e alimentação; **c)** se o estabelecimento possuía internet e piscina e; **d)** o número médio de hospedagens nos últimos três meses e a origem dos mesmos (relativos ao momento das entrevistas – setembro de 2013).

Tais informações foram adquiridas a partir de conversas informais apenas em alguns hotéis. De forma bem hospitaleira, os representantes dos estabelecimentos foram muito atenciosos e conversaram conosco repassando alguns planos, informações e também deixando contato para conversas posteriores.

Nesse sentido, foram visitados sete hotéis. Apesar do número baixo, as visitas foram extremamente válidas, pois cinco delas ocorreram nos principais hotéis da cidade. Como principais, entende-se os maiores e mais luxuosos. As outras duas visitas foram

realizadas em hotéis de pequeno porte. As informações adquiridas foram organizadas no Quadro 18.

Hotel	Qtd. de Apartamentos	N. de hospedagens nos últimos 3 meses	Principal origem dos hospedados	Telefone	Internet	Piscina	N. de funcionários	Idiomas falados pelos funcionários			Visando o Mundial		
								Português	Inglês	Francês	Modificações estruturais	Pacote de Serviços	Parcerias
Anaconda	50	1200	Colômbia, Espanha, México, EUA e Argentina	Sim	Sim	Sim	20	Sim	Não	Não	Não	Nada concreto	Não
Decameron	28	1461	Colômbia, EUA, Austrália e Espanha	Sim	Sim	Sim	Superior a 100	Sim	Sim	Não	Decisão com a proximidade do Mundial	Decisão com a proximidade do Mundial	Decisão com a proximidade do Mundial
Fernando Real	32	1000	-	Sim	Sim	Não	4	Sim	Sim	Não	Decisão com a proximidade do Mundial	Não	Não
Waira	46	2000	Colômbia, Brasil, Espanha e França	Sim	Sim	Sim	39	Sim	Sim	Não	Não	Não	Não
Yurupari	46	-	-	Sim	Sim	Sim	18	Sim	Sim	Não	Não	A concretizar	A concretizar
Huito	21	165	Colômbia, Brasil e França	Sim	Sim	Sim	3	Sim	Não	Não	Não soube dizer	Não soube dizer	Não soube dizer
Amira	8	90	Colômbia, Alemanha e Itália	Sim	Sim	Não	3	Sim	Não	Não	Não soube dizer	Não soube dizer	Não soube dizer

Quadro 18: Informações organizadas colhidas nos hotéis em Leticia, em Setembro de 2013.

Org.: Alex Butel / 2014

Desse quadro, podem-se tirar interessantes informações. A quantidade de hospedagens dos principais hotéis das cidades chama muito a atenção. Ao mesmo tempo é totalmente compreensível visto as qualidades e possibilidades turísticas de Leticia. Se fossemos comparar esses dados de hospedagens com os de Tabatinga, possivelmente teríamos grandes disparidades.

Todos os hotéis mencionaram o recebimento de hóspedes europeus, mas principalmente de outras regiões da Colômbia. Nota-se que todos os hotéis possuem serviço de telefonia e internet e a maioria possui piscina. Para além, todos possuem funcionários que compreendem bem e falam razoavelmente o português. Alguns possuem funcionários que dominam razoavelmente o inglês.

Naquele momento, as possíveis ações visando a Copa do Mundo, os planos e opiniões dividiam-se. O hotel Anaconda, por exemplo, informou que já possui reservas para o período do mundial e que até tal período, talvez fechasse pacotes de serviços para os interessados. O representante do hotel Decameron, unidade de uma importante rede de hotéis dispostos na região do Caribe, informou que aguardava a proximidade do evento para tomar decisões. O hotel Yurupari informou que já buscava firmar parcerias e a formulação de pacotes de serviços com empresas aéreas, de alimentação e hotéis no Brasil para o período da Copa. Por outro lado, o gerente do hotel Waira confirmou que não haveria nenhuma ação no estabelecimento visando a Copa do Mundo. Ele acreditava que não haveria jogos em Manaus, por conta dos atrasos na construção da Arena da Amazônia. Eram opiniões divergentes.

Ao retornamos à cidade já no período do mundial, novamente conversamos com os representantes da hotelaria de Leticia. Não foi passado um dado exato sobre a quantidade de turistas que os hotéis ou a cidade receberam por conta da Copa do Mundo. Estimava-se que cerca de 30.000 turistas chegariam à fronteira às vésperas do mundial, o que praticamente equivale ao fluxo anual de turistas da cidade.

Dessa forma, foi relatado que uma considerável quantidade de turistas chegou à cidade semanas antes do início da Copa. Mas longe do número que se esperava. Esses turistas movimentaram a economia de forma pontual, uma vez que as hospedagens voltaram-se apenas para uma diária ou duas no máximo, e consumo (alimentação e acessórios, por exemplo) basicamente, se fez nesses dois ou três dias de estadia na fronteira. Esse fato já era esperado.

Segundo relatos colhidos em campo, em normalidade, cerca de 2.500 turistas chegam à Leticia mensalmente, principalmente de fluxos oriundos de outras regiões da Colômbia. Estrangeiros também perfazem número considerável. Desse total, em média cerca de 1.500 vão a Polícia Federal de Tabatinga para legalizarem sua entrada no Brasil. Com base nos dados disponibilizados pela unidade da Polícia Federal tabatinguense que serão apresentados adiante, estima-se que entre **6.500** e **7.000** turistas chegaram à fronteira entre Maio e Junho, onde pouco mais de 4.200 entraram no Brasil.

A forma que foi realizada a venda de ingressos para os jogos que ocorreriam na Arena da Amazônia, assim como dos outros estádios, certamente foi um empecilho para a concretização de pacotes de serviços e parcerias como havia sido relatado anteriormente.

A FIFA realizou a venda através de sorteios e em fases pela internet, dificultando a aquisição das entradas pelos altíssimos preços, ausência de meia-entrada, e possibilidade de aquisição de apenas um ingresso por Cadastro de Pessoa Física – CPF, mediante um cadastro burocrático. Tudo para evitar a venda informal dos bilhetes. A iniciativa privada pouco pode fazer quanto a isso. Em lugares com acesso precário à internet, como Tabatinga, Leticia e Iquitos, a venda ficou certamente prejudicada.

4.2.2 Os impactos nas redes de transporte

Os impactos nos setores comerciais e de serviços hoteleiros, bem como o infraestrutural foram extremamente pontuais. Assim, indiscutivelmente, os principais impactos ocorridos nas cidades de Tabatinga e Leticia oriundos da Copa do Mundo de 2014, se apresentaram no âmbito das redes de transportes.

4.2.2.1 No transporte intraurbano / interurbano

Em setembro de 2013, surgiu a informação de que o SEBRAE em parceria com a prefeitura de Tabatinga realizaria cursos de capacitação de idiomas aos moto-taxistas da cidade, visando o recebimento de turistas para a Copa e um bom atendimento a esse público. Mas não apenas pela e para a Copa, e sim pelo fato da forte dinâmica turística na região da fronteira clamar diariamente por essa questão.

Em visita ao SEBRAE, nos foi explicado que realmente existia um planejamento para tal atividade. Apenas um planejamento. Segundo o representante da instituição, o que ocorreu foi que surgiu uma demanda por parte de duas associações de mototaxistas no início de 2013, que teriam procurado o SEBRAE por intermédio da Secretaria de Turismo de Tabatinga, visando à realização dessa capacitação. Contudo, a Secretária de Turismo que estava realizando a intermediação da proposta, teria se afastado do cargo, causando o “engavetamento” do projeto.

Apesar de o relator explicar que a atividade partiu de uma demanda dos mototaxistas, os mesmo não confirmaram essa afirmação. Em entrevistas abertas realizadas com esses últimos, foi explicado que de fato, sempre houve uma necessidade de capacitação em outros idiomas, pelo menos básica, o que seria suficiente para um bom

atendimento ao público estrangeiro. Mas esse planejamento não teria sido passado a eles, deixando claro o total desconhecimento da iniciativa. Discursos contraditórios.

Ao visitar a Secretaria Municipal de Turismo de Tabatinga, a representante que nos atendeu confirmou que a Secretária de Turismo que se ausentou tinha os planos da capacitação supracitada em parceria com o SEBRAE, e que sua ausência fez com que o projeto parasse. Ainda com esperanças de ocorrência da proposta, ao regressarmos à cidade no período do mundial concluímos que de fato ela não ocorreu.

Certamente esse fato foi uma das grandes decepções ou desperdício de oportunidade por parte da cidade de Tabatinga. Era a oportunidade perfeita para que os mototaxistas tabatinguenses realizassem algum tipo de qualificação profissional comprovada, podendo usufruir futuramente até mesmo fora de seu campo profissional. E pior, ficou muito claro que no âmbito dos deslocamentos por transporte terrestre entre as cidades, os grandes beneficiados foram os moto-carros colombianos, principal forma de deslocamento dos turistas que chegavam à fronteira (Figura 52).



Figura 52: Moto-carros colombianos transportando turistas estrangeiros à Polícia Federal em Tabatinga, buscando oficializar a entrada no país.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

Esse transporte acabou adquirindo o destaque, pois os turistas que chegaram à Fronteira, o fizeram através de Leticia. E devido às maiores e melhores possibilidades hoteleiras, se hospedaram principalmente na cidade colombiana.

4.2.2.2 No transporte fluvial e aéreo.

No primeiro capítulo, analisamos as redes urbanas que se estabelecem com o transporte fluvial e aéreo na tríplice fronteira amazônica. Tarefa imprescindível para o entendimento dos principais impactos da Copa do Mundo ocorridos nas duas cidades estudadas.

Sabe-se que atualmente, existem 13 embarcações de linha que realizam viagens até Manaus, tendo a passagem no trecho Tabatinga – Manaus um valor de R\$ 200,00, com um tempo de percurso de três dias. Já as lanchas expressos são a Crystal e a Glória de Deus. O valor da passagem é de R\$ 430,00 e apesar de ser mais que o dobro da passagem das embarcações de linha, o passageiro chega ao seu destino mais rapidamente, uma vez que a viagem até Manaus dura 30 horas.

Antes de analisarmos a dinâmica do transporte fluvial no período do mundial, um fato deve ser esclarecido. Lembra-se que a região portuária de Tabatinga conta com a presença de três portos distintos: o Terminal Hidroviário de Tabatinga, o Porto do Voyager e a Beira, na qual os dois primeiros ganham destaque nos deslocamentos realizados até Manaus.

É importante ressaltar que essa divisão influenciou a aquisição de dados de fluxos de passageiros no período da Copa. De um lado, temos o Terminal Hidroviário de Tabatinga: as passagens compradas são sistematizadas em ambiente computadorizado em poder do Ministério dos Transportes, através da AHIMOC/Venturelli. Logo, a aquisição de dados sobre o fluxo de passageiros foi facilitada. Mas vale lembrar que das treze embarcações de grande porte do tipo recreio, que partem de Tabatinga para Manaus, apenas cinco saem do terminal hidroviário.

Por outro lado, no Porto do Voyager a lista de passageiros é manualmente escrita em papel avulso sendo entregue ao comando da embarcação, o que torna o acesso aos dados extremamente complicado. Felizmente, uma segunda via do mesmo documento é obrigatoriamente entregue a unidade tabatinguense da ANVISA. Foi a partir desse segundo caminho que tivemos acesso aos dados de passageiros do Porto Voyager.

Entretanto, os dados repassados carecem de informações específicas, sendo a somatória de todas as embarcações.

Considerando o exposto, iniciamos a análise discorrendo que em junho de 2014, mês do início da Copa do Mundo, o valor das passagens do transporte do tipo Barco de Linha não sofreu alterações. De certa forma, isso mostra que essas embarcações objetivam principalmente o deslocamento de mercadorias. Assim, as passagens permaneceram com o valor de R\$ 200,00.

Os quadros a seguir apresentam os dados da quantidade de passageiros que realizaram deslocamentos até Manaus a partir do transporte do tipo Recreio, no período do início do mundial. Está dividido em passageiros brasileiros e estrangeiros. Tais dados foram disponibilizados pelo Terminal Hidroviário de Tabatinga / Ministério dos Transportes, sendo o seguinte:

- **N/M M. Monteiro**

‘No dia 21 de maio de 2014 o M. Monteiro realizou uma viagem para Manaus na qual embarcaram 93 pessoas. Dessas, 49 eram brasileiros e 44 estrangeiros. Em 11 de Junho de 2014, o barco voltou a realizar seu trajeto à Manaus com dois fatores que merecem atenção: a quantidade de pessoas e a quantidade de estrangeiros. Um dia antes do início da Copa do Mundo, a quantidade de pessoas que embarcou para Manaus quase dobrou, totalizando 179 passageiros. Desses, 97 eram de origem estrangeira, ou seja, mais da metade (Quadro 19).

Vale ressaltar junto aos dados do M. Monteiro, foram contabilizados os dados da embarcação Dona Elbia Cabral. Isso ocorreu, pois foram os únicos dados adquiridos para essa última (única data), decidindo-se anexá-los e contabiliza-los nesse mesmo quadro.

Deslocamentos no transporte fluvial regular							
Tipo da Embarcação	Embarcação	Dia	Brasileiros	Manaus como Destino	Estrangeiros	Manaus como Destino	Total de Passageiros
Recreio	Dona Elbia Cabral	16/mai	31	6	16	16	47
Recreio	M. Monteiro	21/mai	49	33	44	44	93
Recreio	M. Monteiro	11/jun	82	22	97	95	179

Quadro 19: Quantitativo de passageiros das embarcações Donal Elbia Cabral e M. Monteiro.

Org. Alex Butel / 2014

É possível notar ainda a diferença entre o número de brasileiros e estrangeiros que tinham Manaus como destino. Dos 157 estrangeiros que realizaram o deslocamento até Manaus apresentados nesse quadro, 155 tinham Manaus como destino final. Por outro lado, dos 162 brasileiros, apenas 61 seguiram viagem até a capital. Enquanto para alguns a festa se aproximava, para outros, a vida amazônica continuava. Esse fato é passível de análise em todos os deslocamentos aqui apresentados.

- **N/M M. Fernandes**

Entre maio e junho, o M. Fernandes realizou três viagens até Manaus. A primeira foi realizada no dia 3 de maio. Dos 89 passageiros, 74 eram brasileiros e apenas 15 eram estrangeiros. Em 24 de maio, próxima viagem efetivada, apenas 36 passageiros embarcaram, sendo que 31 eram brasileiros e os estrangeiros totalizavam 5. Em 13 de junho, um dia após o início da Copa, o M. Fernandes realizou um novo deslocamento com destino à Manaus contanto com 99 passageiros, sendo 72 brasileiros e 27 estrangeiros. Foi a única embarcação que não teve a quantidade de brasileiros superada por estrangeiros em nenhum deslocamento até Manaus (Quadro 20).

Deslocamentos no transporte fluvial regular							
Tipo da Embarcação	Embarcação	Dia	Brasileiros	Manaus como Destino	Estrangeiros	Manaus como Destino	Total de Passageiros
Recreio	M. Fernandes	03/mai	74	27	15	14	89
Recreio	M. Fernandes	24/mai	31	13	5	5	36
Recreio	M. Fernandes	13/jun	72	34	27	27	99

Quadro 20: Quantitativo de passageiros da embarcação M. Fernandes.

Org. Alex Butel / 2014

- **F/B Nova Era**

O Nova Era também realizou três viagens até Manaus entre maio e junho. Em 13 de maio, 37 passageiros embarcaram, dos quais 29 eram brasileiros e apenas 8 eram estrangeiros. Na próxima viagem, realizada em 3 de junho já é possível notar uma grande disparidade: a quantidade de passageiros quase triplica, totalizando 92 pessoas. Dessas, 66 eram estrangeiros, – todos tendo como destino a cidade de Manaus – e apenas 26 eram brasileiros. Finalmente, em 20 de junho, a quantidade de passageiros volta a cair bruscamente, totalizando apenas 20 pessoas: 7 brasileiros e 13 estrangeiros.

Deslocamentos no transporte fluvial regular							
Tipo da Embarcação	Embarcação	Dia	Brasileiros	Manaus como Destino	Estrangeiros	Manaus como Destino	Total de Passageiros
Recreio	Nova Era	13/mai	29	22	8	7	37
Recreio	Nova Era	03/jun	26	7	66	66	92
Recreio	Nova Era	20/jun	7	0	13	11	20

Quadro 21: Quantitativo de passageiros da embarcação Nova Era.

Org. Alex Butel / 2014

- **N/M Sagrado Coração de Jesus**

Por fim, a embarcação intitulada Sagrado Coração de Jesus realizou no dia 10 de maio um deslocamento para Manaus contando com 80 passageiros. Apenas 17 eram estrangeiros. Ao final do mês, especificamente dia 31, voltou a partir para a capital. Mas dessa vez, embarcaram 120 passageiros, com um total de 63 estrangeiros. Em 21 de junho, um novo deslocamento ocorreu, com 84 passageiros, sendo 21 estrangeiros.

Deslocamentos no transporte fluvial regular							
Tipo da Embarcação	Embarcação	Dia	Brasileiros	Manaus como Destino	Estrangeiros	Manaus como Destino	Total de Passageiros
Recreio	Sag. Coração de J.	10/mai	63	21	17	13	80
Recreio	Sag. Coração de J.	31/mai	57	19	63	61	120
Recreio	Sag. Coração de J.	21/jun	63	28	21	18	84

Quadro 22: Quantitativo de passageiros da embarcação Sagrado Coração de Jesus

Org. Alex Butel / 2014

A sistematização desses dados por parte do Terminal Hidroviário de Tabatinga facilitou a melhor organização dos quadros exibidos acima. Entretanto, com relação ao Porto do Voyager, duas dificuldades principais surgiram no tocante à aquisição de dados e informações:

- I. Como as viagens até Manaus duram em média 15 dias (ida e retorno), nem sempre as embarcações se encontram atracadas no Porto. Isso acaba dificultando a conversa com responsáveis pelas embarcações.
- II. Não há sistematização computacional das listas de passageiros das embarcações que partem desse porto. A lista é manualmente elaborada e fica em poder do comando da embarcação, o que torna o acesso mais complicado. Uma cópia é repassada à ANVISA.

Com base nesse cenário, sistematizamos a informação de previsão de saída das embarcações do Porto do Voyager, disponibilizadas novamente pelo Terminal Hidroviário. Ao que parece, essa informação é a única que a instituição detém sobre os recreios que partem do Porto do Voyager. Ao sistematizá-las, juntamos com os dados de passageiros de três embarcações, cedidos pela ANVISA. Infelizmente, tais dados carecem de informações mais específicas, apresentando apenas a somatória de três embarcações: Itaperaba – 28/05; Oliveira V – 31/05; e GM. Oliveira – 04/06. Esses deslocamentos com dados oficiais foram destacados com azul no Quadro 23.

Tendo em vista as datas de previsão de saída das embarcações, foi possível estimar quantos deslocamentos a mais foram realizados entre Maio e Junho, com saída do Porto do Voyager: oito em maio (totalizando 10 mensais) e sete em junho (totalizando 08 mensais), lembrando que consideramos os dados até o dia 23/06 (dia da disponibilização de todos os dados adquiridos).

Com o possível número de deslocamentos organizados, estimamos o número de passageiros brasileiros e estrangeiros desses deslocamentos utilizando a média de passageiros transportados pelas embarcações do Terminal Hidroviário no mesmo período. Lembrando que a passagem em ambos os portos, possui o mesmo valor (200,00 reais).

Assim, as estimativas mostraram os seguintes dados, que possivelmente estão bem próximos à realidade: oito viagens de Maio: 376 brasileiros e 136 estrangeiros. 7 viagens de Junho: 518 brasileiros; 336 estrangeiros.

Porto do Voyager				
Mês	Embarcação	Data da Saída	Brasileiros	Estrangeiros
Maio	Voyager IV	03/mai	376 *	136 *
	Manoel Monteiro	06/mai		
	Itaberaba	07/mai		
	Oliveira V	10/mai		
	GM. Oliveira	14/mai		
	Itapuranga III	20/mai		
	Voyager IV	24/mai		
	Manoel Monteiro	27/mai		
	Itaberaba	28/mai		
	Oliveira V	31/mai		
Junho	GM. Oliveira	04/jun	518 *	336 *
	Voyager III	07/jun		
	Voyager IV	07/jun		
	Itapuranga III	10/jun		
	Voyager V	14/jun		
	Manoel Monteiro	17/jun		
	Itaberaba	18/jun		
	Oliveira V	21/jun		

Quadro 23: Quantitativo e estimativa de passageiros das embarcações do Porto do Voyager.

* Estimativa do número de passageiros brasileiros e estrangeiros que realizaram o deslocamento.

Org. Alex Butel / 2014

Sobre os deslocamentos realizados pelo transporte do tipo expresso, as informações são semelhantes, principalmente no que se refere ao número de estrangeiros se deslocando até Manaus. Entretanto, enquanto os recreios mantiveram suas passagens no preço original, as lanchas decidiram reajustar o valor das passagens até a capital amazonense.

Segundo a responsável pela venda de passagens, as duas empresas decidiram que em primeiro de Junho, pelo fato da grande procura por passagens para Manaus, por conta da Copa do Mundo, o valor do deslocamento sofreria um aumento de 90,00 reais, passando a ter o valor de 520,00 reais. Segundo ainda a representante das empresas, um aumento ainda mais brusco não faria diferença na procura e nas vendas.

Apesar da considerável capacidade dessas lanchas no que se refere ao transporte de passageiros, normalmente, elas partem de Tabatinga distantes de sua lotação. Isso ocorre por dois motivos: primeiro porque não há uma intensa busca de passagens para Manaus considerando o preço e o tempo de deslocamento; em muitas vezes a passagem

aérea (considerando só o trecho Tabatinga – Manaus) possui um valor mais baixo ou equivalente à passagem de lancha no valor de R\$ 430,00. Em segundo lugar, as passagens dessas mesmas lanchas também são vendidas em outras cidades da calha do Rio Solimões. Assim sendo, a Lancha não pode sair da cidade de Tabatinga desconsiderando as passagens que foram compradas nos outros municípios. Por meio da rede telefônica e de celular, sabe-se quantas passagens foram vendidas nos demais pontos de parada.

Na prática, a Lancha Glória de Deus possui capacidade para transportar 96 passageiros. Já a Crystal, 150 passageiros. A descrição feita acima pode ser exemplificada pelos dados a seguir, referentes ao deslocamento Tabatinga – Manaus realizado pelas duas lanchas nos meses de Maio e Junho de 2014 (Quadros 24 e 25).

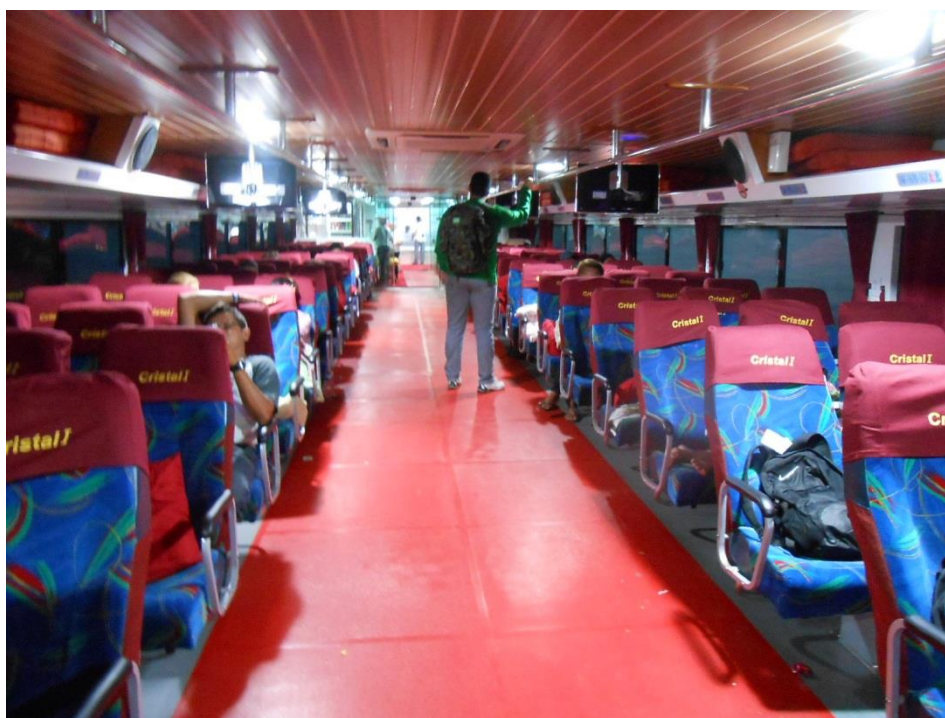


Figura 53: Lancha Crystal – Visão Interna (1)

Fonte. Acervo Nepecab / 2014

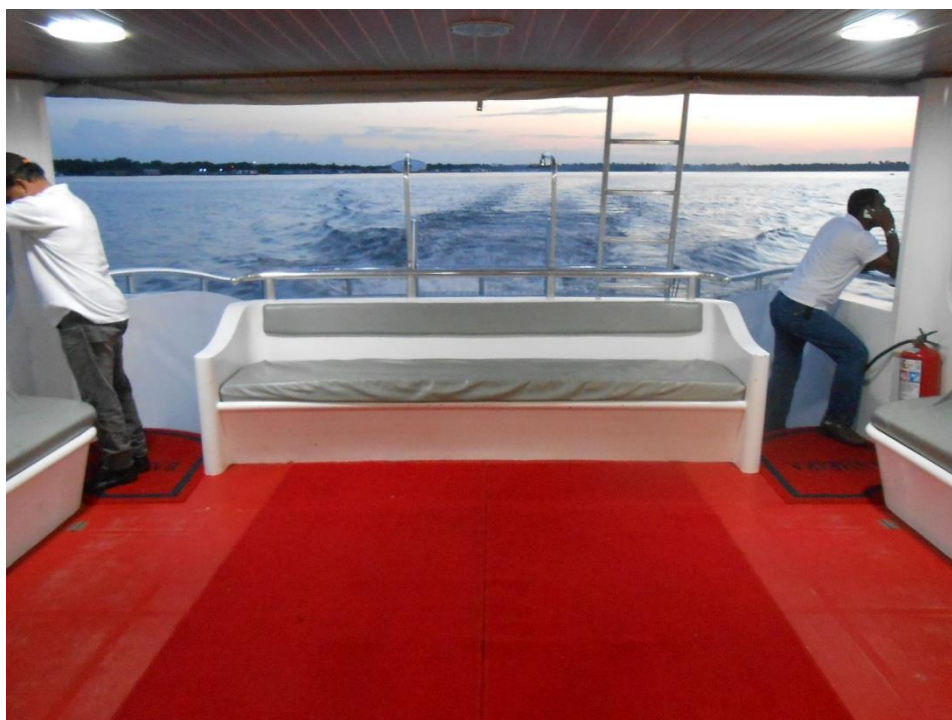


Figura 54: Lancha Crystal – Visão Interna (2)

Fonte. Acervo Nepecab / 2014

Nos dados de ambos expressos, certamente o que mais chama atenção são os deslocamentos realizados justamente às vésperas do início da Copa e também na primeira semana do evento. Especialmente entre 06/06 e 13/06 três viagens com destaque ocorreram, sendo duas do expresso Crystal e uma do expresso Glória de Deus. Nesses três deslocamentos, o número de passageiros que partiram de Tabatinga para Manaus duplicou e triplicou, considerando que a média de saída de passageiros está entre 25 e 30 pessoas. Para além, foram os únicos deslocamentos em que o número de estrangeiros viajando foi maior que o número de brasileiros.

Apesar desse leve aumento, o número de passageiros que partiram de Tabatinga com destino a Manaus a partir do transporte fluvial do tipo expresso, não subiu exorbitantemente como se esperava. O alto valor das passagens pode ter sido um empecilho, uma vez que as passagens aéreas não sofreram reajuste, o que tornou mais viável e prático deslocar-se por aeronave do que por lancha.

Deslocamentos no transporte fluvial regular							
Tipo da Embarcação	Embarcação	Dia	Brasileiros	Manaus como Destino	Estrangeiros	Manaus como Destino	Total de Passageiros
Expresso	Crystal	02/mai	13	2	0	0	13
Expresso	Crystal	09/mai	17	2	4	2	21
Expresso	Crystal	16/mai	30	3	3	2	33
Expresso	Crystal	30/mai	39	14	3	0	42
Expresso	Crystal	06/jun	26	4	28	4	54
Expresso	Crystal	13/jun	19	5	44	43	63
Expresso	Crystal	20/jun	7	1	13	13	20

Quadro 24: Quantitativo de passageiros da embarcação Crystal

Org. Alex Butel / 2014

Deslocamentos no transporte fluvial regular							
Tipo da Embarcação	Embarcação	Dia	Brasileiros	Manaus como Destino	Estrangeiros	Manaus como Destino	Total de Passageiros
Expresso	Glória de Deus	04/mai	19	3	4	2	23
Expresso	Glória de Deus	11/mai	31	1	3	2	34
Expresso	Glória de Deus	18/mai	32	2	6	4	38
Expresso	Glória de Deus	25/mai	32	2	6	5	38
Expresso	Glória de Deus	01/jun	28	1	16	13	44
Expresso	Glória de Deus	08/jun	25	10	43	38	68
Expresso	Glória de Deus	15/jun	18	1	8	8	26
Expresso	Glória de Deus	22/jun	22	5	12	10	34

Quadro 25: Quantitativo de passageiros da embarcação Glória de Deus

Org. Alex Butel / 2014

No tocante ao modal de transporte aéreo, vale ressaltar que inicialmente, no processo de formulação do projeto dessa pesquisa, buscamos informações básicas sobre essa modalidade (empresas que realizavam o deslocamento até Manaus, valores, etc.). Ao longo da pesquisa explorou-se e aprofundou-se o assunto e um cenário das redes de transporte aéreo da tríplice fronteira amazônica (bem como do transporte fluvial e terrestre) foi montado e exposto.

Com base nesse cenário, lembra-se que no que se refere ao deslocamento regular até Manaus, a única empresa que o realiza é a Azul Linhas Aéreas. No momento inicial da pesquisa surgiram relatos que a empresa aérea Avianca estabelecerá um escritório na cidade de Leticia visando à disponibilização de voos diretos da cidade colombiana até Manaus, para o período da Copa. Apesar de não serem relatos concretos e oficiais, a expectativa era enorme.

Caso se concretizasse, esse fato poderia alterar fortemente o monopólio que a Azul estabelece na conexão entre a tríplice fronteira amazônica e a cidade de Manaus. Atualmente, o trecho aéreo Leticia – Manaus só pode ser realizado de forma indireta. A forma mais simples para a realização desse deslocamento, é sair de Leticia à Tabatinga por meio do transporte interurbano, e seguir viagem pelo trecho aéreo Tabatinga – Manaus. A figura a seguir demonstra a extrema dificuldade que seria esse deslocamento se não fosse dessa forma, pois se deve considerar: **a) tempo de deslocamento:** devido a duas escalas sendo uma internacional e também à troca de aeronaves, o tempo total estimado foi superior a dois dias. **b) valor da passagem:** os preços são extremamente elevados, surgindo na pesquisa virtual uma faixa superior a US\$ 2.000,00.

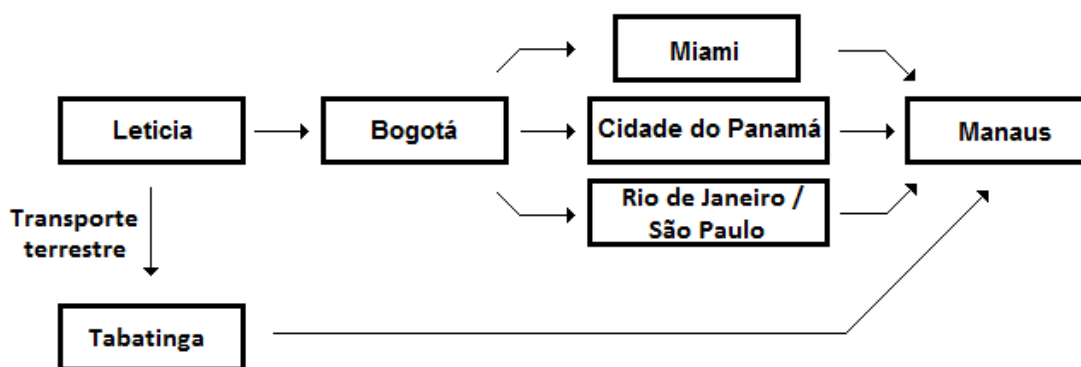


Figura 55: Deslocamento aéreo de Leticia até Manaus.

Fonte: A busca foi realizada em diversas agências de turismo online.

Org. Alex Butel / 2014

Infelizmente, a possibilidade desse trecho direto e internacional entre Leticia e Manaus com a Copa do Mundo não se concretizou. Assim, o deslocamento pela Azul continuou sendo a única alternativa de transporte aéreo até a metrópole amazonense. Vale lembrar que o tempo desse percurso é relativamente curto (três horas), e os valores estão em uma faixa entre R\$ 600,00 e R\$ 1.200,00 (ida e volta).

Foi considerando essas características que formulamos parte da hipótese inicial da pesquisa. Com a possibilidade real desses valores aumentarem consideravelmente no período do mundial, acreditou-se que o transporte fluvial poderia superar no que se refere ao transporte de passageiros até a subsede amazônica da Copa. Mas o aumento que se esperava não ocorreu. A passagem aérea no Trecho Tabatinga – Manaus manteve-se relativamente baixa (em alguns dias já nas proximidades do início do mundial chegou a ocorrer promoções nas quais os preços baixaram consideravelmente), ficando praticamente no mesmo patamar das lanchas expressos que sofreram reajuste.

Dessa maneira, o transporte aéreo obteve grande vantagem frente ao transporte fluvial. Mediante solicitação documental e formal, a Infraero – Unidade de Tabatinga nos disponibilizou dados sobre os embarques regulares ocorridos no período do mundial, onde fica clara a importância desse modal de transporte na conexão com a cidade de Manaus.

Um fato curioso chama atenção: ao solicitarmos à instituição os dados quantitativos de passageiros que embarcaram nos voos regulares da Azul, bem como a nacionalidade dos estrangeiros, o responsável pela disponibilização de dados nos informou que não há um controle sistematizado dessa última informação. Em outras palavras, a Infraero só possui o quantitativo de passageiros, mas não sua origem. Apenas a companhia aérea teria acesso à informação. Isso poderia se tornar um empecilho para nossa análise.

Felizmente, chegou-se a conclusão que era possível cruzar os dados quantitativos de embarque da Infraero com os dados de entrada de estrangeiros no país disponibilizados formalmente pela unidade tabatinguense da Polícia Federal. Cruzando tais dados, foi possível estimar com certa precisão a quantidade de estrangeiros que entraram no país pela Tríplice Fronteira Amazônica no período da Copa do Mundo.

Segundo os dados da Infraero (Quadro 26), em Abril de 2014, 2.163 pessoas embarcaram nos 29 voos realizados pela Azul com destino à Manaus, incluindo brasileiros e estrangeiros (lembrando que não há distinção de nacionalidade). Isso significa dizer que a média de embarque diária desse mês foi de 74,5 passageiros. Em Maio, 2.309 pessoas embarcaram em 32 voos realizados pela companhia aérea. O quantitativo elevou-se da mesma maneira que a quantidade de voos. Dessa forma, a média de embarque diária do mês foi de 74,4 passageiros. Nesses dois meses, o número de desembarques superou o número de embarques.

Deslocamentos no transporte aéreo regular					
Companhia	Período	Decolagens	Embarque	Pouso	Desembarque
Azul Linhas Aéreas	01/04 a 30/04	29	2.163	29	2.554
Azul Linhas Aéreas	01/05 a 31/05	32	2.309	32	2.623
Azul Linhas Aéreas	01/06 a 23/06	22	2.234	22	1.978

Quadro 26: Quantitativo do deslocamento do transporte aéreo regular.

Org.: Alex Butel / 2014

Já em junho, mês da Copa do Mundo, o cenário começa a mudar. Até o dia 23 (dia da disponibilização dos dados) o total de embarque de passageiros com destino à cidade de Manaus era de 2.234 pessoas, para 22 decolagens realizadas, totalizando uma média diária de 97,1 passageiros. Se considerarmos essa média, a última semana de junho ainda contaria com o embarque de quase 700 passageiros, totalizando aproximadamente 3.000 embarques no mês da Copa. Nesse mês, os embarques superaram os desembarques.

Com foi dito anteriormente, buscamos relacionar os quantitativos apresentados com os dados de estrangeiros que deram entrada no posto da Polícia Federal de Tabatinga, objetivando adentrarem legalmente no país. Segundo esses dados, no mês de maio, 1.473 estrangeiros carimbaram sua entrada no Brasil e até o dia 23 de junho, 2.727 estrangeiros tinham realizado o processo. Para completar essa relação, adicionamos a variável do transporte fluvial, quantitativo apresentados nos quadros e discutidos anteriormente.

Mês	Total de entrada de estrangeiros	Transporte Fluvial				Transporte Aéreo
		Terminal Hidroviário		Porto do Voyager		Brasileiros e Estrangeiros
		Brasileiros	Estrangeiros	Brasileiros	Estrangeiros	
Maio	1473	547	197	512 *	272 *	2309
Junho*	2727	599	593	586 *	404 *	2234

Quadro 27: Cruzamento dos dados do transporte fluvial, aéreo e da entrada de estrangeiros no Brasil.

Junho*: Até o dia 23/06

* Estimativas

Org.: Alex Butel / 2014

- **Maio de 2014**

Ao cruzar os dados tem-se para o mês de Maio: 1.473 estrangeiros dando entrada no Brasil, no qual apenas 469 (31,8%) seguiram viagem por meio do transporte fluvial (considerando os recreios e expressos que partem do Terminal Hidroviário e os recreios que partem do Porto do Voyager). Consequentemente, 1.004 estrangeiros (68,2%) adentraram ao Brasil por meio do transporte aéreo. Considerando que nesse mês, o número de embarques nos voos regulares da Azul foi de 2.309, é correto estimar que 43,4% dos passageiros com destino a Manaus eram estrangeiros.

- **Junho de 2014**

Ao buscar informações no aeroporto de Tabatinga já com a Copa ocorrendo, uma funcionária do local relatou que nas duas primeiras semanas de junho, precedendo o início

do mundial, 90% dos passageiros que estavam diariamente embarcando no voo da Azul tinha procedência estrangeira. Naquele momento, essa informação foi vista como um grande exagero.

Mas ao cruzar os dados para o mês de junho (até o dia 23), tem-se: 2.727 estrangeiros dando entrada no posto da Polícia Federal, no qual 997 (36,5%) seguiram viagem por meio do transporte fluvial. Assim, 1.730 estrangeiros (63,5%) adentraram ao Brasil através do transporte aéreo. Considerando que até o dia 23 de junho, 2.234 embarques tinham sido contabilizados pela Infraero é possível estimar o considerável percentual de 77,4% como sendo estrangeiros.

Dessa forma, apenas em termos relativos o transporte fluvial figurou como principal modal de transporte no deslocamento de estrangeiros até Manaus. Essa conclusão pode ser tirada com base nos dados acima, pois em maio apenas 31,8% dos estrangeiros seguiram viagem para Manaus pelo transporte fluvial. 68,2% optaram pelo transporte aéreo. Já no mês da Copa, estima-se que 36,5% dos estrangeiros escolheram o fluvial (crescimento de 4,7%) e 63,5% o transporte aéreo.

É claro que em termos absolutos, o transporte aéreo foi o principal modal de transporte de passageiros estrangeiros da tríplice fronteira até a capital amazonense, no período da Copa do Mundo. Em junho, 1.730 passageiros contra apenas 997 do transporte fluvial. Se adicionarmos as estimativas de brasileiros, ainda assim o transporte aéreo leva vantagem frente à outra modalidade. Maio: 2.309 passageiros contra 1.528. Junho: 2.234 passageiros contra 2.182.

Com um expressivo número de estrangeiros adentrando ao Brasil, consequentemente, o transporte aéreo colombiano também ganhou destaque. Sabe-se que a principal origem dos estrangeiros e colombianos que chegaram à fronteira no período da Copa foi Bogotá. Certamente, a cidade foi o primeiro fixo no recebimento de turistas estrangeiros, e ponto inicial de muitos colombianos, tendo importância fundamental no processo de articulação com a Amazônia colombiana.

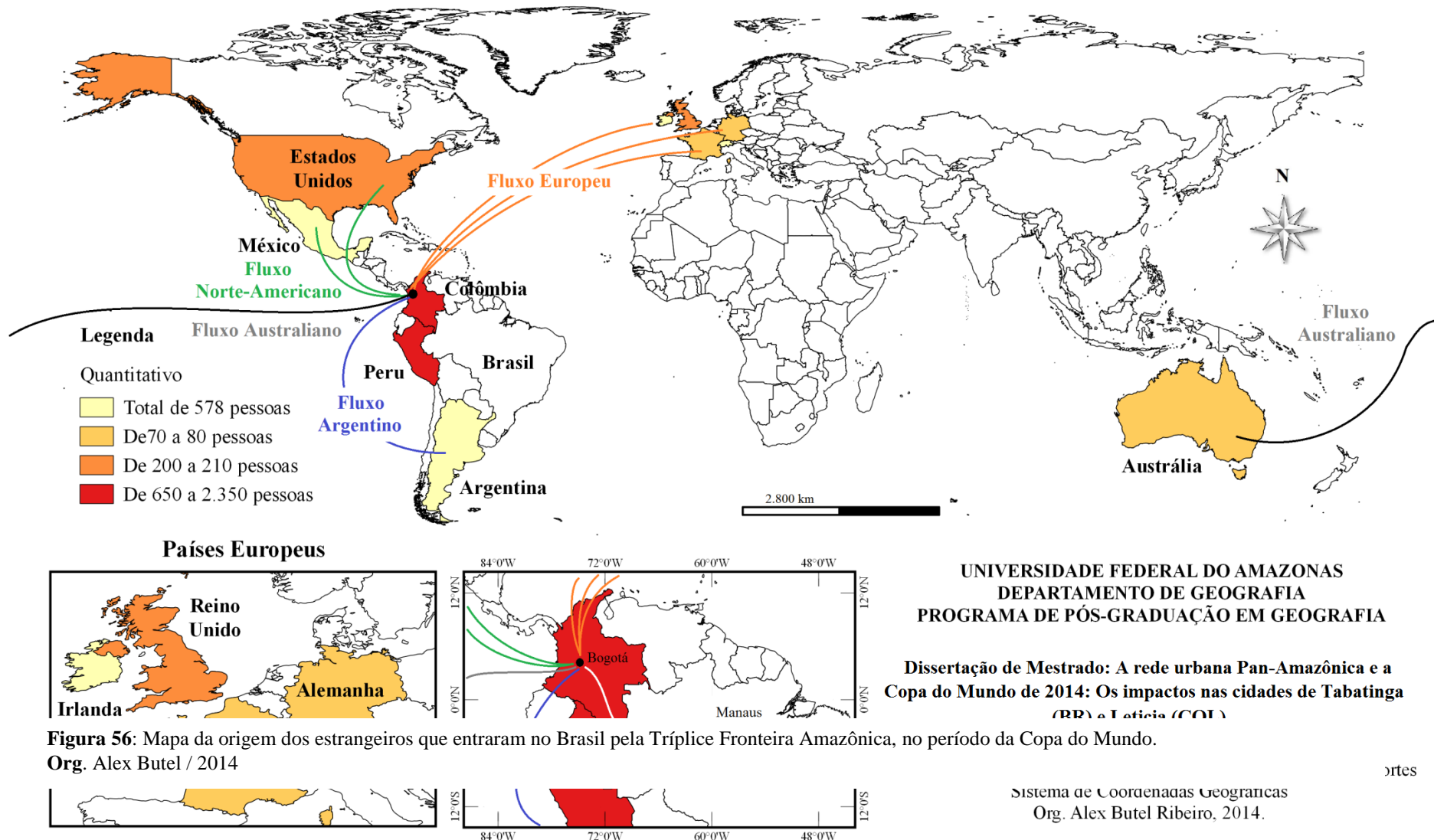
Partiram para Leticia, principalmente estado-unidenses, britânicos, franceses, alemães, suíços, mexicanos, argentinos, irlandeses e australianos. A cidade acabou polarizando importantes fluxos da rede urbana aérea colombiana. Foi possível chegar a essa conclusão com base nos dados disponibilizados pela Delegacia de Polícia Federal de

Tabatinga, mediante a apresentação de ofício, que mostraram a nacionalidade dos estrangeiros que carimbaram sua entrada no Brasil na instituição.

Um grande número de peruanos também entrou no Brasil pela fronteira. Mas logicamente que esses fluxos se diferem dos demais citados. Os peruanos tem muita facilidade no acesso a Tabatinga. Dessa forma, acredita-se que aqueles que partiram para Manaus no período da Copa, são da própria região.

Em um determinado momento (final de maio e início de junho, até especificamente 19/06) não havia possibilidade de compra de passagens para Leticia uma vez que todos os voos que partiriam de Bogotá estavam esgotados. Normalmente, são cobrados 304.000,00 pesos – ida e volta (cerca de R\$ 366,00 no câmbio da fronteira). Com as taxas de embarque o valor sobe para 357.000,00 pesos (R\$ 430,00). As empresas aéreas que realizam tal deslocamento reajustaram o valor das passagens no período do mundial: cerca de 537.000,00 pesos – ida e volta.

Origem dos estrangeiros que entraram no Brasil pela Tríplice Fronteira Amazônica no período da Copa do Mundo de 2014



4.2.3 Na segurança pública

O aumento da segurança foi outro impacto evidente que ocorreu na Tríplice Fronteira Amazônica com a realização da Copa do Mundo. O início dessas ações deu-se em Maio de 2013, quando a prefeitura realizou atividades de segurança pública na cidade de Tabatinga. As ações envolviam a fiscalização de motocicletas e visitas a estabelecimentos comerciais e feiras, com o intuito de buscar produtos ilegais, como por exemplo, a carne de caça. Já a Polícia Federal desenvolvia ações no campo do transporte fluvial, por meio de fiscalizações voltadas para o narcotráfico.

Essas operações, segundo os relatores, foram vistas pela população como “ensaios” para o período da Copa do Mundo e que voltariam a ocorrer periodicamente até a realização do evento. E ao longo do tempo até as vésperas do mundial, voltaram a acontecer. Já no período de realização da Copa, as ações voltaram-se muito mais para o controle das comemorações tanto do lado brasileiro quando do colombiano.

Enquanto as ações de fiscalização ocorriam, as forças policiais tanto brasileiras quanto colombianas mantinham a ordem do que talvez tenha sido o grande destaque da Copa nas duas cidades fronteiriças: as carreatas. Mais de 15 mil pessoas reuniam-se em motocicletas e carros e desfilavam comemorando a vitória de suas seleções na fase de grupos, tanto em Leticia quanto em Tabatinga. O carro da Polícia ia à frente da carreata, organizando a comemoração.

O problema foi que as duas seleções se encontrariam no dia 04 de julho, pela terceira fase do torneio e uma seleção seria eliminada. Uma carreata da seleção vitoriosa adentrando o país vizinho poderia ser um desastre. Nesse sentido, enquanto medida preventiva, no dia 1 de julho ocorreu uma reunião entre as autoridades policiais dos dois países, com o objetivo de reforçar o policiamento na fronteira durante o jogo entre Brasil e Colômbia.

Nessa reunião, decidiu-se que a fronteira seria fechada para garantir a ordem pública e evitar possíveis incidentes. O fechamento da fronteira ocorreu entre as 13 horas e as 22 horas do dia da partida e em tal período, os policiais permitiram apenas a travessia de pessoas em casos de necessidades e após apresentação de documentos comprobatórios. Torcedores que estavam usando camisas das seleções adversárias não puderam de forma alguma cruzar a fronteira.

Para auxiliar as operações de segurança, cerca de 300 policiais militares dos dois países atuaram nas cidades, além de homens do exército colombiano, Polícia Federal e Força Nacional do Brasil. Vale ressaltar que um reforço de 40 policiais da Força Policial Exclusiva foi enviado de Bogotá para a cidade de Leticia, enquanto que 25 policiais militares oriundos de Manaus foram enviados à Tabatinga.

Ficou claro que os impactos da Copa do Mundo nas cidades estudadas foram pontuais. Por outro lado, não há dúvidas que a Copa foi uma oportunidade perfeita para a realização de uma grande festa em ambas as cidades, fato que se concretizou. É importante destacar como um lugar pouco lembrado pelos organizadores do evento, tanto em nível governamental quanto privado, acabou sofrendo impactos nas redes de transporte, comércio e segurança. A região analisada deveria ter sido incluída no planejamento pré-Copa, enquanto uma importante porta de entrada ao Brasil. A ausência desse planejamento mostra o quanto a região amazônica ainda está distante da plena gestão territorial do Estado.

CAPÍTULO 5

A COPA DO MUNDO NA FRONTEIRA: UM RELATO DE CAMPO

5.1 O RELATO

Decidimos finalizar esse trabalho dissertativo, discorrendo brevemente sobre a festa do mundial na fronteira, transcrevendo a seguir, as principais anotações do caderno de campo. Em uma linguagem mais informal e pessoal, em união com a apresentação de imagens dos dias dos jogos, tentamos apresentar como a população de Tabatinga e Leticia portou-se nos dias de jogos da Copa do Mundo.

5.1.1 11 de Junho de 2014: A chegada à fronteira.

Nossa saída da cidade de Manaus ocorreu às quinze horas do dia onze de junho, através de aeronave da companhia Azul. Com duração de cerca de uma hora e quarenta e cinco minutos, o desembarque no Aeroporto Internacional de Tabatinga ocorreu às dezesseis horas e quarenta e cinco minutos no horário de Manaus, quinze e quarenta e cinco no horário local, lembrando que Tabatinga está localizada no Fuso Horário -5h em relação a Greenwich.

A primeira tarde foi utilizada para o reconhecimento da cidade. O registro fotográfico fez-se necessário, visto que a cidade de Tabatinga estava completamente ornamentada para o início da Copa do Mundo que se realizaria no dia seguinte (12/06). A grande movimentação de turistas na cidade chamou atenção, bem como a movimentação dos mesmos em frente à unidade da Polícia Federal. Logo ficou claro que a movimentação era devido às burocracias de entrada no Brasil.

Com a proximidade do início do mundial, a cidade de Tabatinga apresentava-se completamente no clima brasileiro de Copa do Mundo. A principal avenida da cidade, a Avenida da Amizade, a qual permite o acesso à cidade colombiana de Leticia, foi enfeitada e colorida com o “verde-amarelo” da seleção brasileira. O comércio, as residências e as instituições escolares foram enfeitados com bandeiras e adereços canarinhos. O comércio de adereços referentes à seleção era intenso (e assim foi em todos os dias que antecederiam os jogos e especialmente nos dias de acontecimento das partidas).

A cidade de Leticia também estava em clima de Copa do Mundo. Da mesma forma, notava-se um grande movimento de turistas. Apesar de não ser possível comparar a questão da ornamentação das duas cidades, Leticia apresentava no comércio, o espírito futebolístico e o clima colombiano para o mundial. Conscientemente, mostrava mais confiança em seu vizinho de maior tradição no futebol mundial, do que em sua própria seleção: “**Vamos por la gloria**” diziam as propagandas.



Figura 57: Cartaz de enfeite da Copa do Mundo em Leticia.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

5.1.2 Brasil x Croácia: A Copa tem início com o jogo do anfitrião.

Quinta feira, 12 de junho de 2014. Um dia bastante esperando pelos brasileiros, pois a Copa do Mundo do Brasil 2014 teria início. No decorrer da manhã, notou-se que a cidade de Tabatinga já tinha outra dinâmica, diferente do cotidiano diário. A cidade contava com uma grande movimentação de pessoas vestidas com o uniforme da seleção brasileira e comprando mais adereços. O comércio de acessórios do Brasil fervia. Restavam poucas horas para o tão esperado início da Copa do Mundo do Brasil.



Figura 58: Camisas da Seleção Brasileira a venda em Tabatinga

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 59: Venda de adereços da Seleção Brasileiras na Avenida da Amizade

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

Diferentemente de todas as instituições públicas (com exceção das hospitalares) da cidade que suspenderam suas atividades no turno vespertino, o comércio não fechou no momento do jogo. Supermercados e mercadinhos continuavam abertos vendendo alimentos e bebidas. Os vendedores ambulantes detinham a venda de camisas, chapéus, faixas, bandeiras, cornetas, vuvuzelas e pulseiras da seleção. Já os grandes bares, que transmitiam os jogos em telões ou por projeção, reuniam a multidão. Os veículos apresentavam-se sempre com uma bandeirola pendurada. Tabatinga estava pronta para o início da Copa do Mundo, como qualquer outra cidade brasileira.

Em São Paulo, Brasil e Croácia davam início a Copa do Mundo de 2014. O jogo tenso e difícil preocupava os torcedores brasileiros. A preocupação aumentou quando a seleção croata abriu o placar na capital paulista. Os ânimos só voltaram a se acalmar cerca de vinte minutos depois, quando a seleção brasileira empata o jogo ainda no primeiro tempo. Já na segunda etapa, com o apoio da torcida apaixonada, a seleção canarinha vira

o jogo, aumentando o placar nos últimos instantes da partida. Final de jogo, Brasil 3 x 1 Croácia. A seleção brasileira começava o mundial com o pé direito.

No Brasil, de alguma forma o futebol tem o poder de temporariamente minimizar as tristezas. Os problemas e as desigualdades sociais são por alguns momentos esquecidos. São curtos momentos que se tornam grandes e inesquecíveis. E naquele momento, a Copa do Mundo os fazia serem reais. Logicamente que quando o espetáculo é realizado “em casa”, o momento de alegria é elevado. Ao fim do jogo, Tabatinga apenas demonstrou que já estava preparada para a vitória brasileira.

A Polícia Militar passou a liderar uma grandiosa carreata em comemoração à vitória. Uma “carreata” de poucos carros, onde a motocicleta possuía lugar de destaque. A polifonia das buzinas e vuvuzelas não conseguiam esconder o som alto dos poucos carros que circulavam na avenida, emanado o som das antigas cantigas nacionalistas do período do governo militar, de apoio à seleção brasileira: “Vamos todos juntos, pra frente Brasil! Salve a seleção”.



Figura 60: Polícia Militar a frente da carreata na Avenida da Amizade

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 61: Carreata após a vitória da Seleção.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

A Avenida da Amizade tornou-se palco de uma grandiosa festa que tinha naquele momento, dois elementos principais, bem ao estilo brasileiro: o futebol e a cerveja. E claro que não poderiam faltar aqueles torcedores que “passam dos limites”. Literalmente, a expressão “passar dos limites” é a melhor a ser usada aqui. O marco fronteiro entre Brasil e Colômbia ficou tenso quando grupos de brasileiros, em sua eufórica comemoração, passaram a entrar na Colômbia em motocicletas a grande velocidade e sem portar capacete. A lei de trânsito dos dois países é equivalente, no que diz respeito à

proibição do não uso desse acessório de segurança. A diferença é que na Colômbia a lei é cumprida.

Tudo ocorre de forma tão rápida e descontrolada que a força de segurança da Colômbia não consegue fazer o pleno controle, visto a rapidez e a “desobediência” dos brasileiros ao serem indicados a não ultrapassarem os limites internacionais, sem a devida segurança. Algumas motocicletas foram apreendidas, mas nada que impedisse que a festa chegasse ao país vizinho.

O primeiro dia da Copa do Mundo parecia ter mais de 24 horas e a festa demorou a terminar, entrando pela madrugada. Certamente foi uma quinta-feira com cara de sábado. Na manhã seguinte, Tabatinga apresentava-se como uma “cidade fantasma”. Pouquíssimas pessoas circulavam nas ruas e o comércio abriu as portas um pouco mais tarde. A normalidade da sexta-feira só voltaria por volta das dez horas da manhã.

5.1.3 Colômbia x Grécia: A estreia da Colômbia no mundial e o fechamento da fronteira.

O Sábado que marcava a estreia da seleção colombiana na Copa do Mundo foi incomum. Por conta das eleições presidenciais no país, que ocorreriam no dia seguinte (15/06/14), a fronteira entre os dois países foi fechada. Estava restrito o acesso à Leticia, de pessoas que se encontravam em Tabatinga. As forças armadas e policiais colombianas faziam a segurança de todos os acessos possíveis à cidade.

É interessante ressaltar que o comércio colombiano se posicionou contrário a essa atitude, visto que seriam dois dias de poucas vendas na cidade. Isso porque o consumo brasileiro em Leticia é um forte trunfo e movimenta seu sistema comercial.

Nesse sentido, infelizmente não houve a possibilidade de adentrarmos em território colombiano. Restou-nos a opção de acompanhar o jogo de estreia da seleção da Colômbia em Tabatinga. Às onze horas da manhã no horário local tinha início a partida. Muitos colombianos residentes na cidade de Tabatinga ocuparam alguns bares da cidade para torcer por sua seleção. Claro que os brasileiros afeiçoados por seus vizinhos aumentavam o quantitativo da torcida.

Também se notavam muito peruanos com o uniforme da Colômbia. Um fato curioso chamou nossa atenção: Ouvimos peruanos conversando entre si, falando que torceriam pela Colômbia na Copa do Mundo, mas pelo Brasil, não. Algo pontual? Talvez. Mas aparentemente, colombianos e peruanos não torcem igualmente pela seleção brasileira, como nós fazemos por eles. Na tríplice fronteira, em se tratando de futebol, parece que Colômbia e Peru têm uma maior afinidade entre si e o Brasil aparece como um “amigo distante que é bagunceiro, prepotente e o pior: fala diferente”.



Figura 62: Bar em que assistimos ao jogo da Colômbia em Tabatinga

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 63: Fronteira fechada por conta das eleições presidenciais na Colômbia.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

Em Tabatinga, com direito à transmissão da TV colombiana e narração em espanhol, acompanhamos a espetacular vitória da Colômbia sobre a Grécia, pelo placar de 3 a 0. Mesmo desfalcados de alguns jogadores importantes, nossos vizinhos sul-americanos fizeram uma grande partida. Após o jogo, colombianos, peruanos e brasileiros que estavam em Tabatinga formaram uma pequena carreata de motocicletas e desfilaram pela cidade com adereços e bandeiras que portavam o vermelho, o amarelo e o azul, em comemoração à vitória na estreia do “campeonato mundial”.

5.1.4 Brasil x México: Um empate amargo

Três dias depois do jogo da Colômbia, a seleção brasileira voltava a entrar em campo pela Copa do Mundo. Caso vencesse novamente, já estaria classificada para a segunda fase da competição. Em Tabatinga, o movimento no setor comercial na manhã da partida era muito forte. Decidimos caminhar até a região portuária da cidade para coletar informações variadas e analisar o grande movimento que se estabelecia em torno

do jogo do Brasil. Retornamos para nosso local de estadia por volta do meio dia. O almoço serviu como “aquecimento” para a partida contra a seleção mexicana, que aconteceria logo em seguida, às 14 horas no horário local.

Devidamente uniformizados, fomos assistir ao primeiro tempo da partida em uma lanchonete na Avenida da Amizade. O pouco movimento no local nos possibilitou acompanhar o jogo tranquilamente e sentados (o que era difícil nos bares mais movimentados da cidade). A partida estava difícil. O tempo passava rapidamente e o gol insistia em não sair. O Brasil estava jogando em casa e com o apoio da torcida e de fato, possuíamos um time melhor. Em alguns momentos, tivemos boas oportunidades e o gol parecia próximo. Por outro lado, a seleção mexicana também conseguia levar perigo em seus ataques. O juiz apitou o fim do primeiro tempo sem alterações no placar.

No intervalo, decidimos que veríamos o segundo tempo da partida em um lugar mais movimentado. A esperança de um gol brasileiro motivou nossa ida a um grande bar na Avenida da Amizade. Seria importante ver a massa tabatinguense no processo de torcida e se o gol saísse, a comemoração seria espetacular. Nesses pontos específicos (grandes bares com projeção dos jogos em telões) era possível ver como um evento de nível global tinha o poder de movimentar e impactar uma cidade no interior do Amazonas e no coração da Amazônia.

A circulação no bar em que paramos era intensa. As bebidas com preços elevados era um fato que aos olhos de todos, parecia não fazer diferença (com exceção de mim!). O que importava para a massa era participar da grande festa e da torcida pela seleção. Infelizmente, a exigência, impaciência e esperança da torcida brasileira não se transformaram em gol. Com uma atuação inspirada do goleiro (que em alguns momentos contou com um pouco de sorte), a seleção mexicana conseguiu segurar o Brasil e arrancar um empate na partida contra o anfitrião.

O resultado influenciou diretamente na festa pós-jogo. Obviamente que, além de colocar em xeque a força de nossa seleção, o empate sem gols adiou a realização da grande carreata que havia ocorrido no primeiro jogo e que já era esperada na cidade. Alguns torcedores menos insatisfeitos com o resultado ainda ensaiaram um desfile de motocicletas com direito a buzinas e bandeirolas canarinhas. Mas logo se dispersaram. Na segunda partida da seleção, sem vitória, a grande festa acabou nas primeiras horas após o jogo.

5.1.5 Colômbia x Costa do Marfim: A esquina da classificação.

A segunda partida da Colômbia na Copa do Mundo aconteceria na quinta-feira, dezanove de junho, na cidade de Brasília. O duelo seria contra a forte seleção africana da Costa do Marfim. Finalmente, tínhamos a oportunidade de assistir um jogo da seleção colombiana, em seu território.

A partida ocorreria às onze horas no horário local. Por volta das dez horas partimos para Leticia para entrar no clima colombiano da Copa. Aproveitamos para fotografar e filmar os momentos do pré-jogo. Torcedores apaixonados desfilavam pela cidade com o uniforme tricolor e portavam bandeiras e adereços diversos da Colômbia. A cidade estava linda e a torcida confiante, sobretudo por conta do belo futebol apresentado pela seleção no primeiro jogo, contra a Grécia. Assim como em Tabatinga, o comércio de camisas da seleção colombiana era intenso.



Figura 64: Venda de camisas da seleção colombiana em Leticia (1)

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 65: Venda de camisas da seleção colombiana em Leticia (2)

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

A alguns minutos do início da partida, surge uma séria dúvida: onde assistir ao jogo? As opções eram diversas. As lanchonetes espalhadas pelo centro comercial de Leticia estavam lotadas. Os ótimos bares leticianos ferviam! Apesar das várias opções, decidimos ficar em um lugar mais simples, mas que representava a união da grande torcida colombiana. Uma esquina próxima ao marco fronteira entre as duas cidades tinha um grande telão que transmitiria o jogo ao vivo. Lá permanecemos.

Tudo estava pronto. A torcida era uma mescla de colombianos bem uniformizados, brasileiros festeiros, peruanos espectadores e diversos turistas com câmeras registrando aquele momento único. Os tuc-tucs completamente enfeitados transportavam passageiros e aproveitavam para vislumbrar a festa. Nesse clima positivo, o jogo começou.



Figura 66: Telão em que passava ao vivo os jogos da seleção colombiana.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 67: Tuc-Tuc enfeitado com as cores colombianas.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 68: Torcida colombiana assistindo ao jogo de sua seleção.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

Mais uma vez a seleção colombiana mostrava um excelente futebol e com um bom ritmo de jogo, conseguiu abrir o placar ainda no primeiro tempo. No momento do gol, a grande torcida explodiu! Buzinas, vuvuzelas e gritos em espanhol ecoavam enquanto as pessoas corriam para o meio da rua sem qualquer preocupação. Bandeiras tremulavam e abraços entre desconhecidos aconteciam. Após o intervalo, a seleção tricolor voltou a marcar e movimentar o placar. Novamente, o gol explode a torcida!



Figura 69: Momento do gol da seleção colombiana.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 70: Momento do gol da seleção colombiana.

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

A vitória estava bem encaminhada e tudo estava tranquilo, até que a Costa do Marfim marca um gol na reta final da partida e põe fogo no jogo. Apesar da tensão nos minutos finais, a seleção colombiana consegue segurar a pressão e sai com uma grande vitória em Brasília. O triunfo garante antecipadamente sua classificação para a segunda fase da Copa do Mundo, uma vez que tinha vencido o primeiro jogo.

Naquele momento, tinha início uma merecida comemoração colombiana! Uma carreata amarela, azul e vermelha começou a se formar exatamente na esquina onde estávamos (ao final das contas, o local se fez uma excelente escolha). A carreata tinha um local definido para seguir: a cidade de Tabatinga. Chegava a hora dos brasileiros assistirem a comemoração dos colombianos.

Caminhamos o mais rápido possível para o marco fronteiro e esperamos a carreata adentrar ao Brasil. Tranquilamente, motocicletas, motocarros, carros e caminhonetes, em sua maioria colombiana, ultrapassavam o limite formal entre os países

e passeavam orgulhosos pela cidade brasileira. É claro que brasileiros (tal como nossa equipe) e peruanos estavam no meio da festa.

A carreata era liderada pelo caminhão dos bombeiros leticiano e pelas forças policiais colombianas e brasileiras. Apesar de todos os cuidados possíveis, sabe-se que alguns acidentes ocorreram. A imprudência dos motociclistas é muito grande. Felizmente, as instituições hospitalares de Tabatinga não paralisaram suas atividades com os jogos do mundial. O serviço de pronto-atendimento, urgência e emergência da rede estadual de saúde continuou funcionando em plantão de 24 horas, mesmo em dias de partidas.



Figura 71: Momento em que a carreata chega ao marco fronteiro e entra em Tabatinga (1)

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 72: Momento em que a carreata chega ao marco fronteiro e entra em Tabatinga (2)

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 73: Momento em que a carreata chega ao marco fronteiro e entra em Tabatinga (3)

Fonte: Acervo Nepecab / 2014



Figura 74: Carreata colombiana em Tabatinga

Fonte: Acervo Nepecab / 2014

5.1.6 Brasil x Camarões: Chuva, futebol, classificação, carreata e mais chuva!

No dia 23 de junho, a seleção brasileira precisava vencer para passar à próxima fase da Copa. Era o último jogo fase inicial de grupos e seu adversário era a já eliminada seleção de Camarões. A partida aconteceria em Brasília.

Recebemos um convite para assistirmos ao jogo na casa de um amigo, nas proximidades de onde estávamos hospedados. A forte chuva que caía momentos antes da partida foi um dos fatores que fizeram com que aceitássemos o convite. Às quinze horas no horário local tinha início a partida.

A seleção brasileira abriu o placar aos 16 minutos do primeiro tempo. Deu a impressão que o jogo seria fácil. Mas aos 25 minutos a seleção africana empatou a partida deixando os nervos brasileiros à flor da pele. Aos 34, o Brasil volta a balançar as redes camaronesas, fazendo a alegria dos torcedores por mais duas vezes no segundo tempo. Ao final do jogo, o placar mostrava 4 x 1 para nossa seleção.

Após a vitória e com a classificação para a próxima fase certa, era o momento de comemorar. A chuva ainda era forte, mas claro que não foi um empecilho para a formação da então tradicional carreata tabatinguense, símbolo das vitórias da seleção. Mais uma vez liderada pela polícia militar, a carreta desfilava sobre a forte chuva na Avenida da Amizade esbanjando a soberania da única seleção penta campeã mundial.

É claro que era necessário fazer com que os colombianos se lembrassem de nossa força no futebol e qual era o país que estava aqui do outro lado (parece que em alguns momentos eles esqueciam). Em alguns locais em Leticia, ouvíamos nossos vizinhos desdenhar da seleção brasileira, falando que era um time fraco e ruim, e que a seleção deles naquele momento era melhor (ao final das contas, talvez eles estivessem certos quanto à força da seleção brasileira; mas pelo menos, vencemos a partida contra eles e os eliminamos!).

A carreata da vitória chegou a Leticia, desfilou e ao retornar à Tabatinga, a comemoração foi longa. O tempo chuvoso passou e a segunda-feira transformou-se em sábado. Os bares, lanchonetes e restaurantes tinham ótimo movimento. Para a população tabatinguense era hora de comemorar até o fim do dia e esperar pelo próximo jogo do Brasil. Também era o momento de descansar e se preparar para ver a Colômbia em seu último jogo pela fase de grupos, que ocorreria no dia seguinte.

O breve vídeo que segue em DVD anexo à dissertação, tentou resgatar alguns dos principais momentos da grande festa que foi a Copa do Mundo de 2014 na Tríplice Fronteira Amazônica. Com duração de seis minutos, o vídeo apresenta filmagens e fotos dos dias de jogos tanto da seleção brasileira quanto da seleção colombiana, que servem de apoio para o relato elaborado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Certamente, os megaeventos possuem o poder de transformação sobre os espaços onde são realizados. Essas transformações ocorrem especialmente nas cidades sedes que os realizam, mas o espetáculo consegue se projetar em outras espacialidades, que podem ou não ter suas dinâmicas urbanas igualmente alteradas.

Para a plena compreensão desse processo, ratifica-se a necessidade de se distinguir teoricamente as faces dos discursos desenvolvimentistas, dos impactos e dos legados que um megaevento esportivo pode gerar. Tais eventos são baseados em discursos extremamente midiáticos com promessas de inúmeras vantagens, que podem se apresentar na forma de impactos e legados. Apresentam-se como estratégias utilizadas pelos gestores urbanos na busca de seus interesses.

A Copa do Mundo de 2014 no Brasil foi um claro exemplo prático desse cenário teórico. Os discursos do que a Copa poderia trazer e gerar ao Brasil afetaram a população como um todo, seja no âmbito econômico, político, social ou simplesmente cultural. Uma Copa no país do futebol seria algo extraordinário. Desde que o país foi eleito sede do mundial, passamos por uma grande promessa de transformação tanto em termos espaciais quanto sociais. Manaus participou diretamente desse processo e ofereceu sua “singela e cara contribuição” ao grande evento. A Copa movimentou e impactou a economia local e redefiniu a imagem da cidade no cenário nacional, que segundo as teorias sobre a temática, pode ser considerado um legado. Lembra-se que havia expectativas de que a desordem reinaria em Manaus, vista como cidade de menor expressão futebolística e urbana, entre todas as sedes.

Os discursos desenvolvimentistas difundiram-se pelas metrópoles sedes do evento e igualmente, alcançaram cidades que estão à margem de uma discussão eminentemente urbana. As cidades amazônicas de Tabatinga e principalmente Leticia engajaram-se nesse entusiasmo dos discursos e tentaram de alguma forma, usufruir de possíveis benefícios. Algo como um “tiro no escuro”.

Seria possível a ocorrência de algum impacto em cidades localizadas no coração do subdesenvolvimento latino-americano, que são consideradas pequenos centros em seus respectivos países, distante da centralidade econômica das grandes metrópoles? Porque não? A região amazônica é repleta de singularidades especialmente no que se

refere ao urbano. A importância que essas duas cidades locais possuem na dinâmica territorial, que nesse caso é internacional, é enorme.

Dai a relevância da discussão de Pan-Amazônia. Na verdade, a definição de Amazônia é uma tarefa complicada. De um lado, as inúmeras tentativas de regionalização abrem um leque para diferentes análises e abordagem e por outro, são inconclusivas. A Amazônia é uma unidade geopoliticamente fragmentada, mas a nível físico-natural, unificada. E essa visão unitária acaba sendo o caminho mais extenso para qualquer análise, mas com a vantagem de trazer à tona aspectos mais concisos da realidade regional.

Em uma escala nacional, Tabatinga e Leticia podem não passar de centros aquém da urbanidade que se espera o atual mundo globalizado. Não são consideradas sequer cidades médias que em termos práticos, detém certa importância na rede urbana nacional. Faz-se igualmente uma crítica a essa própria noção de cidade média no Brasil, pois as teorias que versam sobre a temática tem geralmente origem baseada na forte urbanização do sudeste, uma realidade histórica que não se enquadra para região Amazônica. Literalmente, a urbanização amazônica é outra história.

Mas deve ser aqui ratificado, que em nível regional essas duas cidades, dada sua unicidade possuem grande importância territorial pelas funções que desempenham no âmbito de disponibilidade de bens e serviços, circulação de mercadorias e oferta de equipamentos urbanos para a população de três países. E uma realidade conurbada internacionalmente poderia ser diferente?

Tabatinga e Leticia ainda fazem parte de um circuito tradicional de produção e de consumo urbanos uma vez que estão vinculadas às inversões internas e exercem demanda sobre as produções regionais. Nesse sentido, desenvolvem-se em função do crescimento demográfico e da dinâmica rural, que renovam uma população conservadora de hábitos de vida, bem como costumes alimentares e vestuário, próximos ao do mundo rural, por serem incapazes de participar completa e frequentemente de um tipo moderno de consumo.

Por outro lado, também se inserem em um circuito moderno de produção (para algumas mercadorias específicas) e consumo urbanos, já que concomitantemente, se apoiam em uma economia internacional. Economia baseada em tratados econômicos que lhe trazem capitais e técnicas exógenas, mantendo ainda relações socioeconômicas com

centros de grande expressão no Brasil (Manaus), na Colômbia (Bogotá) e no Peru (Iquitos). Dessa forma, dialeticamente as cidades desvinculam-se da região em que estão alocadas, mas por meio delas inserem-se de forma contundente na rede urbana pan-amazônica.

A análise de cidades médias geralmente relaciona-se com industrialização (novamente, uma característica da realidade do sudeste brasileiro). Nem sempre essa associação direta pode ser estabelecida, pois muitas delas não são cidades industriais. Isto não significa, no entanto, que a industrialização não tenha imposto novos papéis às cidades menores da rede urbana brasileira, pois no caso desses processos, as dinâmicas industriais estiveram orientadas para a constituição de um mercado consumidor nacional e no caso específico da Tríplice Fronteira Amazônica, um mercado internacional.

As cidades médias tiveram seus perfis funcionais orientados pelos interesses de distribuição da produção industrial em escala nacional. Dessa forma, é importante entender que o próprio consumo teve um papel muito mais importante na orientação dos papéis intermediários dessas cidades do que a própria produção industrial. Nessa dinâmica econômica, as cidades médias ganharam novos papéis. Nessa concepção, Tabatinga e Leticia, em sua unicidade devem ser entendidas no mínimo como cidades médias. Seus papéis são de fundamental importância para a fluidez econômica e territorial da região, seja no âmbito da disponibilidade de bens, serviços e equipamento, seja por sua densidade das redes de transportes.

Essa importância foi devidamente demonstrada com a análise das articulações que essas cidades exercem. Conseqüentemente, outro ponto que deve ser esclarecido é a própria noção de rede urbana na Amazônia. O trabalho aponta para um cenário de certa complexidade se posicionando contrário às noções de simplicidade dessa rede. A circulação de mercadorias é intensa e quando se adiciona a análise as variáveis “fluidez informal” e “comunidade rurais” a rede se torna mais ainda densa.

Foi por conta dessa rede urbana que a tríplice fronteira sofreu impactos com a Copa do Mundo. Sua localização estratégica enquanto porta de entrada ao Brasil foi o outro fator determinante. Nas cidades de Tabatinga e Leticia, a Copa do Mundo de 2014 foi uma grande festa. Mas pouco se investiu na organização dessa festa. De certa maneira, fato esperado. No que se refere às questões relacionadas ao mundial de 2014, é possível afirmar que as duas cidades estudadas deixaram a desejar com possíveis investimentos

voltados ao mundial. Como foi visto, foram ações pontuais, que não influenciaram diretamente na dinâmica urbana das cidades.

Os impactos nos setores comerciais e de serviços hoteleiros, bem como o infraestrutural foram extremamente escassos. Lembra-se que a forma que foi realizada a venda de ingressos para os jogos que ocorreriam na Arena da Amazônia (cadastro on-line e sorteio), assim como dos outros estádios, certamente foi um empecilho para a concretização de pacotes de serviços e parcerias por parte da rede hoteleira.

Por outro lado, os impactos nas redes de transporte apresentaram certo destaque. Leticia teve seus fluxos turísticos intensificados, como já era esperado. Entre 6.500 e 7.000 turistas chegaram à fronteira entre Maio e Junho, superando a média de 2.500 turistas mensais. A principal origem dos estrangeiros e colombianos que chegaram à fronteira no período da Copa foi Bogotá. Partiram para Leticia, principalmente estadunidenses, britânicos, franceses, alemães, suíços, mexicanos, argentinos, irlandeses e australianos, dada a facilidade de acesso por via aérea das capitais desses países à Bogotá.

No lado brasileiro, coube à Tabatinga fazer essa interligação com Manaus. Uma das grandes surpresas do trabalho foi que apenas em termos relativos o transporte fluvial figurou como principal modal de transporte no deslocamento de estrangeiros até Manaus, a partir de um leve aumento de passageiros no mês de junho. Em termos absolutos, o transporte aéreo foi o principal modal de transporte de passageiros estrangeiros da tríplice fronteira até a capital amazonense, no período da Copa do Mundo.

Conclusivamente, a cidade de Leticia sempre se manteve a frente de Tabatinga, pois conseguiu visualizar que poderia tirar alguma vantagem de tal acontecimento em seu setor turístico. E o fez. Apesar de não contar com o fluxo esperado de turistas, se beneficiou recebendo ao final de maio e principalmente em junho, o equivalente a três meses de visitantes.

De outro lado, a cidade de Tabatinga. A principal cidade brasileira da fronteira, pouquíssimo fez. O fato do grande evento contar com jogos em uma cidade de relativa proximidade, não influenciou planejamentos e ações de investimento na cidade. Tabatinga manteve-se distante da discussão e das previsões que se esperavam com a realização da Copa do Mundo no Brasil. Parece não ter havido uma visão (não apenas da iniciativa privada e do Poder Público, mas da população como um todo) de que poderiam ocorrer impactos concretos na cidade com a realização da Copa, por ser uma zona de

fronteira e de intenso fluxo de turistas, portanto, uma porta de entrada à Manaus e ao Brasil. Suas pífias ações ratificaram o famoso “jeitinho brasileiro”, com realizações desorganizadas, improvisadas e em cima da hora.

Apesar de pontuais e relativamente simplórias, as mobilizações que ocorreram nas duas cidades se mostraram relevantes para a pesquisa, e deixam claro não apenas o “pouco” que foi feito, mas especialmente o “muito” que poderia ter sido feito e não foi. Este “muito” não diz respeito apenas às infraestruturas urbanas, hotelaria, comunicação e transporte, que não foram melhoradas. Refere-se principalmente a oportunidade perdida por parte do poder público e da iniciativa privada tri-nacional de unirem forças para consolidar ainda mais a importante rede urbana pan-amazônica que a região da Tríplice Fronteira Brasil-Peru-Colômbia estabeleceu.

REFERÊNCIAS:

AMORIM FILHO, ET AL. **Os limiares demográficos das cidades médias.** Minas Gerais, 2002.

ARAGÓN, Luiz Eduardo. **Amazônia, conhecer para desenvolver e conservar: cinco temas para um debate.** São Paulo: Hucitec, 2013.

ARAGÓN, Luiz Eduardo. Até onde vai a Amazônia e qual é a sua população? In: ARAGÓN, Luiz Eduardo. (org.). **Populações da Pan-Amazônia.** Belém: NAEA, 2005, pp.13-23.

ARAUJO, S. ET AL. **Impactos dos XV Jogos Pan-Americanos de 2007 na Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, Cidade do Rio de Janeiro.** Anais do 7º Seminário Internacional Espaço Sustentável: Inovações em edifícios e cidades. São Paulo, 2008. Disponível em: www.usp.br/nutau/CD/112.pdf

BECKER, Bertha. Amazônia: mudanças estruturais e tendências na passagem do milênio. In: MENDES, Armando Dias (org.). **Amazônia: terra e civilização.** Belém: Banco da Amazônia, 2004, pp. 115-40.

BENCHIMOL, Samuel. **Navegação e transporte fluvial na Amazônia.** Manaus, UA, 1995.

BESSA, K. C. **Reestruturação da rede urbana brasileira e cidades médias: o exemplo de Uberlândia (MG).** Caminhos da Geografia. Uberlândia, v. 24, n.16, p.268-288, out. 2005.

BIENENSTEIN, G.; ET AL. **Megaeventos e metrópoles: insumos do Pan-2007 e perspectivas para as Olimpíadas de 2016.** In: MASCARENHAS, G; BIENENSTEIN, G; SÁNCHEZ, F. (Org.). O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2011.

BRASIL, Ministério do Planejamento - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). **Iniciativa para implantação da infraestrutura regional da América do Sul.** Brasília: Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos – MPOG, 2002.

CONTE, Cláudia Heloiza. **Cidades médias: discutindo o tema.** Sociedade e território. Natal: v. 25, n. 1, 2013.

CASTELLO BRANCO, M. Luisa Gomes. Algumas Considerações sobre a identificação de cidades médias. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição.** Expressão Popular: São Paulo, 2007.

CAVALCANTI, M. A. H.; CASTILHO, C. J. M. **Grandes eventos e produção do espaço: uma análise de São Lourenço da Mata/PE como sede da Copa do Mundo de 2014 – Apontamentos iniciais.** Anais do SIMPURB, 2011.

CDEA – Commission on Development and Environment for Amazonia. **Amazonia without myths.** Washington, D.C.: IDB/UNDP/ACT, 1992.

CHRISTALLER, W. **Central places in Southern Germany.** Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1966.

CORRADINE, Jaime Escobar. Leticia - **Alfredo Vásquez Cobo (SKLT / LET).** Disponível em: <http://www.aviacol.net/aviacion-civil/aeropuertos-colombianos/leticia-alfredo-vasquez-cobo-skl-let.html>. Publicado em 2010. Acesso em Julho de 2014.

- CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de cidade média. *In*: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. Expressão Popular: São Paulo, 2007.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Identificação dos centros de gestão do território no Brasil**. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, v. 57, n. 1, p. 83-102, jan./mar. 1995.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 2002.
- COSTA, Eduarda Marques. **Cidades médias. Contributos para a sua definição**. Finisterra, XXXII, 74, 2002, p. 101-128.
- DACOSTA, L. **Posicionando questões básicas sobre meio ambiente em megaeventos esportivos na Copa do Mundo de Futebol 2014 a ser realizada no Brasil**. In: BRASIL, Ministério do Esporte. Legados de Megaeventos Esportivos. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.
- DACOSTA, L.; MIRAGAYA, A. **Estado da arte do conhecimento sobre legados de megaeventos esportivos no exterior e no Brasil: introdução aos temas e autores deste livro**. In: BRASIL, Ministério do Esporte. Legados de Megaeventos Esportivos. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.
- DAVID, Robert Carvalho de Azevedo; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **O transporte fluvial expresso: um novo segmento na rede fluvial Amazônica**. Anais do Encontro Nacional de Geógrafos – ENG. Porto Alegre, 2010.
- DAVID, Robert Carvalho de Azevedo. **A dinâmica do Transporte fluvial de passageiros no estado do Amazonas**. Manaus: UFAM, 2010.
- DOMÍNGUEZ, Camilo. Colombia y Pan-Amazonia. In: Universidad Nacional de Colombia. **Colombia amazônica**. Bogotá, D.E.: FEN Colombia, 1987, p. 33-54.
- ESCHER, T. A. **A Copa do Mundo para os brasileiros: o sentimento nacionalista que não acaba**. Movimento e Percepção (online). V. 11: 3-5, 2010.
- ESTENDER, A.; ET AL. **O legado da Copa do Mundo em 2014**. Anais do SIMPOI, 2011.
- EUZÉBIO, Emerson Flávio. **A porosidade territorial na fronteira da Amazônia: as cidades gêmeas Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia)**. Cuadernos de Geografía. Revista Colombiana de Geografía. Vol. 23, n. ° 1, p. 109-124 jun. Bogotá: 2014.
- EUZÉBIO, Emerson Flávio. **Fronteira e horizontalidade na Amazônia: as cidades gêmeas de Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia)**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011a.
- EUZÉBIO, Emerson Flávio. **Fronteira e horizontalidade: o caso das cidades gêmeas Tabatinga e Leticia**. Perspectiva Geográfica. Issn 1981-4801 Unioeste V.6, N.7 2011b.
- EVA, H. D. & HUBER, O. (eds.). **Proposta para definição dos limites geográficos da Amazônia**. Luxemburgo: Comunidades Europeias, 2005.
- FAUSTO, CARLOS. **Os índios antes do Brasil**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005.

- FILGUEIRA, J. C. M. **Importância dos legados de megaeventos esportivos para a política nacional do esporte: cidade, cidadania e direitos dos cidadãos.** In: BRASIL, Ministério do Esporte. Legados de Megaeventos Esportivos. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.
- FRAGA, G. W. **Onde os jacarés não andam pelas ruas: a imprensa e os motivos da realização da Copa do Mundo de 1950 no Brasil.** Revista Biblio. Rio Grande, V. 20: 145-156, 2006.
- GEORGE, Pierre. **Précis de géographie urbaine.** Paris, PUF, p. 280, 1964.
- GUTIÉRREZ Rey, Franz; ACOSTA MUÑOZ, Luiz Eduardo; SALAZAR CARDONA, Carlos Ariel. **Perfiles urbanos en la Amazonia colombiana: un enfoque para el desarrollo sostenible.** Bogotá: Instituto Sinchi, 2004.
- HAESBAERT, R. **Ordenamento Territorial.** Boletim Goiano de Geografia. V. 26. N. 1, 2006.
- HAESBAERT, R. PORTO-GONÇALVES, C. W. A. **A nova des-ordem mundial.** São Paulo: UNESP, 2006
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Manual Técnico de Geomorfologia.** Rio de Janeiro, IBGE: 2009.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Região de Influência das cidades.** 2007.
- LEYSER, R. **Construindo uma Ponte com a Comunidade Acadêmica Para a Produção de Conhecimentos na Área de Legados.** In: BRASIL, Ministério do Esporte. Legados de Megaeventos Esportivos. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.
- MADRUGA, D. **Megaeventos esportivos como gestão de custos oportunidade.** In: BRASIL, Ministério do Esporte. Legados de Megaeventos Esportivos. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.
- MASCARENHAS, G. **Desenvolvimento urbano e grandes eventos esportivos: o legado olímpico nas cidades.** In: MASCARENHAS, G; BIENENSTEIN, G; SÁNCHEZ, F. (Org.). O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2011c.
- MASCARENHAS, G. **Introdução.** In: MASCARENHAS, G; BIENENSTEIN, G; SÁNCHEZ, F. (Org.). O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2011b.
- MASCARENHAS, G. **Inventando a “cidade esportiva” (futura cidade olímpica): grandes eventos e modernidade no Rio de Janeiro.** In: MASCARENHAS, G; BIENENSTEIN, G; SÁNCHEZ, F. (Org.). O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2011a.
- MATTOS, Carlos de Meira. **Uma geopolítica pan-amazônica.** Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1980.
- MAZO, J.; ET AL. **Em busca de uma definição de legado na perspectiva de megaeventos olímpicos.** In: BRASIL, Ministério do Esporte. Legados de Megaeventos Esportivos. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.
- MORAES, A. O. & SCHOR, T. **Mercados, tabernas e feiras: custo de vida nas cidades na calha do Rio Solimões.** Mercator. V. 9, n.º 19, 2010a.

- MORAES, A. O. & SCHOR, T. **Redes, rios, e a cesta básica regionalizada no Amazonas, Brasil.** Acta Geográfica. Boa Vista, V. 4, n.º 7, 2010b.
- MORAES, A. O. & SCHOR, T. **As redes urbanas na Amazônia: a cidade como o começo e o fim.** Revista Geográfica da América Central. Número Especial EGAL. Costa Rica: 2011.
- MRE – Ministério das Relações Exteriores. **Tratado de Cooperação Amazônica.** Brasília, 1978.
- NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Amazonas, um estado ribeirinho.** Manaus: EDUA, 1999.
- NOVOA, Zaniel. **El origen del río Amazonas.** Lima: Universidad Católica del Perú/Centro de Investigación en Geografía Aplicada, 1997.
- OLIVEIRA, José Aldemir; SCHOR, Tatiana. Das cidades da natureza à natureza das cidades. In: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro; TAVARES, Maria Goretti da Costa. (Org.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências.** Belém: Editora da Universidade do Pará, 2008. p. 15-26.
- PEREIRA, L. L. **Aplicação da análise por envoltória de dados (DEA) para avaliar a competitividade turística das 12 cidades-sede da Copa do Mundo de 2014, com enfoque na sustentabilidade.** Dissertação (mestrado) – Centro Universitário UNA, 2010.
- PINZÓN, Rafael Convers. **El Trapecio Amazónico colombiano.** Ver: Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia. Bogotá, Volumen 4, No.1, abril de 1937, p. 58.
- PNUMA/OTCA – Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente/Organização do Tratado de Cooperação Amazônica. **Geo Amazônia: perspectivas do meio ambiente na Amazônia.** Brasília: OTCA/Pnuma, 2008.
- PONTES, Beatriz Maria Soares. **As cidades médias brasileiras: os desafios e a complexidade do seu papel na organização do espaço regional (década de 1970).** Urbanização e cidades. Perspectivas Geográficas. São Paulo: Gaspar/EDUSP, 2001
- PRONI, M. W; SILVA, L. O. **Impactos econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas.** Texto Para Discussão. Campinas, N. 211, 2012.
- RAEDER, S. T. O. **Planejamento Urbano em Sedes de Megaeventos Esportivos.** In: IV Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado, Sustentável, Faro, 2010.
- RAMIREZ, Socorro. **A Colômbia e o Brasil, separados (e unidos) pelo comércio e pela segurança.** Nueva Sociedad especial em português. 2009.
- RIBEIRO, F. **Legado de megaeventos esportivos sustentáveis: a importância das instalações esportivas.** In: BRASIL, Ministério do Esporte. Legados de Megaeventos Esportivos. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.
- RODRIGUES, R.; PINTO, L. **Subsídios para pensar os legados de megaeventos esportivos em seus tempos presente, passado e futuro.** In: BRASIL, Ministério do Esporte. Legados de Megaeventos Esportivos. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.
- SAÉNZ, David Adan Teixeira. **Os Israelitas: religião, cultura e migração em espaços amazônicos. O Caso da AEMINPU em Benjamin Constant, Amazonas.** Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: 2014.

- SÁNCHEZ, F.; ET AL. **Jogos Pan-Americanos Rio 2007: um balanço multidimensional**. In: MASCARENHAS, G; BIENENSTEIN, G; SÁNCHEZ, F. (Org.). O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2011b.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-Científico-Informacional**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.
- SANTOS, Milton. Manual de Geografia Urbana. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.
- SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**. Livro vira-vira 2. Rio de Janeiro: Bestbolso, 2011.
- SCHOR, Tatiana. **As Cidades Invisíveis da Amazônia Brasileira**. Mercator, Fortaleza, v. 12, n. 28, p. 67-84, mai./ago. 2013.
- SCHOR, Tatiana; COSTA, Daniele; OLIVEIRA, José Aldemir. **Notas sobre a tipificação da rede urbana na calha do Rio Solimões, Amazonas**. Anais do XII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Belém: 2007.
- SCHOR, Tatiana. OLIVEIRA, José Aldemir. **Reflexões metodológicas sobre o estudo da rede urbana no Amazonas e perspectivas para a análise das cidades na Amazônia Brasileira**. Acta Geográfica. Ed. Especial: Cidades na Amazônia Brasileira, 2011.
- SILVA, Andresa. Lourenço. **Breve discussão sobre o conceito de cidade média**. Geongá: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia. Maringá: v. 5, n. 1, 2013.
- SILVA, D.; ET AL. **Tendências atuais do conhecimento sobre gestão e economia de megaeventos e legados esportivos segundo Holger Preuss da Universidade de Mainz, Alemanha**. In: BRASIL, Ministério do Esporte. Legados de Megaeventos Esportivos. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.
- SILVA, J. **Segurança em Megaeventos Esportivos**. In DaCOSTA, L. (Org.) Atlas do Esporte no Brasil (versão digital). Porto Alegre: 2006.
- SOUZA, Alex Sandro Nascimento de. **A cidade na fronteira: expansão do comércio peruano em Benjamin Constant no Amazonas – Brasil**. Manaus, 2014.
- SPÓSITO, M. Encarnação Beltrão. **Para pensar as pequenas e médias cidades brasileiras**. Belém: FASE/ICSA/UFPA, 2009.
- SPÓSITO, M. Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. São Paulo: UNESP, FCT, 2001.
- SPÓSITO, M. Encarnação Beltrão; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz; MAIA, Doralice; TÔRRES, Edvânia. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. Expressão Popular: São Paulo, 2007.
- STEIMAN, Rebeca. **A geografia das cidades de fronteira: um estudo de caso de Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia)**. Dissertação de Mestrado- Universidade Federal do Rio de Janeiro / PPGG, 2002.
- TERRA, R.; DACOSTA, L. **Antecedentes sobre a abordagem do tema legados de megaeventos esportivos e respectivos desenvolvimentos para a produção da presente**

obra. In: BRASIL, Ministério do Esporte. Legados de Megaeventos Esportivos. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.

UMBARILA, Elizabeth Riaño; CARDONA, Carlos Ariel Salazar. **Sistema urbano en la región amazónica colombiana: análisis de la organización e integración funcional.** Bogotá: Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas - SINCHI, 2009.

VILLANO, B.; ET AL. **Seminário “Gestão de Legados de Megaeventos esportivos”: Pontos de convergência.** In: BRASIL, Ministério do Esporte. Legados de Megaeventos Esportivos. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.

VILLANO, B; TERRA, R. **Definindo a temática de legados de megaeventos esportivos.** In: BRASIL, Ministério do Esporte. Legados de Megaeventos Esportivos. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.