

**AS REDES URBANAS PAN-AMAZÔNICAS E A GEOGRAFIA DOS
TRANSPORTES NA TRÍPLICE FRONTEIRA BRASIL-COLOMBIA-PERU**

**PAN AMAZONIAN URBAN NETWORKS AND THE GEOGRAPHY
OF TRANSPORTATION IN THE TRI-BORDER BRASIL-
COLOMBIA-PERU**

Alex Butel¹ & Tatiana Schor^{1, 2}

¹Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira – NEPECAB
Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas
Av. General Rodrigo Octavio Jordão Ramos, 1200 - Coroado I, Manaus - AM, Brasil
alexbutel@gmail.com

²Universidade Federal do Amazonas – UFAM
Departamento de Geografia
Av. General Rodrigo Octavio Jordão Ramos, 1200 - Coroado I, Manaus - AM, Brasil
tschor@ufam.edu.br

Recebido 06 de Abril de 2016, aceito 02 de Junho de 2017

RESUMO - Na tríplice fronteira amazônica Brasil-Colômbia-Peru, o transporte terrestre (rodoviário) é utilizado de forma interurbana formando redes de circulação entre as cidades de Tabatinga e Leticia. 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, formado redes extremamente complexas e ganhando o maior destaque. Sabe-se que a conformação das redes urbanas está diretamente ligada a funcionalidade dos sistemas de transporte. De que forma o sistema de transporte na tríplice fronteira Brasil-Colômbia-Peru estabelece e articula a

rede urbana Pan-Amazônica? Quais os elementos da dinâmica dos diferentes modais de transportes possibilitam uma re-leitura da rede urbana nesta região? Este artigo, por meio de dados coletados em extensos trabalhos de campo na região entre 2013 e 2015 buscará responder a estas questões para compreender a estrutura da rede urbana Pan-Amazônica. Como resultado percebe-se a intensa dinâmica de transporte intra-urbana e transfronteiriço. As regiões portuárias, os portos e atracadouros, mostraram-se como importantes nódulos da rede urbana na região e é por meio deles que as cidades interagem entre si e entre os três países. Desta análise percebe-se a importância cada vez maior de estudos multiescalares relacionando as microrregiões com as macroregiões, neste caso a tríplice fronteira com a Pan-Amazônia.

Palavras chave: Rede Urbana, Transporte, Tríplice Fronteira.

ABSTRACT - In the Amazonian tri-border frontier Brazil-Colombia-Peru, land transportation (roads) is used for intercity circulation structuring networks between the cities of Tabatinga (BR) and Leticia (CO). Regular airline flights have an important role in the integration of the region. But it is the river transport which appears as main circulation system, formed by extremely complex networks and gaining greater prominence. It is known that the conformation of urban networks is directly connected to the transport system functionality. How the transportation system in the tri-border Brazil-Colombia-Peru establishes and articulates the Pan-Amazonian urban network? Which elements of the dynamics of the different modes of transport enable a re-reading of the urban network in this region? This article, using data collected from extensive field work in the region from 2013 to 2015 seeks to address these issues in order to understand the structure of the Pan-Amazonian urban network. As a result we see the intense dynamics of intra-urban and cross-border transport. Port areas, ports and docks, appeared as important nodes of the urban network in the region and it is through them that cities interact with each other and between the three countries. From this analysis

we see the importance of multi-scalar studies relating the micro with the macro-regions, in this case the tri-border with Pan-Amazon.

Keywords: Urban Network, Transport, Tri-Border Frontier.

INTRODUÇÃO

Como pensar as teorias de rede urbana para a Pan-Amazônia? Corrêa (2006) por meio de uma reflexão sobre a conformação da história amazônica considera uma forma embrionária e peculiar de rede urbana, ao menos do lado brasileiro da pan-amazônia, a qual o autor intitula de rede urbana do tipo dendrítica.

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 (constituída no período colonial e fortalecida no ciclo da borracha) que em todos os seus sentidos respeitava o padrão natural dos rios: os pontos fixos localizavam-se às margens dos canais de uma 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 no período colonial a *priori*, a metrópole regional¹ e a *posteriori*, a metrópole colonizadora. De um modo geral, a rede urbana

¹Nesse momento histórico, Belém figurava como principal cidade da rede urbana e da região amazônica.

amazônica sempre esteve atrelada ao mercado internacional, apesar das dinâmicas internas serem consideravelmente simplórias.

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 tempo. E para além de um discurso determinista, as especificidades naturais da região devem ser consideradas, tendo parte de responsabilidade pela aparente 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. As pesquisas de Schor & Oliveira (2011; 2016) vêm analisando 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 internamente na região e do país.

Sabe-se que a conformação das redes urbanas está diretamente ligada a funcionalidade dos sistemas de transporte. Neste início de Século XXI houve um incremento de possibilidades de transporte na região modificando os tempos e trajetos e viabilizando maiores interações entre as cidades, os interiores, a região e as nações que compõe a Pan-Amazônia (Butel, 2016).

Escolhendo como ponto de análise desta rede urbana a triplice fronteira Brasil-Colômbia-Peru buscou-se compreender de que forma o sistema de transporte na trílice fronteira Brasil-Colômbia-Peru estabelece e articula a rede urbana Pan-Amazônica. Quais os elementos da dinâmica dos diferentes modais de transportes que possibilitam uma re-leitura da rede urbana nesta região? Este artigo, por meio de dados coletados por meio de formulários e entrevistas com

atores chaves na triplice fronteira Brasil-Colômbia-Peru, mais especificamente na microrregião Tabatinga-Leticia-Santa Rosa, em extensos trabalhos de campo realizados entre os anos de 2013-2015 na região foco de análise, tem como objetivo compreender a estrutura da rede urbana Pan-Amazônica por meio da análise do sistema multi-modal de transporte na região.

ÁREA DE ESTUDO

A região denominada de tríplice fronteira Brasil-Colômbia-Peru, está localizada no extremo oeste do estado do Amazonas no Brasil ou no extremo sul do estado da Amazônia colombiana ou no extremo leste do distrito de Loreto no Peru. Depende do ponto de vista. O que a caracteriza é a influência tanto hidrológica quanto socioecológica do rio Amazonas (para o Peru e Colômbia) quanto o rio Solimões, nome dado ao lado brasileiro do mesmo sistema hidrológico.

Em termos de rede urbana considera-se como região de influência os extremos de Iquitos no Peru e Manaus no Brasil (Machado, 2014). Existe uma complexa rede urbana estruturada por cidades e vilas e ligadas por diversos meios de transporte nos três países. O transporte fluvial tanto de mercadorias (de todos os tipos) quanto de pessoas (de todos os países) é estruturante na dinâmica da rede. É pelo acesso ou não ao transporte que se determina a distância e não em quilometragens. Locais próximos em termos de quilômetros tornam-se distante quando não é servido de transporte comum.

O foco da análise deste estudo foram principalmente as cidades fronteiriças de Tabatinga, Brasil e Leticia, Colômbia, mas incluiu também as cidades peruanas de Santa Rosa e Caballococha além de Benjamin Constant no Brasil e Puerto Nariño na Colômbia. A **Figura 1** ilustra a região.

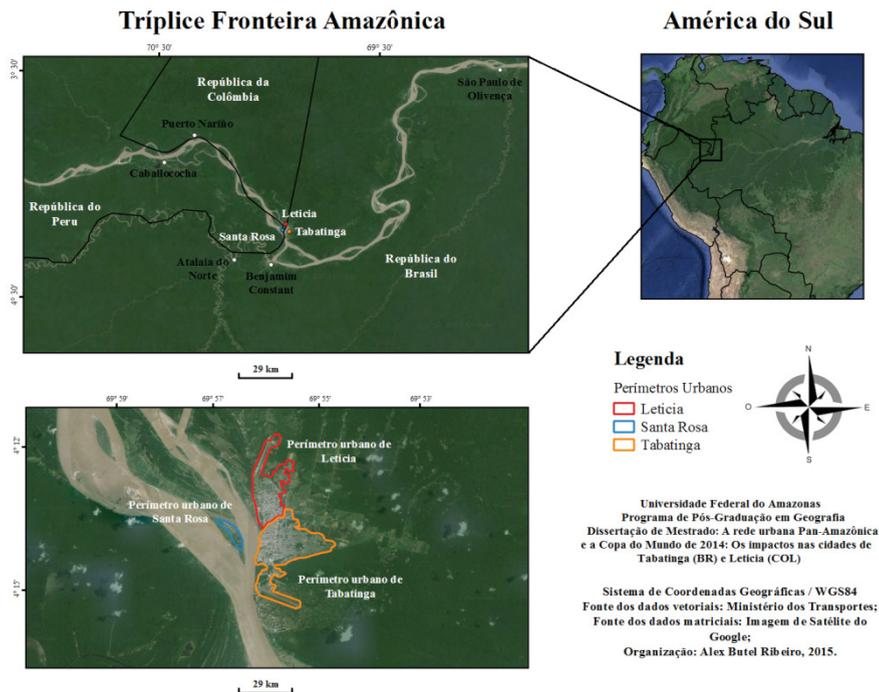


Figura 1 - Mapa de localização da tríplice fronteira Brasil-Colômbia-Peru.

O transporte interurbano: mototaxis e motocarros

As cidades da Amazônia, em sua grande maioria, são caracterizadas por apresentarem sistemas de mobilidade urbana simples, baseado especialmente em tipos de transporte de duas rodas, as 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 estes bicicletas modificadas para o transporte de pequenas cargas e pessoas.

Nas cidades fronteiriças da Amazônia brasileira, peruana e colombiana, nota-se que as características do sistema de mobilidade urbana são similares: poucos automóveis e uma enorme quantidade de motocicletas. Enquanto os brasileiros

transformam bicicletas em triciclos, colombianos e peruanos buscam modificar suas motos, formando os chamados “motocarros” ou localmente conhecidos como “tuc-tuc”. Os motocarros ganham capota de proteção contra sol e chuva e a capacidade de transportar até três pessoas.

Devido à quase inexistência de rodovias na região da tríplice fronteira amazônica, fluxos rodoviários são escassos e ocorrem em sua maioria entre as cidades de Tabatinga e Leticia². Os fluxos entre as cidades de Tabatinga e Leticia formam 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.

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, na última década houve um crescimento do número de motocicletas incomparavelmente mais elevado que os demais tipos de transporte, inclusive o automóvel³. A análise do Quadro 1 e do Gráfico 1 apresenta essa disparidade entre o número de motocicletas que existem na cidade em relação aos outros transportes contabilizados⁴.

² 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.

³ 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.

⁴ 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.

Quadro 1: Frota Anual de Tabatinga (últimos dez anos)

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

Fonte: Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN. Organização: Butel (2014).

A **Figura 2** ilustra o crescimento deste modal principalmente após 2005. Este crescimento revela 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 intra-urbana e interurbana.

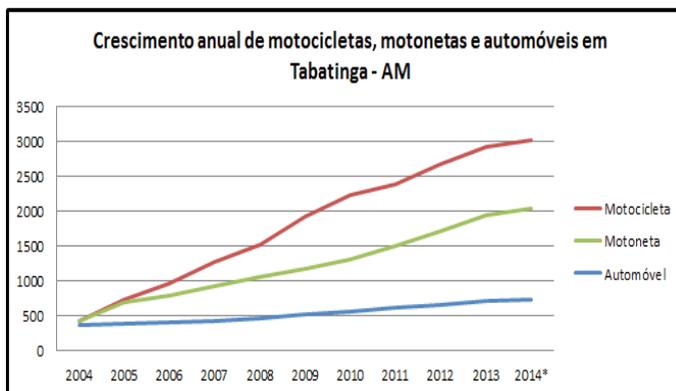


Figura 2 - Crescimento anual de motocicletas, motonetas e automóveis em Tabatinga (últimos dez anos). Até maio de 2014. Fonte: Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (2014).

Em Tabatinga, o serviço de mototáxi é organizado. A cidade brasileira conta com seis associações desses motociclistas (Butel, 2015).

Das seis associações cinco possuem cerca de 150 membros. A sexta, 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 (Figura 3). Conta com cerca de 40 associados. Os motocarrosleticianos não se organizam em associações.



Figura 3 - Motos adaptadas para o transporte de carga na Beira de Tabatinga, cheia de abril 2015. Fonte: Josyane Ronchail, Acervo NEPECAB.

A cidade brasileira não conta com serviço de transporte coletivo público. 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 que chegam 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. Os produtos peruanos das redes informais do transporte fluvial entram no circuito. 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. Idas e vindas entre as áreas comerciais das duas cidades são intensas, a movimentação de motos e motocarros é constante e o barulho impressionante.

As redes urbanas e o transporte aéreo

As ligações aéreas domésticas representam um importante meio de interconexão entre cidades (IBGE, 2014). No âmbito da Amazônia, 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 como Bogotá (CO) e Manaus (BR).

Para a área em análise, as redes aéreas de voos regulares são o meio de integração da 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).

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 (Brasil, 2015), 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 fronteira do oeste amazônico. No momento de sua criação, visava principalmente o fortalecimento e guarnição das fronteiras do país.

O aeroporto, reformado em 2015, apresenta boa movimentação de voos militares, enfatizando seu cunho estratégico de apoio às operações militares brasileiras. Serve ainda de apoio à aviação internacional, baseado 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. 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 R\$ 500,00 (aprox US\$250,00) e R\$ 1.200,00 (US\$ 600,00).

Sobre os deslocamentos realizados pelo serviço de táxi aéreo, vale ressaltar que 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 Aeroviagens, 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 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, se torna 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 nome Misael Pastrana (Corradine, 2010; Euzébio, 2011a).

O aeroporto auxilia a atuação da Força Aérea Colombiana e em 2015 apresentava 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 vezes⁵. 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 no transporte aéreo, tanto na integração regional quanto no abastecimento comercial.

Com base no favorecimento da legislação enquanto Unidade Especial de Desenvolvimento Fronteiriço, Leticia se especializou na aquisição de mercadorias importadas a partir de outras áreas de livre comércio, internacionais

⁵ *As demais companhias não disponibilizaram dados.*

(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 atraindo 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. Tecidos, enlatados, frutas e verduras chegam à Leticia, via Bogotá.

A cidade de 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, que assim como Manaus, detém grande importância na conformação das redes urbanas das cidades da tríplice fronteira amazônica, tendo um papel fundamental no abastecimento comercial principalmente de gêneros alimentícios (por via fluvial) da região.

Existe também a possibilidade de deslocamento aéreo no Peru 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 (em 2014).

Apesar dos preços elevados e da baixa capacidade de transportar cargas (em comparação com outros tipos de transporte) 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 já estabelece uma centralidade.

Dos 5.565 municípios existentes no Brasil em 2010, apenas 135 possuíam aeroporto. Tabatinga se destaca 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 Tefê), além de alguns aeroportos regionais e pistas de pouso com pouca estrutura.

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. Considerando que as ligações aéreas estão profundamente inter-relacionadas com a hierarquia urbana, a presença destes aeroportos reforçam a hegemonia dessas duas cidades e sua importância na conformação da rede urbana Pan-amazônica.

O transporte fluvial

O transporte fluvial no Amazonas é o principal formador de redes urbanas complexas. Essas redes podem ser locais, regionais e internacionais, formais e informais, legais e ilegais. E para o entendimento dessa dinâmica, 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) considera 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 uma 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 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 e Transporte de derivados de petróleo. Já o transporte de passageiros foi dividido em transporte microrregional e transporte intermunicipal. David (2010), fundamentando-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 analisa um novo segmento de transporte fluvial amazônico, que apresentou um crescimento em quantidade e qualidade na última década: o expresso.

Devido a velocidade esse transporte rompe 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 fazem uso de potentes motores o que as torna muito mais rápidas em comparação com os barcos regionais (David & 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 se apresenta 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 estados⁶ tornando a escala até mesmo regional.

⁶ 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.

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 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, Balsas, Lanchas Motores (barcos regionais) e Expressos.

Apesar da especificidade, essa classificação se apresenta 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. Conseqüentemente, 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. Utiliza-se como base as classificações supracitadas, reavaliando-as e correlacionando-as com a realidade do transporte fluvial da área de estudo.

Se caminho é necessário para que não 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:

Quadro 2: Classificação dos tipos de transporte fluvial na Tríplice Fronteira Amazônica

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

Os Expressos com deslocamento local (Figura 4) são pequenas lanchas com capacidade para transportar de 15 a 35 passageiros, não havendo possibilidade de alocar cargas em seu interior. 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 a 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.



Figura 4 - Porto em Tabatinga dos expressos de pequeno porte que fazem o transporte entre as cidades na triplice fronteira, abril 2015. Foto: Veronique Michelot, 2015 Acervo: NEPECAB.

Além dos pequenos expressos outras embarcações de pequeno porte são vitais para o funcionamento das redes comerciais estabelecidas nas cidades da

tríplice fronteira e por isso não pode ser desconsiderada. As embarcações foram divididas em três tipos: barcos microrregionais, catraíões e catraias/canoas.

Os barcos microrregionais⁷ apresentam-se como pequenas embarcações com capacidade moderada de transportar passageiros e cargas. Estes barcos são importantes meios de transporte entre as comunidades e vilas e as cidades na fronteira. Sua capacidade de carga é bem menor quando comparada à dos grandes barcos de linha ou balsas. 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 próximas à capital do Estado.

Segundo Nogueira (1999: 112), “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”. 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) analisa que essas embarcações atuam na lógica da acumulação capitalista. Apesar de não realizarem fluxos visando a acumulação de capital e não se apresentarem enquanto “capital fixo”, 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).

Os catraíões podem assumir as funções dos barcos microrregionais descritos

⁷ Regionalmente, também são chamados de “motores”.

acima. Porém, não desfrutam de sua estrutura física como banheiro, cozinha e armadores de redes, o que dificulta a conformação de redes de longas distâncias, mas mesmo assim existe um fluxo intenso de catariões de Iquitos para a região da triplice fronteira que pode demorar mais de um dia de viagem.

Por fim, e não menos importante temos as catraias e canoas, que são 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. Essas embarcações podem ser visualizadas na imagem a seguir (Figura 5).



Figura 5 - Embarcações de pequeno porte⁸. Fonte: Acervo NEPECAB (2014).

⁸ 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

Percebe-se com esta variedade de embarcações que as redes urbanas que se estabelecem com o sistema fluvial de transporte na tríplice fronteira são extremamente complexas. Para a melhor compreensão dessas articulações, buscamos analisar a atuação portuária das cidades de Tabatinga e Leticia, em conjunto com as cidades peruanas que estabelecem as redes Pan-Amazônicas da tríplice fronteira.

A importância de Tabatinga

A cidade de Tabatinga, principalmente a partir de sua região portuária, possui uma grande importância na articulação das cidades fronteiriças. A região portuária 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.

A região portuária de Tabatinga não é uma. Existem diversos portos, os públicos e privados, e áreas de atracadouros. O porto oficial da cidade é o Terminal Hidroviário de Tabatinga inaugurado em 05 de novembro de 1976, pelo então presidente Geisel, gerido pela 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, que devido a falhas no projeto 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 passasse a operar com a capacidade de movimentação reduzida, fato que causou muitos transtornos aos usuários em geral.

Como consequência, os proprietários de embarcações passaram a buscar outros portos alternativos, com pouca estrutura de operação. Nesse cenário a família proprietária dos Voyagers constrói o Porto do Voyager (chamado anteriormente de Matadouro) para atender as suas demandas e de outras embarcações de grande porte.

Finalmente, há a parte da região portuária chamada popularmente de “beira”, onde bases-flutuantes tornam-se atracadouros para os demais tipos de embarcações: expressos com deslocamento local, barcos microrregionais, catrações, catraias e canoas. 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 região portuária de Tabatinga representada na **Figura 6** a seguir:

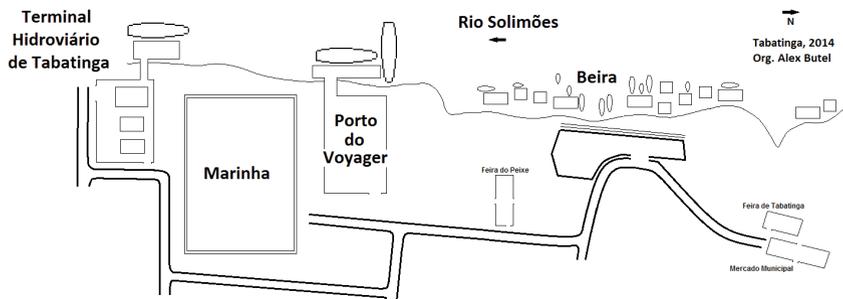


Figura 6 - Região Portuária de Tabatinga-Leticia.

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.

Existiam em 2014, 13 embarcações de linha que realizam viagens até Manaus⁹, 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 3** 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,

⁹ 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.

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 350,00 reais sendo percorrido em seis dias.

Quadro 3: Valores das Passagens para o trecho Tabatinga e demais cidades do Alto Solimões, 2014

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

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 e na microrregião do Alto Solimões.

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. 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.

É do Terminal Hidroviário que também partem os expressos com deslocamentos regionais, ou seja, as grandes lanchas com destino para Manaus. São duas: a Crystal e a Glória de Deus. O valor da passagem é de R\$ 430,00 (em 2014) 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.

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.

Enquanto ponto de partida (local de origem) a beira, se apresenta 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 muitas vezes de maneira informal, muitos produtos de origem brasileira são transportados nessas pequenas embarcações, que devido a sua pequena capacidade de carga ficam circulando no referido trecho inúmeras vezes, indo e vindo entre as duas cidades. Dependendo do motor da catraia, o deslocamento é percorrido entre 10 e 15 minutos. Entre os produtos transportados são principalmente alimentos e bebidas, mas também carregamentos de outras mercadorias como, por exemplo, botijas de gás.

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 7 a 10**), 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 4**).

Quadro 4: Quantidade e peso do carregamento exemplificado

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

Chama grande atenção a quantidade de mercadorias (e seu conseqüente 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.



Figura 7 - Início do carregamento de mercadorias. Fonte: Acervo Nepecab / 2014.



Figura 8 - Nesse momento, a catraia já comporta caixas de frango congelado e os fardos de arroz e açúcar. Fonte: Acervo Nepecab / 2014.



Figura 9 - Catraia completamente carregada e preparando-se para partir para a cidade de Santa Rosa. Fonte: Acervo Nepecab / 2014.



Figura 10 - A pequena embarcação começa a realizar o transporte das mercadorias. Ao fundo, é possível notar a cidade peruana. Fonte: Acervo Nepecab / 2014

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 Tonantins¹⁰ – 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 grande centralidade e importância 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. Não há deslocamentos oficiais dessas lanchas para cidades peruanas e colombianas.

Enquanto ponto de chegada (local de destino) e ponto de refluxo (retorno), as redes de articulação que a “beira” conforma 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

¹⁰ 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.

entendimento das articulações difícil. De qualquer maneira, sabe-se que essas embarcações provêm, sobretudo de localidades rurais ao longo do Solimões.

Já a maior parte das catraias e catraiões que atracam na “beira” são de origem peruana¹¹, chegando geralmente pela parte da. Para essas pequenas embarcações, a beira deve ser entendida especialmente como um ponto fixo que recebe os fluxos emitidos pelas cidades e localidades rurais peruanas próximas.

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. As articulações entre Tabatinga e as cidades peruanas se estendem a outras cidades, como Iquitos e Caballococha e até mesmo a pequenas localidades rurais.

Chegam a Tabatinga diversos produtos agrícolas que são cultivados por ribeirinhos peruanos localizados às margens dos Rios Marañón e Javari. Por outro lado, provêm 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” (Euzébio, 2011(a): 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.

¹¹ *Contudo, vale ressaltar que catraiões brasileiros de comunidades rurais de Tabatinga também se fazem presente na Beira.*

Outro importante fluxo que ocorre é proveniente da cidade de Iquitos. A capital da Amazônia peruana importa produtos chineses e do sudeste asiático de uma maneira bastante peculiar. Apesar de o Peru está na costa do Pacífico, as mercadorias oriundas da Ásia são transportadas via canal do Panamá. Chegando ao Atlântico, navegam na costa norte da América do Sul e entram no continente via foz do Amazonas.

Percorrendo um longo caminho, chegam ao Alto Solimões passando em frente às cidades da Tríplice fronteira, mas não realizando parada. O destino nesse momento é a cidade de Iquitos. Ao atingir essa cidade, as balsas retornam à região fronteira com objetivo de abastecer as cidades de Caballo Cocha, Santa Rosa e Islândia. Consequentemente Tabatinga e Leticia entram no circuito, de maneira informal e indireta respectivamente.

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. 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 – IIRSA¹². Dentre os vinte projetos colombianos no âmbito dessa iniciativa, destaca-se aqui o comprometimento junto ao Brasil, na formação de um corredor de transporte

¹²A 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).

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 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 fatores não se pode negar a 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”¹³ (Figura 13) se destaca como principal fixo de emissão e recebimento de fluxos, no âmbito das redes estabelecidas.

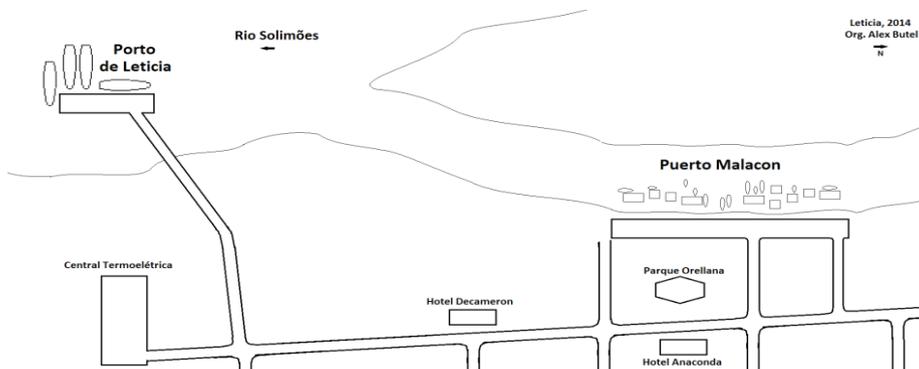


Figura 13 - Região portuária de Leticia.

¹³ Similar a Beira, com grande movimentação de embarcações de médio e pequeno porte.

Nesse porto se encontram catraias, canoas e catraiões, 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.

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, Nasareth, Santa Sofia, Loma Linda, Primavera, Zaragoza, Libertad, Vergel, Macedonia, Mocagua, Amacayacu, Palmeras, Puerto Esperanza, 20 de Julio, San Antonio (Peru), Internado e Naranjales.

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).

As regiões portuárias dos países que compõe a tríplice fronteira são importantes nódulos da rede urbana e os resultados mostram que não é possível classificá-la como dendrítica, pois a complexidade de tipos de embarcações e dinâmica de transporte implica em uma rede urbana bem articulada e coesa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A região amazônica é repleta de singularidades especialmente no que se refere ao urbano. A importância que Tabatinga (BR) e Leticia (CO), possuem na dinâmica territorial, que nesse caso é internacional, é enorme. Daí 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 e, em tal 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 por meio das complexas e diversas redes de transporte existentes.

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 rede de transportes e a circulação de mercadorias é intensa e quando se adiciona à análise as variáveis “fluidez informal” e “comunidades rurais” a rede se torna mais ainda densa.

O estudo da geografia dos transportes na região fronteira tendo como ponto de partida a rede urbana e a complexidade dos processos que formam a Pan-Amazônia é essencial para se compreender a dinâmica contemporânea da urbanização no bioma amazônico.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BENCHIMOL, S.(1995). **Navegação e transporte fluvial na Amazônia**. Manaus: UA, 160 p.
- BUTEL, A. (2016). **A dinâmica do transporte pan-amazônico: as redes urbanas estabelecidas na tríplice fronteira Brasil-Colômbia-Peru**. In SCHOR, T. (org.) *Dinâmica urbana na Amazônia brasileira: geografias e cidades na tríplice fronteira Brasil-Peru-Colômbia – v. 3*. Manaus: EDUA, 2016. p. 69-96.
- BUTEL, A. (2015). **A Rede Urbana Pan-Amazônica e a Copa do Mundo de 2014: os impactos nas cidades de Tabatinga (BR) e Leticia (COL)**. 197 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus.

- BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. (2014). **Estatística da Frota de Veículos**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>> Acesso em: Maio. 2014
- BRASIL. Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária. (2015). Aeroporto internacional de Tabatinga. Disponível em: <<http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-internacional-de-tabatinga>> Acesso em: Abril. 2015.
- BRASIL, Ministério do Planejamento. (2002). Iniciativa para laIntegración de laInfraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Iniciativa para implantação da infraestrutura regional da América do Sul. Brasília: Secretaria de Planejamento e Investimetos Estratégicos – MPOG.
- CORRADINE, J. E. (2010). **Leticia - Alfredo Vásquez Cobo** (SKLT / LET). s/p. Disponível em: <http://www.aviacol.net/aviacion-civil/aeropuertos-colombianos/leticia-alfredo-vasquez-cobo-skl-let.html>
- CORRÊA, R.L. (2006). **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 336 p.
- DAVID, R. C. A. & NOGUEIRA, R. J. B. (2010). **O transporte fluvial expresso: um novo segmento na rede fluvial Amazônica**. In: Encontro Nacional de Geógrafos (ENG). 2010, Porto Alegre. Anais... Artigos, p. 1-10. On-line. ISBN 978-85-99907-02-3
- DAVID, R. C. de A. (2010). **A dinâmica do Transporte fluvial de passageiros no estado do Amazonas**. 121 p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Amazonas, Manaus.
- EUZÉBIO, E. F. (2011a). **Fronteira e horizontalidade na Amazônia: as cidades gêmeas de Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia)**. 168 p. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo.
- EUZÉBIO, E. F. (2011b). **Fronteira e horizontalidade: o caso das cidades gêmeas Tabatinga e Leticia**. 16 p. Perspectiva Geográfica. Unioeste, V.6, N.7.

- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2009). **Manual Técnico de Geomorfologia**. 182 p. Rio de Janeiro: IBGE.
- NEPECAB. Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira. **Acervo fotográfico**. Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas. Disponível em: <http://www.nepecab.ufam.edu.br>. [galeria em construção]
- NOGUEIRA, R. J. B. (1999). **Amazonas, um estado ribeirinho**. Manaus: EDUA. 151 p.
- RAMIREZ, S. (2009). **A Colômbia e o Brasil, separados (e unidos) pelo comércio e pela segurança**. Revista Nueva Sociedad (especial em português). Buenos Aires. N.º 09. p. 90-107. Disponível em: <http://nuso.org/media/articles/downloads/p7-7_1.pdf>
- SCHOR, T. (2013). As Cidades Invisíveis da Amazônia Brasileira. **Mercator**, Fortaleza, v. 12, n. 28, p. 67-84, mai./ago.
- SCHOR, T. & OLIVEIRA, J. A. (2011). 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. pp. 15-30.