UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA FÍSICA

PAULO ALMEIDA DA SILVA

**ASPECTOS HISTÓRICOS E AMBIENTAIS DO PORTO DAS CATRAIAS E
ARREDORES E SUAS RELAÇÕES COM TABATINGA (AM)**

SÃO PAULO
2011

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA FÍSICA

**ASPECTOS HISTÓRICOS E AMBIENTAIS DO PORTO DAS CATRAIAS E
ARREDORES E SUAS RELAÇÕES COM TABATINGA (AM)**

Paulo Almeida da Silva

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Física, do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - FFLCH - Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Mestre em Geografia Física.

Orientador: Prof. Dr. Yuri Tavares Rocha

SÃO PAULO
2011

Ao meu pai (*In Memoriam*), pelas primeiras lições de geografia, nas viagens que fizemos por estes rincões amazônicos quando eu ainda nem pensava em ser geógrafo, me oportunizando o contato com pessoas e paisagens.

À minha mãe, pelas lições de humildade, que me inspiraram a estudar.

Com amor, respeito e muita saudade,

Dedico.

AGRADECIMENTOS

Ao Arquiteto do universo e Autor da vida, que nos oportuniza a estudar as maravilhas que Ele criou.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Yuri Tavares Rocha, pelas orientações, confiança em mim depositada e incentivo na conclusão deste trabalho.

À Profa. Dra. Andréa Presotto e ao Prof. Dr. Jurandyr Ross, pela honra que me deram participando com idéias na banca de qualificação.

Ao Mestrado Interinstitucional do Programa de Pós-Graduação em Geografia Física da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humana, em convênio da Universidade de São Paulo com a Universidade do Estado do Amazonas.

Aos colegas doutorandos, José Camilo Ramos de Souza e Willer Hermeto, o primeiro pela espontaneidade em assumir o papel de co-orientador, e o segundo pela ajuda na elaboração de parte do material cartográfico tão importante para este trabalho.

Ao mestrando Sérgio, com quem dividi angustiantes momentos desde a resolução de atividades no Laboratório de Meteorologia da Universidade do Estado do Amazonas, até a construção da dissertação no Laboratório de Climatologia e Biogeografia do Departamento de Geografia, da Universidade de São Paulo.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (Fapeam) que, nas últimas semanas deste trabalho, fomentou parte desta pesquisa.

À minha família, que ficou muito mais tempo sem me ver durante a execução da pesquisa e o estágio em São Paulo;

Aos demais colegas da pós-graduação que juntos compartilhamos e superamos várias dificuldades desde o cumprimento dos créditos das disciplinas até a execução da pesquisa;

A todas as pessoas que me acompanharam durante essa trajetória, pelo carinho, estímulo e apoio.

RESUMO

Compreender como ocorre determinada ocupação e organização do espaço pelo homem nos impõe o desafio da redução ou restrição, sem perder de vista o conjunto de complexidades que envolve a questão ambiental. Para isso, é preciso levar em consideração as especificidades das ocupações e as condições naturais do ambiente, observando em que contexto histórico ocorrem, quais os tipos de degradação ambiental que já são visíveis e de que forma o poder público responde no atendimento de necessidades que surgem em áreas onde ocorrem tais fenômenos, como é o caso do Porto das Catraias, área estudada em Tabatinga (AM). A base teórica desta pesquisa foi fundamentada em alguns princípios da Teoria Geral dos Sistemas, proposta por Bertalanffy, no conceito de paisagem e na observação dos fatores selecionados, que se constituíam tanto de elementos físicos, que nos possibilitaram examinar a caracterização física geomorfológica e biogeográfica, como também daqueles elementos que evidenciavam efeitos das ações humanas, buscando retratar como ocorre a ocupação e a organização do espaço pelo homem, possibilitando a compreensão dos padrões intrincados nessas interrelações que caracterizam paisagisticamente uma determinada área. Este estudo analisou como vem ocorrendo a construção paisagística do Porto das Catraias, considerando seus vários momentos e seus aspectos históricos e ambientais, identificando as principais relações sociais e naturais que ocorrem nesta área e em seu entorno.

Palavras-chave: Porto das Catraias, Amazônia, Caracterização da paisagem, Fluxo de pessoas, bens e serviços, Relações.

ABSTRACT

To understand the human's approach to occupy and organize the space imposes the challenge of reduction or restriction of this theme, without losing sight of the set of complexities that environmental questions involve. For this is necessary to take in consideration the specificities of the occupation, the natural conditions of the environment, and historical context. The categories of environmental degradation and the attendance of necessities by public administration must be also considered. These aspects were considered in the area studied: Port of Catraias, at Tabatinga City (Amazonas State, Brazil). The theoretical support of this research was based on some principles of the General Systems Theory (Bertalanffy), concept of landscape, and the observation of the selected factors: physical elements, such as the geomorphological and biogeographical description, and others elements that evidenced the effects of the human actions to understand the process of the space occupation and organization by human. Thus, it made possible to understand of the complex patterns in these interactions which characterize the landscape. This study analyzed the process of the configuration of the Port of Catraias landscape, which considered some moments and its historical and environmental aspects, and this study also identified the most important social and natural relationships that occur in this area and its neighborhood.

Keywords: Port of Catraias, Amazon, Landscape characterization, Natural and social relationships.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1. A área da pesquisa e os elementos que a compõe.....	43
FIGURA 2. Fluxograma do desenvolvimento da pesquisa.....	45
FIGURA 3 . Mapa do Amazonas dividido em meso e microrregiões.....	46
FIGURA 4. Área de cobertura da folha SB.19 Juruá, Radambrasil.....	47
FIGURA 5. A localização do município de Tabatinga e sua sede.....	48
FIGURA 6 . Afloramento de linhito em Tabatinga.....	53
FIGURA 7. Bacia do Alto Amazonas e a Formação Solimões.....	54
FIGURA 8. A Formação Solimões e sua distribuição no Alto Solimões.....	55
FIGURA 9. Localização de Arcos ou Altos Estruturais na Amazônia.....	56
FIGURA 10. O Arco Estrutural de Iquitos.....	58
FIGURA 11. Mapa da geomorfologia do Alto Solimões.....	60
FIGURA 12. Orientação dos cursos d'água.....	61
FIGURA 13. Mapa da hidrografia do município de Tabatinga.....	62
FIGURA 14. Terraços Altos e Dissecados em relação às planícies aluviais.....	64
FIGURA 15. Terraço Alto em Tabatinga.....	66
FIGURA 16 . Mapa de Solos da microrregião do Alto Solimões.....	68

FIGURA 17. Os tipos de vegetação do Alto Solimões.....	71
FIGURA 18. As fortificações portuguesas na parte ocidental do Brasil.....	73
FIGURA 19. Islândia (Peru), provável local do Forte de São José do Javari.....	76
FIGURA 20. O Forte São Francisco Xavier de Tabatinga.....	79
FIGURA 21. Monumento ao Forte.....	80
FIGURA 22 . Trator arrastando um canhão para retirá-lo do rio em 1955.....	81
FIGURA 23. Referências do Exército ao antigo Forte.....	82
FIGURA 24. Gravura de Paul Marcoy retratando a Tabatinga.....	88
FIGURA 25. Navio gaiola.....	93
FIGURA 26. A ponte sobre o igarapé de Santo Antônio.....	94
FIGURA 27. Marcos fronteirizos.....	97
FIGURA 28 . Localização da antiga feira.....	101
FIGURA 29 . Visita do governador à antiga feira.....	101
FIGURA 30. A feira do bagaço.....	106
FIGURA 31. O mercado municipal de Tabatinga.....	107
FIGURA 32. Feira em Tabatinga onde é vendido o pescado.....	108
FIGURA 33. Ponte sobre o igarapé do Engenho em 1953.....	110

FIGURA 34.	Ponte sobre o igarapé do Engenho em 1978.....	111
FIGURA 35.	O Porto das Catraias entre 2002 e 2007.....	112
FIGURA 36.	O Complexo Turístico em setembro de 2006.....	113
FIGURA 37.	Planta do Complexo Turístico.....	114
FIGURA 38.	Localização do igarapé do Engenho e igarapé de Santo Antônio....	116
FIGURA 39.	Ocupação dos igarapés de Santo Antônio e do Engenho.....	117
FIGURA 40.	O igarapé de Santo Antônio.....	117
FIGURA 41.	Aspectos ambientais do igarapé de Sto. Antônio.....	118
FIGURA 42.	O igarapé do Engenho.....	120
FIGURA 43.	Mapa hidrográfico do município de Tabatinga.....	122
FIGURA 44.	Deposição sedimentar em frente ao Complexo Turístico.....	124
FIGURA 45.	Balsa de embarque e desembarque em frente ao Complexo.....	127
FIGURA 46.	As catraias.....	128
FIGURA 47.	Sedes das associações dos catraieiros.....	129
FIGURA 48.	A sede da associação dos catraieiros peruanos.....	135
FIGURA 49.	Antigo percurso das catraias até Benjamin Constant.....	137
FIGURA 50.	Mototaxistas.....	138

FIGURA 51. O tuc tuc.....	145
FIGURA 52. Postos de venda de gasolina.....	147
FIGURA 53. Sedes dos Taxistas.....	148
FIGURA 54. As várias categorias do setor de transportes.....	150
FIGURA 55. Vista interna e externa do mercado.....	152
FIGURA 56. Área dos açougues e de venda de refeições dentro do mercado.....	152
FIGURA 57. Área interna da feira do peixe.....	153
FIGURA 58. Vendedores ocupando o lado do mercado.....	155
FIGURA 59. Comércio nos arredores do Porto das Catraias.....	162
FIGURA 60. Vendedores ambulantes no Complexo Turístico.....	163
FIGURA 61. O comércio em frente o Complexo Turístico.....	164
FIGURA 62. Mudanças no Complexo Turístico.....	168
FIGURA 63. Construção da cobertura em Frente ao Porto das Catraias.....	169
FIGURA 64. A Feira do Produtor e a nova feira.....	172
FIGURA 65. Desestabilização de parte do Complexo Turístico.....	173
FIGURA 66. Dificuldades no embarque e desembarque.....	176
FIGURA 67. O Complexo Turístico cumprindo seu papel.....	179

LISTA DE ABREVIATURAS

8º BIS - Oitavo Batalhão de Infantaria de Selva

Af - Tropical sem estação seca

Am - Tropical com chuvas excessivas

CEAM - Companhia Energética do Amazonas

CFSOL - Comando de Fronteira Solimões

CNH - Carteira Nacional de Habilitação

COP - Peso colombiano

CPRM - Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais

DETRAN-AM - Departamento Estadual de Trânsito do Amazonas

E-W - Leste-Oeste

IPTU - Imposto Predial e Territorial Urbano

NE-SO - Nordeste-Sudoeste

SCDL - Segunda Comissão Brasileira Demarcadora de Limites

SEPLAN - Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

SNAAP - Serviço de Navegação e Administração dos Portos do Pará

SNPH - Sociedade de Navegação Portos e Hidrovias

SO-NE - Sudoeste-Nordeste

Ta - atividade alta

Tb - atividade baixa

UEA - Universidade do Estado do Amazonas

USP - Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS

RESUMO

ABSTRACT

LISTA DE FIGURAS

LISTA DE SIGLAS

1. INTRODUÇÃO	15
2. OBJETIVOS	17
3. REFERENCIAL TEÓRICO	18
4. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	42
5. CARACTERIZAÇÃO FÍSICA DE TABATINGA	46
5.1. Localização	46
5.2. Indicadores sócio-econômicos	48
5.3. Geologia	51
5.4. Geomorfologia	59
6. RESULTADOS E DISCUSSÃO	72

6.1. ASPECTOS HISTÓRICOS	72
6.1.1. O Forte	72
6.1.2. A Vila Tabatinga e sua percepção por alguns viajantes	82
6.1.3. Porto do Marco e Tabatinga: proximidades histórico-geográficas.....	90
6.1.4. A construção dos marcos divisórios	95
6.1.5. O Conselho Comunitário e suas conquistas.....	97
6.1.6. O Porto das Catraias	108
7. ASPECTOS AMBIENTAIS DO PORTO DAS CATRAIAS E ARREDORES.....	117
8. AS MÚLTIPLAS RELAÇÕES QUE OCORREM NO PORTO DAS CATRAIAS.....	126
8.1. O Porto Flutuante	126
8.2. As Catraias	128
8.3. Mototaxistas	138
8.4. Taxistas, fretistas, motofretistas e carregadores.....	148
8.5. Mercado, feira e o comércio local.....	151
9. A GESTÃO PÚBLICA NA CONFIGURAÇÃO DA PAISAGEM DO PORTO DAS CATRAIAS	165

9.1. Complexo Turístico, Mercado, Feira e o Comércio local	167
9.2. Transporte fluvial, transporte terrestre e o trânsito	176
10. CONSIDERAÇÕES FINAIS	180
REFERÊNCIAS	185

1. INTRODUÇÃO

Compreender como ocorre determinada ocupação e organização do espaço pelo homem nos impõe o desafio da redução ou restrição sem perder de vista o conjunto de complexidades que envolve a questão ambiental. Grande parte destas análises busca o entendimento do fenômeno urbano e dos efeitos ambientais resultantes deste processo, trazendo à tona a importância da adoção de práticas responsáveis articuladas com as políticas sociais que possam contemplar o aspecto ambiental e o social, fazendo-se presentes nas exigências de qualidade de vida. Para isso, é preciso levar em consideração as especificidades destas ocupações do espaço, observando em que contexto histórico ocorrem, quais os tipos de degradação ambiental, que já são visíveis neste percurso, e se há ou não uma rede de infraestrutura.

O foco sobre questões envolvendo o ambiente justificam-se pela forma como tem se estendido no mercado de trabalho, nos ramos educacional, editorial e de consultoria (MARANGONI, 2005, p. 167).

Valores associados à qualidade de vida, o desenvolvimento intelectual, o atendimento às necessidades afetivas e o prazeroso relacionamento com um ambiente esteticamente organizado são algumas das reivindicações de uma sociedade que cada vez mais se mostra exigente e igualmente conflitiva acerca de valores culturais, ambientais e humanos (LEFF, 2001, p. 247).

Face à fragilidade desses ambientes, decorrente da perspectiva de uma ocupação não planejada corretamente e da ausência de uma política adequada, a paisagem deve ser estudada e protegida em função não só de sua importância no desenvolvimento socioeconômico, mas como fonte de satisfação das necessidades humanas mais elementares de bem estar de realização interior.

A sustentabilidade ambiental tem sido apresentada como um paradigma no sentido de rever as interações da sociedade com a natureza, chegando a se constituir como uma bússola para implementar processos de planejamento e gestão do ambiente e território. Isso requer cuidados na sua aplicação, sustentando-se em visões integradoras e sistêmicas apoiadas em sólidas fundamentações teóricas e metodológicas, que sistematizem a integração de unidades ambientais naturais e sociais.

Nesse contexto, a ecologia da paisagem vem se tornando alvo de pesquisas e compondo estudos referentes às questões ambientais, apresentando-se como contribuição na análise da paisagem, podendo subsidiar informações complementares a estes estudos, em função da consciência e reconhecimento do potencial que circunda em torno da questão.

Por conta disso, surgem metodologias que buscam valorar a qualidade paisagística em áreas de interesse, onde a paisagem, na sua dimensão ecológica, pode ser analisada objetivamente, devendo ser considerado a subjetividade existente na dimensão estética para uma melhor eficácia do método a ser utilizado (MATEO; SILVA, 2002, p. 95).

Assim como outras questões que permeiam a sociedade, a questão ambiental também está relacionada a diversos aspectos, sejam eles de caráter social, cultural, político ou econômico, desde o nível local até o global. Notadamente, estes mesmos fatores têm marcado o processo de ocupação de determinadas áreas que, por sua vez, tendem a necessitar da ação do poder público, para implantação de benefícios de cunho universalizante e democrático, que objetivem atender diferentes necessidades.

Estas ações devem buscar a construção de obras que permitem o acesso de todos, sem perder de vista a qualidade do ambiente urbano, onde os aspectos ecológicos não apenas façam parte da paisagem, mas que também sejam entendidos como necessários para um ambiente ecologicamente mais equilibrado. Isso pode ser alcançado pela consciência coletiva que pode decorrer da informação à população dos benefícios sociais e ambientais, que podem advir da manutenção das boas condições destas áreas ocupadas.

Esta pesquisa foi motivada pelo interesse em entender de que forma vem acontecendo a construção paisagística do Porto das Catraias considerando seus aspectos históricos e ambientais e, a partir disto, verificar de que forma a dinamicidade desta área relaciona-se com a própria dinâmica da cidade de Tabatinga. A pesquisa buscou fazer uma análise histórica e ambiental da paisagem do Porto das Catraias, correlacionando a dinâmica das relações sociais e naturais que ocorrem nesta área, com a cidade de Tabatinga.

2.OBJETIVOS

2.1. Geral

Descrever de que forma vem ocorrendo a ocupação do Porto das Catraias e seus arredores, considerando seus aspectos históricos e ambientais, e entender qual a relação desta área com a cidade de Tabatinga (AM).

2.2. Específicos

Identificar quais as motivações que implicaram no processo de ocupação da área do Porto das Catraias, Tabatinga (AM).

Identificar quais as mudanças mais significativas, sejam no aspecto físico ou resultantes das atividades antrópicas, e os vários estágios espaço-temporais em que ocorreram tais mudanças.

Analisar os tipos de relações que ocorrem ou ocorreram nesta área, que também tem importante função para a cidade de Tabatinga (AM).

3. REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 A análise sistêmica e o estudo da paisagem

A abordagem interdisciplinar e integradora da paisagem vem se desenvolvendo nas últimas décadas em diversas áreas e se despontando como um princípio consensual na noção de sistema. São muitos os autores que comungam desta noção, onde os fatores naturais e culturais se influenciam mutuamente, determinando e sendo determinado pela complexidade e dinâmica da estrutura global, modificando-se ao longo do tempo (CORREIA, 2001, p. 195).

Há autores, dentre eles Chorley e Haggett (1974) apud Cavalcanti (2004, p. 105), que exploram a abundância do enfoque interdisciplinar para as questões ambientais oferecidas pela teoria dos sistemas. Este enfoque oferece instrumental amplo para auxiliar no desenvolvimento de uma abordagem integrada, relacionando a teoria social e econômica às teorias física e biológica. Bertalanffy (1973, p. 125) acha que "muitos problemas, particularmente em biologia, nas ciências sociais e do comportamento, são essencialmente problemas de múltiplas variáveis, para os quais se exigem novos instrumentos conceituais".

O pensamento acerca de sistemas vem desempenhando papel importante em todos os campos da ciência, do pensamento popular, dos meios de comunicação de massa e até da gíria (Bertalanffy, 1973, p. 17). Trata-se de uma transformação nos pilares do pensamento no qual tem se manifestado com maior intensidade as complexidades da moderna tecnologia, impulsionando-nos a ver os campos do conhecimento em sua totalidade e por sua vez reorientando o pensamento científico.

Pela ótica da Teoria Geral dos Sistemas, proposta por Ludwig Von Bertalanffy, já foram desenvolvidas importantes observações, que consideraram os geossistemas como uma classe peculiar de sistemas dinâmicos abertos e hierarquicamente organizados, percebidos na medida em que sintetizamos sua formulação de sistema como sendo "um conjunto de elementos interligados para formar um todo", com propriedades e características próprias, não encontradas nos elementos quando tomados de forma isolada, mas, em conjunto, unidos por alguma forma de interação ou interdependência e cujas unidades são reciprocamente organizadas e relacionadas (VIEIRA; COTRIN; KIRSCH, 2007, p. 4)

Bertalanffy (1973, p. 133) considera que um dos importantes aspectos das modernas transformações do pensamento científico é não haver um único *sistema mundial* (grifo do autor) abrangendo a totalidade das coisas. "Todas as construções científicas são modelos que representam certos aspectos ou perspectivas da realidade", concebe o autor. Ackof (1939) apud Bertalanffy (1973, p. 25) afirma que:

Nas últimas duas décadas assistimos à emergência do 'sistema' como conceito chave na pesquisa científica. Evidentemente, os sistemas já eram estudados há séculos mas algo novo foi agora acrescentado [...] A

tendência a estudar os sistemas como uma entidade e não como um aglomerado de partes está de acordo com a tendência da ciência contemporânea que não isola mais os fenômenos em contextos estreitamente confinados, mas abre-se ao exame das interações e investiga setores da natureza cada vez maiores. Sob a égide da pesquisa dos sistemas (e seus numerosos sinônimos) assistimos também à convergência de muitas criações mais especializadas da ciência contemporânea [...]

Cavalcanti (2004, p. 105) propõe a análise de cada setor do espaço como uma unidade sistêmica homogênea ou heterogênea dependente de outros organismos. Este enfoque ou método sistêmico se difundiu amplamente em muitas disciplinas, inclusive na ciência geográfica, por meio de uma concepção metodológica que permite estudar qualquer possível regime, estrutura ou estado em qualquer sistema, constituindo-se em uma importante metodologia de pesquisa.

A concepção do estudo das paisagens, a partir de uma visão sistêmica, busca garantir os fundamentos conceituais, sobre os quais deveria estar inserida a análise sobre a sustentabilidade. Mateo e Silva (2002, p. 95) consideram que um problema fundamental da concepção geossistêmica no estudo das paisagens é o da classificação. Eles afirmam que existem muitas divergências e análises equivocadas sobre o problema da classificação, que muitas vezes partem de uma concepção díspar dos conceitos de paisagens e geossistemas. Bertalanffy (1973, p. 57) adverte que "princípios são comuns aos vários níveis de organização, podendo assim ser legitimamente transferidos de um nível para outro" e isto pode gerar o impasse sobre quais seriam os específicos. O autor ainda lembra que algumas destas transferências podem conduzir a "perigosas falácias".

Apesar dessas ponderações, o estudo da paisagem tem se constituído uma necessidade, uma vez que as pessoas vêm procurando lugares tranquilos buscando lazer, relaxamento e saúde mental, com valores naturais e de qualidades cênicas. Isto requer o conhecimento de potencialidades e fragilidades destes ambientes, que possibilitem não apenas o uso da paisagem, mas sua proteção em função não só de sua importância no desenvolvimento socioeconômico, mas como fonte de satisfação das necessidades humanas mais elementares de bem estar de realização interior (MARENZI, 2000, p. 1).

Não é necessário muito esforço para perceber como vem se intensificando as discussões e debates em eventos locais e internacionais em torno da problemática ambiental, o que revela a necessidade de repensar, fazer ou refazer um planejamento comprometido com a qualidade do ambiente. Há muitos exemplos de ocupação não planejada do ambiente, que decorreu da ausência de uma política adequada que pode não ter ocorrido devido ao não levantamento de informações.

O reconhecimento desse potencial e a criação dessa consciência podem fomentar a busca por metodologias que valorizem a qualidade paisagística em áreas de interesse, onde a paisagem, na sua dimensão ecológica, pode ser analisada objetivamente, devendo ser considerada a subjetividade existente na dimensão estética para uma melhor eficácia do método a ser utilizado.

Sem se estender sobre os muitos conceitos de paisagem interpretados por profissionais de diversas áreas, consideramos necessário pontuar alguns destes conceitos. Diante das muitas possibilidades de definição da paisagem, em 1992, o trabalho do alemão Gerhard Hard já apresentava 11 tipologias de paisagem, onde ele a concebia como:

um quadro paisagístico do vivenciado ou vivido; fisionomia de espaços terrestres ou aspectos fisionômicos de micro-espços; espaços paisagísticos; espaço terrestre com o conjunto dos elementos que o constitui; estrutura espacial ordenada; ecossistema; meio dos organismos; as relações geográfico-naturais espaciais como adversárias dos grupos humanos; as constantes históricas de recortes espaciais ou espaço terrestre com constantes históricas características; sistemas limitados de interações sociais; e, por último, a fenomenalidade de uma expressão agradável (GOMES, 1997 apud ROCHA, 2008, p. 20).

Naveh & Lieberman (1994) apud Rocha & Cavaleiro (2000, p. 92) esclarecem que é no Livro dos Salmos que se registra a mais antiga citação encontrada na literatura mundial da palavra paisagem. Tem origem na palavra hebraica *noff*, etimologicamente referindo-se a *yale* (belo). Foi empregada para descrever uma bela visão geral de Jerusalém, com os templos e palácios do rei Salomão. Aprofundando a discussão em torno da origem da palavra paisagem, chega-se a *pagus*, "que designava os marcos utilizados para demarcação do território ocupado pelo Império Romano". Sua conotação era mais espacial do que estética ou visual. Há também a possibilidade da palavra paisagem "ter surgido somente no final da Idade Média e início da Renascença, assim como as palavras relacionadas a ela nas línguas anglo-saxônicas" (ROCHA & CAVALHEIRO, 2000, p. 93).

Os estudos de Bertrand (1978), como diz Nucci (2005, p. 164), muito contribuíram para o entendimento da paisagem, que a concebeu não como uma simples adição de elementos geográficos, mas em uma determinada porção do espaço, o resultado da combinação dinâmica, portanto instável, de elementos

físicos, biológicos e antrópicos, que reagindo dialeticamente uns sobre os outros, fazem da paisagem um conjunto único e indissociável, em constante evolução.

Monteiro (2000) apud Nucci (2006, p.163) conceitua paisagem como uma entidade espacial delimitada segundo um nível de resolução do pesquisador com base nos objetivos centrais da análise, de qualquer modo sempre resultante da integração dinâmica, portanto instável, dos elementos de suporte e cobertura (físicos, biológicos e antrópicos) expressa em partes delimitáveis infinitamente, mas individualizadas por meio das relações entre elas, que organizam um todo complexo (sistema), verdadeiro conjunto solidário e único, em perpétua evolução.

Metzger (2001, p. 4) define a paisagem como "um mosaico heterogêneo formado por unidades interativas, sendo esta heterogeneidade existente para pelo menos um fator, segundo um observador e numa determinada escala de observação". Pode-se compreender a paisagem ainda como "um processo histórico de construção de formas de apropriação da natureza e a transformação da paisagem natural 'pré-antrópica' em paisagem artificial", como definido por Freitas (2003, p. 14).

Sauer (1998) apud Solórzano (2009, p. 4) diz que a abordagem da paisagem geográfica constitui-se uma preocupação em compreender a paisagem a partir da interação entre processos naturais e humanos, sejam eles sociais, econômicos, culturais, políticos, etc., decorrendo assim numa interpretação de história ambiental daquela paisagem, que é entendida como uma forma da terra na qual não ocorre apenas uma modelagem física, mas sim uma associação desta aos processos culturais da sua transformação. Sob esta perspectiva, este autor assume que as relações operantes entre seres humanos e ambiente são dialeticamente interativas.

Mais recentemente, a paisagem vem sendo concebida como "a expressão do produto de interação espacial e temporal do indivíduo com o meio". É considerada também como:

Fruto da interação dos componentes geológicos, expostos à ação do clima, fatores geomorfológicos, bióticos e antrópicos através do tempo, refletindo hoje o registro acumulado da evolução biofísica e da história das culturas precedentes. (MARENZI, 2000, p.2)

Gobster e Chenoweth (1989) apud Kent (1993) apud Marenzi (2000, p. 2), concebem que a paisagem pode ser entendida nas suas "dimensões físicas", quando fizer referência à sua relação com os elementos ambientais; nas suas "dimensões artísticas", quando considerar o aspecto de composição, resultando na harmonia da sua forma física; e, por fim, nas suas "dimensões psicológicas", que resultam do impacto mental que pode causar nos observadores.

Carl Troll (1899/1975), empregou o termo "Ecologia da Paisagem" que no seu significado mais amplo, procura compreender a atuação e integração simultânea da atmosfera, litosfera, hidrosfera e biosfera na relação entre Vida e Meio Ambiente (TROPPMAIR, 2000, p. 5). Apesar do termo ter suscitado dúvidas e várias interpretações, Schmithuesen (1976) apud Troppmair (2000, p.5) chama a atenção para o foco sobre as relações, mostrando que são elas que se procura evidenciar no estudo de uma "Paisagem Natural" ou da "Paisagem Cultural". Na primeira, sobressai-se as relações entre flora e fauna; e na segunda, o resultado positivo ou negativo da intervenção humana (TROPPMAIR, 2000, p. 6).

Para Porto (1999) apud Marenzi (2000, p. 2) a ecologia da paisagem "é um estudo regional sobre a estrutura da paisagem com influência humana e o uso da terra". Para investigá-la deve-se levar em conta a variedade de organismos e de sistemas em uma escala espacial. Na concepção de Forman e Godron (1986) apud Marenzi (2000, p. 2), a ecologia da paisagem "estuda a combinação dos ecossistemas, a estrutura, a função e as alterações de diferentes ambientes". Ainda pelo enfoque da ecologia da paisagem, Forman (1995) apud Solórzano (2009, p. 4) define paisagem como um mosaico de ecossistemas locais e diferentes usos do solo, que é repetido, com forma similar, numa vasta área. O autor sustenta que será a abordagem sobre paisagens naturais ou urbanas, que definirá o foco de estudo, possibilitando a compreensão da "distribuição dos elementos da paisagem ou do ecossistema, o fluxo de animais, plantas, energia, nutrientes minerais, água, etc., e/ou as modificações ecológicas da paisagem no tempo".

Sendo assim, o enfoque que a ecologia da paisagem vem direcionando aos estudos referentes às questões ambientais, tem ampliado o debate em torno da análise da qualidade visual da paisagem subsidiando com importantes informações a estes estudos.

Um outro aspecto que deve ser entendido dentro deste enfoque é a hierarquização, vista como a mais importante feição dos geossistemas. É pertinente observar que as subdivisões intermediárias do meio natural representam - cada qual separadamente ou em conjunto - uma unidade dinâmica, com uma organização geográfica própria, manifestando-se em um espaço que permite a distribuição de todos os seus componentes, assegurando sua integridade funcional. No entanto, apesar de perceptível, esta organização possui complexidades que precisam ser melhor identificadas para entender a dimensão

de suas funcionalidades, como pondera Bertalanffy (1973, p.57): "[...] o problema fundamental hoje em dia é o da complexidade organizada. Conceitos como os de organização, totalidade, direção, teleologia e diferenciação são estranhos à física convencional". E acrescenta afirmando que

Este fato evidentemente não exclui, mas ao contrário implica a esperança de se conseguir uma síntese ulterior na qual os vários enfoques do presente no sentido de uma teoria da "totalidade" e da "organização" venham a ser integrados e unificados. (BERTALANFFY, 1973, p. 133)

Stoddart (1974) apud Cavalcanti (2004, p. 105) argumenta que o conceito de sistemas ambientais possui quatro propriedades principais, que o tornam adequado à investigação geográfica. Primeiramente reúne o meio ambiente, o homem e o mundo vegetal e animal dentro de um único quadro conceitual, onde se pode analisar a interação entre os componentes. Em seguida, os sistemas são estruturados de forma ordenada, racional e compreensível, oferecendo abordagem que exige identificação das estruturas presentes e dos elos entre os componentes estruturais. Depois, estes sistemas funcionam como resultado de fluxo de matéria e energia e, por fim, os sistemas naturais podem ser vistos como sistemas abertos que tendem para a propriedade de se auto-regularem.

Para Cavalcanti (2004, p. 106), o que caracteriza uma unidade paisagística são as propriedades da região natural na qual está localizada, que vão se constituir em um sistema físico, dinâmico e complexo, formado por elementos em interação, que se encontram sob significativa transformação pelo homem.

A interação de todos os componentes os leva a se integrarem em um sistema único, no qual todas as partes dependem das restantes e qualquer impacto antropogênico será acompanhado de todo um conjunto de trocas, tanto

em seus componentes, como nas unidades próximas ou conjugadas, que podem trazer mudanças nas propriedades constituintes de cada uma delas, podendo ser delimitados pelo conhecimento, tanto dos componentes individuais para um tipo qualquer de abordagem, como nas relações entre as propriedades desses componentes e dos diferentes tipos de atividades, tendo em vista o caráter e a intensidade das influências nos vários processos naturais (CAVALCANTI, 2004, p. 107).

As unidades paisagísticas coincidem com o território físico-biológico, onde cada fator situa-se em uma determinada área do espaço terrestre, definidos em termos de relações funcionais de seus elementos, que foram escolhidos e identificados para a afirmação dos propósitos do presente trabalho.

3.2 Ocupação e organização do espaço pelo homem

A problemática da base territorial da vida humana tem sido uma preocupação da sociedade, ao longo de sua história. Esta busca, em grande parte, tem girado em torno daquilo que o homem tem escolhido que lhe pode ser útil para a renovação de sua vida. Tal preocupação vem se redobrando nesta atual fase de sua história.

No seu quinhão da natureza, o homem cria seu subsistema útil quando busca espécies animais e vegetais, pedras, árvores, florestas, rios, feições geológicas, o que for necessário para manter a funcionalidade de seu quadro vital. Esta constante busca no relacionamento com a natureza tem sido marcada por descobri-la e redescobri-la (SANTOS, 1992, p. 96).

Esta relação tem se abalado sempre que o homem se instrumentaliza para transformar o natural em artificial. A natureza domesticada, ou como a estamos tratando aqui, instrumentalizada, salta-nos aos olhos como sobrenatural. Isso, para Santos (1992, p. 96), decorre quando o natural cede lugar ao artefato e à racionalidade. Os efeitos desta artificialização tem se refletido em uma grande mudança na história humana, da natureza e da relação entre ambos.

Nucci et al. (2006, p. 162) ressalta que a transformação da natureza, pensando-se no maior lucro direto e imediato e com base na crença no avanço tecnológico, vem provocando profundas modificações nos sistemas naturais, sem se cogitar a importância do meio natural como componente fundamental para a vida.

Da ruptura do relacionamento entre a atual civilização material e a natureza decorrem graves problemas, dentre os quais, o problema do espaço humano, que nos dias de hoje ganha uma dimensão que vem exigindo maiores cuidados no sentido do uso responsável, que antes de mais nada requer o conhecimento de suas potencialidades e fragilidades. Kaur et al. (2004) apud Nucci et al (2006, p. 162) esclarece que estas alterações ambientais constituem uma mistura de ações autônomas (naturais) e de ações planejadas pelo homem. Mesmo quando estas ações tentam ser controladas por meio de planejamentos, as paisagens geralmente mudam, de maneira um tanto caótica, pois nem sempre os planejamentos se cumprem.

Fávero et al. (2008, p. 3), citando ainda vários autores (ODUM, 1985; FORMAN, 1995; MATEO RODRIGUEZ, 2000; McHARG, 2000), esclarece que certas perturbações (estresses físicos) introduzidas pelos seres humanos (ou antrópicas), nos ecossistemas, são repentinas, violentas ou arrítmicas demais

para o processo de adaptação da comunidade biótica, de tal forma que ocorre uma forte oscilação, ao invés de uma estabilidade. Portanto, certos impactos que podem ser absorvidos nas paisagens naturais, podem ser catastróficos em paisagens antropogênicas.

Nesta corrida por técnicas que busquem imitar a natureza, as ações antrópicas acabam se constituindo fator geológico, geomorfológico e climático. Santos (1992, p. 97) considera que, em decorrência do modelo de vida adotado pela humanidade, suas ações têm efeitos continuados e cumulativos, enquanto que os cataclismos naturais são um incidente, um momento.

Na busca de atendimento de suas necessidades, o homem vem transformando a natureza. Entretanto, Nucci (2001, p. 163) afirma que essa transformação realizada sem um planejamento com uma visão sistêmica, inevitavelmente provocará profundas modificações que comprometerão a funcionalidade do meio físico. Este autor entende que ainda que necessária esta visão sistêmica, ela pode encontrar obstáculos, como por exemplo, na forma fragmentada de produção e aplicação do conhecimento, que não deixa de ser um reflexo da visão cartesiano-newtoniana desenvolvida a partir do século XVI e que, segundo este mesmo autor, baseia-se em questões isoladas, dificultando a percepção da complexidade do ambiente. Este mesmo autor cita Morin (2000) para esclarecer que os saberes separados, fragmentados, organizados e inseridos nos currículos das vertentes científicas, apresentam-se inadequados frente à complexidades cada vez mais polidisciplinares, transversais e multidimensionais.

Se ainda não há consenso de como convergir mais esforços para um entendimento mais amplo dessas transformações, o mesmo não se pode dizer de

como vem sendo acompanhada a incessante busca do homem em fixar-se em um ponto. Um dos mais notáveis espaços que expressam este esforço de fixação, agrupamento e sociabilidade são as cidades. Nos anos 1950, a investigação feita sobre redes urbanas foi fortemente impulsionada pelos estudos econômicos de polarização, centro-periférica, etc. Dos anos 1960 em diante, como a complexidade urbana tem sido crescente, sobretudo no pós-guerra, amplia-se também o interesse do estudo das cidades pela Geografia.

Até pouco tempo atrás qualquer estudo sobre cidade que quisesse ser respeitado, deveria começar com a história da cidade. Hoje, "por se fazer uma geografia urbana sem ter base no urbanismo, já não ensinamos como as cidades se criam, apenas criticamos as cidades do presente" (SANTOS, 2008, p. 66).

Para entender a cidade, é necessário verificar sua história, sua geografia e sua dinâmica. Estes três enfoques foram utilizados para as considerações sobre a cidade.

Pelo aspecto histórico, Rolnik (2004, p. 9 e 14) esclarece que a cidade nasce com o processo de sedenterização do homem, marcando uma nova relação com a natureza. Ela pôde ser implantada como um local permanente de moradia e trabalho, devido a geração de um excedente na produção. Seu consumo, ao mesmo tempo que impulsiona a produção agrícola, vai subordinar o campo; e, quem nela mora, vai se tornar mais consumidor que agricultor. A produção em escala do tijolo cozido, que possuía um padrão definido na sua forma geométrica, foi um avanço necessário à construção do ziguezag, primeiro embrião da cidade, que se constituirá como um ímã no adensamento populacional retratando uma nova maneira de pensar o habitat.

Para Santos (2008, p. 68), "a história de uma cidade se produz através do urbano que ela incorpora ou deixa de incorporar". O autor acrescenta que "a história da cidade é uma das suas formas, não como um dado passivo, mas como um dado ativo", sendo importante não deixar escapar este fato para a análise sobre a cidade.

No que diz respeito ao mundo ocidental, a centralidade urbana no espaço geográfico delineia-se ainda na Idade Média, quando surgiram os burgos e as cidades. No Renascimento e século XVII, avolumou-se e, no século seguinte, chega ainda como um microcosmo onde o indivíduo insere-se espacial e temporalmente à sua dimensão. Este quadro de integração espacial-temporal deslocado do nível local ao planetário é resultado da aventura humana na face da Terra, em apenas cinco ou seis gerações (MONTEIRO, 2008, p. 5). O autor ressalta que é ainda neste século que o homem começa a perceber a força da urbanização e como esta aglomeração gera desconfortos que o levam a inserir os primeiros parques e jardins públicos dentro da trama do urbano. Como nas últimas décadas, os espaços urbanizados cresceram tanto em tamanho como em complexidade, os espaços naturais, que ainda estão em vias de crescente retração, estão sendo cada vez mais valorizados e vistos até como espaços de lazer e descontração, capazes de atenuar as agruras da vida urbana.

No seu percurso histórico, as cidades se mostram cada vez mais como moradas do homem por excelência e têm despertado atenção e interesse da Geografia em estudá-las. Há pelo menos duas razões, entre outras, que sustentam este interesse. A primeira delas, é a sua capacidade de concentrar pessoas, com uma certa organização social e dinamização econômica. A outra se deve ao fato de que é justamente nestes espaços urbanizados onde mais se avultam as mudanças ao meio natural, praticadas pelo homem. Contudo, o estudo

da cidade também é um desafio que se impõe à pluridisciplinaridade. Como seria muito difícil um só dentre os diferentes ramos dos saberes dar conta da realidade urbana, ela têm requisitado e desafiado a congregação interdisciplinar em acompanhar as suas muitas variáveis (MONTEIRO, 2008, p. 79).

Na cidade está imbricada uma "organização da vida social e consequentemente a necessidade de gestão da produção coletiva". Inserida num mundo simbolicamente organizado, a cidade reconhecidamente é o centro do espaço humanizado, o que lhe confere uma imagem relativamente ordenada do universo. Ela é o resultado daquilo que o homem conquistara no caos da natureza, transformando-a no cosmos que ele almeja ter, mostrando antes de mais nada, o veto do homem sobre a natureza (MONTEIRO 2008, p. 4).

Enfatizando esta conquista sobre o caos, Tuan (2005, p. 231) diz que: "A cidade representa a maior aspiração da humanidade em relação a uma ordem perfeita e harmonia, tanto em sua estrutura arquitetônica como nos laços sociais". Onde quer que o urbanismo tenha aparecido, isto ocorreu de forma independente. Percebeu-se que suas raízes assentam-se em um centro cerimonial prestigioso em vez de um lugarejo. Uma de suas primeiras funções considerada essencial foi ser "um símbolo vivo da ordem cósmica". Isso explica a lógica de seu padrão geométrico, "com muralhas e ruas frequentemente orientadas pelos pontos cardeais, o mesmo acontecendo com seus imponentes monumentos. Correspondendo a este desejo de perfeição física estava o anseio por uma sociedade estável e harmoniosa".

As formas e tipologias arquitetônicas de ruas, casas, praças e templos, era a escrita de seus construtores que, dessa forma, ressaltavam sua visão do mundo. Na cidade são concebidas e administradas desde as grandes obras de

drenagem, irrigação, tão necessárias a produtividade da terra, até a concepção de novas tecnologias do trabalho e da guerra (ROLNIK, 2004, p. 14).

Pela ótica da *Geografia*, somos levados a observar o território que ela ocupa sob a forma de terrenos, edificações, vazios e vias de circulação, localizadas segundo uma lógica espacial, econômica e social. Por este enfoque Santos e Silveira (2002, p. 20), concebem que: "O território, visto como unidade e diversidade, é uma questão central da história humana e de cada país e constitui o pano de fundo do estudo das suas diversas etapas e do momento atual". Os autores ainda acham que a forma como se dá a ocupação urbana destes territórios resultam em diferentes alterações do ambiente natural, e do mesmo modo, em inúmeros estágios exploratórios, que não deixam de ser uma manifestação da organização social humana dentro do seu contexto histórico evolutivo, que na maioria das vezes, tem sido marcado pela ocupação urbana desordenada (SANTOS E SILVEIRA, 2002, p. 20).

Dando ênfase a este aspecto territorial observado pela ótica geográfica, Monteiro (2008, p. 6), diz que "até a metade do século XX, a realidade urbana era analisada na *Geografia* então vigente numa abordagem equilibrada entre o embasamento natural e a edificação social". Para este autor, estudar geograficamente a cidade era antes de mais nada procurar entender as articulações entre sítio e posição. A observação do sítio possibilitava, entre outras coisas, a classificação das cidades numa tipologia de assentamento - cidades acrópoles, portuárias, etc. Santos (2008, p. 67) enfatiza que "a cidade é ao mesmo tempo, uma região e um lugar, porque ela é uma totalidade; e, suas partes dispõem de um movimento combinado, segundo uma lei própria, que é a lei do organismo urbano, com o qual se confunde".

Apesar de estudar a posição da cidade, "o que projetava-se cada vez mais eram questões relacionadas às injunções econômicas da vida de relações" (MONTEIRO, 2008, p. 7). Este seria então o primeiro significado dado ao espaço da superfície terrestre sobre o qual se assentava (ou se implantava) a cidade. Em uma projeção regional, procurava-se juntar a essa vinculação local, uma visão exterior, onde se tentaria perceber as articulações não apenas entre as relações da cidade com os acidentes naturais, mas também, com as relações econômicas.

No que se refere às cidades portuárias citadas por Monteiro (2008), quando explicou a classificação das cidades numa tipologia de assentamento, é notável observar como ela tem uma grande influência do porto sobre sua configuração urbana.

Pelo foco dado a questões relacionadas ao porto, consideramos oportuno discutir e recuperar aspectos da cultura portuária das cidades com portos. Antigas e novas demandas colocadas sobre os portos têm resultado não só em mudanças no sistema portuário como também nas cidades com portos. O porto "não pode ser pensado apenas do ponto de vista técnico e operacional. Ele não é apenas um corredor, ele é mais: um instrumento a serviço de um projeto de desenvolvimento" (MONIÉ e VIDAL, 2006, p. 21).

Levando-se em conta que o porto assume o papel de lugar através do qual se processa o contato com o mundo exterior, convertendo-se em ponto de atração e ou repulsão, somos tendenciosos em associar a ele importância capital e transcendente sobre cidades onde eles cumprem este papel (SILVA e PIRES, 1997, p. 1). Estes mesmos autores acreditam que o porto pode assumir posição de destaque no condicionamento e modelagem do desenho de cidades. E esta influência se intensificará quando relacionado às boas condições topográficas,

profundidade e velocidade do rio, tecnologia implantada no porto que possibilite sua eficácia operacional e as concepções urbanísticas dominantes.

Esta eficiência e dinâmica irradiadas a partir do porto vão além das instalações necessárias à sua operacionalidade, mas se estendem ao entorno devido às atividades produtivas que fazem uso dos seus serviços. O seu raio de alcance por meio desta cadeia produtiva impõe às cidades portuárias a necessidade de enfrentar algumas questões complexas, que vão desde questões estruturais e instrumentais do próprio porto, até o embate com questões socioeconômicas e ambientais, que eram tratadas isoladamente, desconectadas da cadeia produtiva (MONIÉ e VIDAL, 2006, p. 21).

Em torno de um lugar como o porto, surgem oportunidades de realização de lucros comerciais, de obtenção de emprego ou ainda de contatos culturais. Os portos também podem adquirir uma representação negativa na sociedade, "pela associação sistemática aos problemas de insegurança, prostituição, engarrafamentos ou poluição ambiental" (MONIÉ e VIDAL, 2006, p. 21).

O próprio poder público quando instala os seus órgãos de controle fiscal ou judicial neste lugar ressalta a elevada potencialidade que este espaço interfacial dispõe na dinâmica e espacialização urbana de uma cidade. Para isso, é extremamente relevante definir políticas e instrumentos necessários à gestão, tanto do porto, como da cidade.

Pela ótica de sua dinâmica, a cidade é palco de um movimento de pessoas, bens e mercadorias; de relações sociais e econômicas. A utilização coletiva de bens e serviços ou meios de consumo coletivo: escolas, hospitais, áreas de lazer, infra-estrutura urbana e meios de comunicação se constituem uma importante característica da vida de seus habitantes que, por sua vez também caracterizam

a cidade num processo que implica em incorporação, reorganização e deterioração de novas áreas; na intensidade do uso do solo; e na renovação urbana.

Entretanto, Ribeiro (2003, p. 1827) adverte que se a utilização do espaço obedecer uma diretriz econômica, que geralmente é o que ocorre, além dos danos ambientais, surgirá uma segregação social, que será impulsionada a ocupar áreas consideradas impróprias para ocupação humana. Nas palavras do próprio autor: "São as camadas mais humildes que sofrem mais diretamente as conseqüências negativas das aglomerações urbanas",

Este espaço urbano é construído e constituído de uma complexidade muito própria da organização espacial da cidade, que ora manifesta-se fragmentado, ora articulado. Num momento pode ser reflexo e em outro, condicionante social. Também pode ser um conjunto de símbolos ou quem sabe um campo de lutas.

A acumulação de capital e a reprodução social que ocorre nas cidades viabilizam a criação de funções e formas espaciais que resultam em atividades e materializações. Quando se observa a cidade, nota-se a heterogeneidade entre modos de vida, formas de morar, usos dos terrenos etc. Os bairros diferenciam-se em função da tonalidade que pode variar do cinza ao verde; do sítio urbano - arranjo dos bairros - ordenado ou desordenado; do grau de frequência na movimentação das pessoas nas ruas, que as tornam vazias ou lotadas ou extensão de suas casas. Sobre isso, Tuan (2005, p. 234) faz as seguintes considerações:

É uma profunda ironia que frequentemente a cidade possa parecer um lugar assustador. Construída para corrigir a aparente confusão e o caos da natureza, a cidade em si mesma se transforma em um ambiente físico desorientador no qual os prédios de apartamentos desabam sobre seus habitantes, ocorrem incêndios e o trânsito ameaça a vida e mutila as pessoas. Apesar de cada rua e prédio - e na verdade todos os seus tijolos

e blocos de pedra - serem sem dúvida os produtos de planejamento e reflexão, o resultado final pode ser um imenso labirinto desordenado.

Observando esse mosaico desenhado pela cidade, Hough (1995) apud Nucci (2006, p. 162) esclarece que os valores tradicionais do desenho que foram conformando a paisagem física de nossas cidades têm contribuído muito pouco com a sua saúde ambiental e a sua concepção como lugares civilizados e enriquecedores da vida. Na sociedade urbana, há uma separação dos valores ambientais da cidade e do campo, que é reforçada pela tecnologia.

O referido autor menciona também que, apesar da diversidade ser ecológica e socialmente necessária para a saúde e qualidade de vida urbana, todos os esforços se dirigem para o esmero com a paisagem urbanizada e supressão do natural, chegando ainda a questionar quais seriam os lugares da cidade que mereceriam uma reabilitação: as paisagens fortuitas, fruto da atuação das forças urbanas e naturais ou as paisagens formais criadas pelo desenho.

Pela visão de Tuan (2005, p. 234), a paisagem urbana aparece como um "instantâneo", registro de um determinado momento. Mostra diferenças arquitetônicas, desigualdades, ordem e caos. Esta manifestação formal do aparente, do imediatamente perceptível, da dimensão do real, tende a revelar uma dimensão necessária à produção.

Além destas considerações sobre a paisagem urbana retratada pela (des)organização espacial das cidades e seus efeitos sobre os moradores, Tuan (2005, p. 234) ainda pondera sobre um outro aspecto que decorre do adensamento populacional:

Consideremos algumas das manifestações de desordem na cidade do ponto de vista meio ambiente físico, começando pelo ruído. O ruído não é problema no campo, a não ser que a pessoa viva perto de uma ruidosa cachoeira. De qualquer modo as pessoas tendem a aceitar a maioria dos ruídos da natureza - desde as ondas batendo na praia até o cricrilar dos grilos - como tranquilizantes. O ruído na cidade é outra coisa. Para os recém-chegados, a cacofonia urbana pode, inicialmente ser a experiência mais desorientada e assustadora. O ruído é o caos auditivo, e a maioria das pessoas é mais capaz de tolerar a desordem visual do que a auditiva, por que o som tende afetar emoções mais básicas do que a visão.

E finaliza dizendo que "o ruído não é o maior defeito das cidades, apesar do trânsito congestionado dos veículos motorizados e dos aviões. Os bairros comerciais das cidades tradicionais eram às vezes muito mais estridentes" (TUAN, 2005, p. 234).

Questões assim parecem insignificantes. Mas, para quem convive com elas, há muito interesse em resolvê-las. Planejar e organizar ações que consigam resolver ou amenizar estas dissonantes urbanas já seria um bom começo no sentido de aumentar e melhorar as formas de atendimento dos anseios da população, que possibilitem oportunidades iguais para que todos os cidadãos realizem seus desejos singulares e a cidade continue sua sina coletiva, sem grandes prejuízos sociais (FIGUEIREDO; LAMOUNIER, 1996 apud FIDELIS; REZENDE, 2008, p. 122).

Gomez Orea (1978) apud Rocha (2008, p. 4) alega que na maioria das vezes, o homem não atua com o mesmo interesse na adoção de medidas de previsão, prevenção e controle das alterações que ele mesmo provocou na natureza. Desta forma, a desarmonia entre intervenção não planejada e ações

responsáveis sobre o ambiente comprometem o equilíbrio ecológico e a paisagem.

O autor sugere que:

Uma das formas de equacionar conflitos entre a natureza e a sociedade é utilizar o planejamento da paisagem como um processo complexo, dinâmico e racional de tomada de decisões e de caráter pluri e interdisciplinar, que considere as informações, potenciais e aptidões do meio ambiente; e, além disso, que indique soluções técnicas, econômicas, políticas, sociais e estéticas que considerem a conservação e gestão dos recursos naturais e o planejamento do uso e ocupação da terra (GOMEZ OREA, 1978 apud ROCHA, 2004, p. 4).

O crescente dinamismo que a cidade vivencia foi capaz de transformar os antigos méritos em problemas que exigem soluções, nem sempre fáceis. O desafio que a cidade ora nos impõe é uma mistura combinada de natureza e cultura "numa caprichosa elaboração de uma ordem simbólica, a partir de uma humanização do espaço e do tempo" (MONTEIRO, 2008, p. 7). Espaço, que na visão do autor, seja um cenário que nos ofereça abrigo e proteção nessa dinâmica do nosso movimentado cotidiano, no qual o tempo se constitui como um bem cada vez mais precioso.

Da mesma forma como se tem buscado entender o ambiente numa visão sistêmica, a gestão urbana tem diante de si o mesmo desafio, que já pode ser viabilizado analisando o incomensurável conjunto de variáveis dos mais diferentes municípios e "experimentando transformações fundamentais que exigem um debate controvertido em torno dos possíveis caminhos da gestão pública das cidades na sociedade da informação que crescentemente vem se consolidando (HIRST, 2000; REZENDE; FREY; BETINI, 2003 apud FIDELIS E REZENDE 2008, p. 124).

É de grande importância que o planejamento seja tecnicamente fundamentado, orientado por políticas públicas, apoiado em dados e informações, visando organizar o território, as atividades e as populações conforme as teorias urbanas, sociais, econômicas e administrativas vigentes. (HARDT; OBA, 2003 apud FIDELIS e REZENDE 2008, p. 123 e 124).

O planejamento municipal deve cumprir o papel de atendimento de necessidades, compatibilizando desafios que são gerados pela nova estruturação das sociedades urbanas, criando novas demandas e aspirações, como a administração do espaço local (GÜEL, 1997; LOPES, 1998; CIDEU, 2005 apud FIDELIS e REZENDE 2008, p. 127). Seu objetivo é conseguir transpor "a visão individual de cidadãos conscientes e envolvidos para um horizonte mais amplo, dentro de uma moldura global" (LOPES, 1998; PAGNONCELLI; AUMOND, 2004; CIDEU, 2005 apud FIDELIS e REZENDE 2008, p. 127).

A gestão municipal, entendida como a gestão pública dos bens e interesses municipais, deve ser direcionada pelos princípios básicos da administração pública, a saber: da legalidade, da moralidade, da impessoalidade ou finalidade, da publicidade, da eficiência, da razoabilidade, da proporcionalidade, da ampla defesa, do contraditório, da segurança jurídica (CASTRO JUNIOR, 2006 apud FIDELIS e REZENDE 2008, p. 125).

É um pacto assumido entre as partes interessadas que se constituem de vários atores sociais, e que vai envolver "governo e sociedade numa interface e corresponsabilidade pela definição de novos rumos", dando ênfase as relações de "intercâmbio, negociação e colaboração entre todos os seus segmentos representativos e que abrange uma vasta gama de objetivos intersetoriais",

visando a mobilização da sociedade no sentido de "pensar, conceber e realizar um futuro desejável e possível para a cidade" (FIDELIS e REZENDE 2008, p. 127).

Administrar uma cidade a partir desses pressupostos, implicaria na melhoria da qualidade de vida que se quer na cidade, como deixa claro o próprio ESTATUTO DA CIDADE (2002, p. 9):

A cidade é fruto do trabalho coletivo de uma sociedade. Nela está materializada a história de um povo, suas relações sociais, políticas, econômicas e religiosas. Sua realidade ao longo do tempo é determinada pela necessidade humana de se agregar, de se inter-relacionar, de se organizar em torno do bem estar comum; de produzir e trocar bens e serviços; de criar cultura e arte; de manifestar sentimentos e anseios que só se concretizam na diversidade que a vida urbana proporciona. Busca-se uma cidade mais justa, que possa de alguma forma, responder a realização dos nossos sonhos,

Estas questões relacionadas à cidade, no âmbito nacional, pelas dimensões e variedade de definições regionais que a rede urbana brasileira assume, já se configura um leque bem variado de exemplos e problemas que podem ser apreciados pelos estudiosos. Considerando quais foram as diretrizes de sua formação social, do seu modelo econômico, etc., veremos que as cidades são retratos fiéis do tipo de país no qual elas se inserem. Segundo Monteiro (2008, p. 26), "a ordenação superior, nacional, nesses campos, reflete-se nas realidades urbanas que tendem para a ordem ou para o caos. Os instrumentos legais de gestão administrativa advêm dessa base política nacional".

4. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este trabalho objetivou o conhecimento do ambiente e da dinâmica que interage nas suas mais diferentes relações sejam elas ambientais ou resultantes da produção social, que por sua vez, acabam caracterizando a paisagem onde está ocorrendo esta interação.

A natureza dessas relações, nem sempre está explicitada, apesar de efetivamente estar construída. Mas, poderá ser percebida a partir de um instrumental teórico-metodológico necessário para fazer as análises como se dá esta relação, em determinado espaço-tempo (MARANDOLA Jr.; HOGAN, 2007, p. 162).

Os critérios fundamentais adotados foram os dados ecológicos, resultantes da combinação de fatores geológicos, geomorfológicos, pedológicos, climáticos e hidrológicos, associados às dinâmicas que resultam das relações sociais, resultando em diferentes categorias de análise numa determinada espacialidade.

Do ponto de vista metodológico, fez-se necessário discutir as matrizes selecionadas, e elas se constituíam tanto de elementos físicos, que nos possibilitaram examinar a caracterização física geomorfológica e biogeográfica; como também daqueles elementos que evidenciavam efeitos das ações humanas que nos levassem a compreender os padrões intrincados nestas inter-relações que estivessem caracterizando a área de estudo seja no aspecto paisagístico ou nas várias relações que ali ocorrem.

O ponto de partida foi procurar delimitar o espaço físico da nossa abordagem que se constituiu do Porto das Catraias, Complexo Turístico,

Mercado, feira e os arredores, compreendendo uma área de aproximadamente 2 km² (Fig. 1). Feita esta delimitação, procuramos identificar quais os processos físicos que mais se evidenciam na caracterização física desta paisagem. Em seguida procuramos por subsídios que nos remetessem ao início do seu processo de ocupação e em qual contexto histórico. Em seguida, fizemos uma análise sobre as benfeitorias presentes e as que vêm sendo construídas nesta área, procurando atender às necessidades de quem passa pelo Porto das Catraias na cidade de Tabatinga, e ao mesmo tempo, modelando a paisagem deste lugar. E por fim intentamos fazer uma devida análise das relações sociais que dinamizam esta área correlacionando-as com a própria dinâmica da cidade de Tabatinga.

Figura 1. A área da pesquisa e os elementos que a compõe. Org. Paulo Almeida (2011)

Para fazer esta análise espaço-temporal da área do Porto das Catraias, nos pautamos em registros bibliográficos, registros dos órgãos públicos, registros cartográficos e relatos orais. Marangoni (2005, p. 168) esclarece que dentre as

muitas ferramentas usadas para pesquisas que envolvem pessoas como fonte de pesquisa, o questionário e entrevista, são duas que despontam com maior uso. A autora considera que o questionário é um bom e por vezes insubstituível instrumento para obtenção de dados quantitativos e enfatiza que nada impede que possamos utilizá-lo para obtenção de informações qualitativas.

Uma boa fundamentação teórica constitui um importante balizador de qualquer estudo científico. Alcançar o entendimento das questões que nos motivou a fazer este estudo, exigiu a observação de fundamentos que se encontram na bibliografia apropriada. .

De início, esta pesquisa assume um caráter descritivo, pois partirá de registros bibliográficos e orais e da observação em campo. Os registros destas primeiras etapas se constituirão em elementos que possibilitarão fazer as análises ambientais e sociais e a partir daí correlacionar fatos ou fenômenos que tentem responder as questões levantadas pela pesquisa.

A observação dos processos físicos, resultantes do clima, hidrografia, deposição sedimentar e vegetação foram vistos inicialmente na caracterização geral do município, pela literatura, disponíveis no Radambrasil e as observações mais restritas à área da pesquisa, foram tomadas pelo aspecto histórico e ambiental, acrescidas de levantamento cartográfico e algumas imagens de satélite. Esse levantamento cartográfico da área foi indispensável pois com eles foi possível identificar alterações espaciais ocorridas nesta área e seus arredores correlacionando-as com elementos de origem antrópica. Por este levantamento foi possível identificar, mapear e analisar as variáveis: relevo; deposição ou erosão; vegetação; influência do clima no regime hidrológico; e as alterações provocadas pelas ações antrópicas.

Para atender o que a pesquisa pedia quanto aos aspectos históricos da área de estudo, forão consultados os registros de órgãos públicos, entrevistas com representantes do poder público, entrevista com passageiros, feirantes, moradores e visitantes, artigos publicados e outros no prelo, desde que tratasse da história de Tabatinga e em específico sobre a área da pesquisa. Para tratar de como ocorreu a ocupação desta área e como se dá a dinâmica de pessoas e serviços que ali ocorrem, conversamos com alguns dos agentes sociais envolvidos diretamente neste processo. A figura 2 apresenta os passos tomados para o desenvolvimento desta pesquisa:

Figura 02. Fluxograma do desenvolvimento da pesquisa. Paulo Almeida (OUT/2010)

5. CARACTERIZAÇÃO FÍSICA DO MUNICÍPIO DE TABATINGA

5.1. Localização

O Estado do Amazonas tem 62 municípios distribuídos em 13 microrregiões, organizadas em quatro mesorregiões. Os municípios de Tabatinga, Atalaia do Norte, Benjamin Constant, São Paulo de Olivença, Amaturá, Santo Antônio do Içá, Tonantins, Jutai e Fonte Boa formam a Microrregião do Alto Solimões, que, juntamente com a Microrregião do Juruá, constituem a Mesorregião Sudoeste Amazonense (Figura 3).

Figura 3: Estado do Amazonas dividido em mesorregiões (esquerda) e microrregiões (direita). Fonte: www.baixarmapas.via12.com. Organização: Paulo Almeida (2011)

Considerando que o município de Tabatinga inclui-se na folha SB.19 Juruá do Projeto Radambrasil (Figura 4), tomamos como base as informações relacionadas à esta folha, que representa uma área de 284.800 km², na escala de 1:1.000.000, entre os meridianos de 66° a 72° W e os paralelos 4° e 8° S. Pode-se afirmar que a Microrregião do Alto Solimões, da qual faz parte Tabatinga, está inserida na folha SB.19 Juruá (Figura 4). No entanto, o Radambrasil também subdividiu toda a área da Folha SB.19 Juruá em 16 folhas na escala 1:250.000.

Neste caso, Tabatinga insere-se mais especificamente na folha SB. 19-V-B Benjamin Constant, que abrange aproximadamente uma área de 16.497 km² entre os paralelos 4° e 5° S e os meridianos 69° 00' e 70° 30' W (RADAMBRASIL, 1977, p. 318)

Figura 4. Área de cobertura da folha SB.19 Juruá, onde se insere o município de Tabatinga. Fonte: Radambrasil (1977). Organização: Paulo Almeida (2011)

O município de Tabatinga está localizado (Figura 5) no meridiano 69.93° W e paralelo 4.25° S e sua área soma 3.239,3 km². Situa-se na divisa do Brasil com a Colômbia e o Peru. A sede do município está à margem esquerda do rio

Solimões, oeste do Estado do Amazonas e distante de Manaus cerca de 1.607 km por via fluvial e 1.107 km por via aérea¹ (SEPLAN, 2006).

Figura 5. Localização do município de Tabatinga e sua sede. Organização: Willer Hermeto (2010)

5.2. Indicadores sócio-econômicos

Dados da SEPLAN (2006) e IBGE (2011) apontam que em 1991 o município tinha 27.923 habitantes e chegou ao ano 2000 somando 37.919 habitantes. Neste período, 1991-2000, a taxa média de crescimento anual da população foi

¹ Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico (SEPLAN)

de 3,59%. A população urbana em 1991 era de 19.822 habitantes e a rural somava 8.101 habitantes. Em 2000, a população urbana passou a ser 26.637 e a rural ficou em 11.282 habitantes. A taxa de urbanização que em 1991 era 70,99% diminuiu em 2000 para 70,25%, diferença de 1,04%. O último censo demográfico do IBGE realizado em 2010 apontou uma população de 52.279 habitantes, onde 26.347 mil são homens e 25.932 são mulheres, sendo 15.908 de População Rural e 36 371 de População Urbana, a taxa média de crescimento anual foi de 3,75% e embora predomine a população da zona urbana, a taxa de crescimento teve um pequeno decréscimo.

Os dados do IBGE (2011) apontam um PIB per capita a preços correntes no valor de 4226,68, reais. O município conta também com 1.366.364,455, reais que recebe do Fundo de Participação dos Municípios - FPM. O instituto conclui ainda que 2.118 pessoas da População residente têm rendimento nominal mensal até 1/4 do salário mínimo e 15 pessoas da população, têm um rendimento nominal mensal acima de 30 salários mínimos.

Por sua vez, os dados da SEPLAN (2006) concluíram que no período entre 1991 e 2000, o IDH-M de Tabatinga (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal) cresceu 12,02%, passando de 0,624 em 1991 para 0,699 em 2000. Crescimento favorecido pela Educação, com 49,8%, seguida pela Renda, com 28,6% e pela Longevidade, com 21,6%. Com isso, o hiato de desenvolvimento humano (a distância entre o IDH do município e o limite máximo do IDH, ou seja, 1 - IDH) foi reduzido em 19,9%.

Ainda segundo a SEPLAN, até 2000, o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal de Tabatinga foi 0,699. Pela classificação do PNUD, o município está entre as regiões consideradas de médio desenvolvimento humano (IDH entre 0,5

e 0,8). Com relação aos outros municípios do Brasil, Tabatinga estava numa situação intermediária: ocupando a 003ª posição, sendo que 3002 municípios (54,5%) estavam em situação melhor e 2504 municípios (45,5%) em situação pior ou igual. Quando comparada aos outros municípios do Estado, Tabatinga apresentava uma situação boa: ocupando a 4ª posição, sendo que 3 municípios (4,8%) estavam em situação melhor e 58 municípios (95,2%) apresentavam situação pior ou igual.

Pelos cálculos da SEPLAN, se continuasse com a taxa de crescimento de 12,02%, apresentada no período de 1991 a 2000, o município precisaria de 20,9 anos para alcançar São Caetano do Sul (SP), que detém o melhor IDH-M do Brasil (0,919), e em 7,8 anos alcançaria os 0,774 de Manaus, que é o melhor IDH-M do Estado do Amazonas.

5.3. GEOLOGIA

Depósitos Cenozóicos, a Formação Solimões e os Arcos Estruturais

Os Depósitos Cenozóicos compreendem os sedimentos depositados na Era Cenozóica, dito de outra forma, tem idade inferior a 65 milhões de anos. Apresentam-se tanto em bacias sedimentares quanto em coberturas diversas. São por vezes até classificados estratigraficamente, mas sob os pontos de vista de extensão superficial e espessura não configuram uma bacia (SILVA et al., 2003, p. 78).

Na parte oeste da Amazônia, estes sedimentos estão divididos nas Formações Solimões, inferior (Mioceno-Plioceno) e Içá, superior (Pleistoceno).

Silva et al. (2003, p. 78) citando Maia et al. (1977), informa que os sedimentos da Formação Solimões consistem-se de argilitos, siltitos e arenitos.

A área de abrangência da folha SB.19 Juruá inclui-se completamente nos domínios da província geológica Depósitos Cenozóicos (SILVA et al. 1977 apud RADAMBRASIL 1977, p. 26), onde além dos sedimentos pilo-pleistocênicos da Formação Solimões ocorre também os depósitos aluvionários holocênicos: Aluviões Indiferenciadas sobre terraços fluviais e Aluviões Atuais das planícies de inundação que estão associados à rede de drenagem amazônica superpondo-se em discordância com a Formação Solimões, cuja abrangência vai além dos limites de toda a área da Folha SB.19 Juruá, gradando lateral e inferiormente para uma outra Formação: a de Alter do Chão². Na direção norte, transgride sobre as rochas polimetamórficas do Complexo Guianense e ao sul e sudeste alcança os limites do Complexo Xingu.

Woodward³ (1871 apud RADAMBRASIL 1977, p. 27) cita o pioneirismo de Agassiz (1866) nos estudos sobre os sedimentos terciários da Amazônia, que considerou a possibilidade destes se apresentarem desde o Peru até o litoral atlântico. Teoria rejeitada por Orton⁴ (1876 apud RADAMBRASIL, 1977, p. 27), apoiando-se na descoberta de camadas conchíferas no ano de 1867. Ele se viu impedido de encaixar tais sedimentos em um dos horizontes do terciário, devido à imprecisão das datas expostas por Gabb⁵ (1924 apud RADAMBRASIL, 1977, p. 28), que havia feito a descrição destes fósseis.

² Conforme Caputo; Rodrigues; Vasconcelos (1971) apud Radambrasil (1977, p.26)

³ WOODWARD, H. The tertiary shells of the Amazon valley *Ann Mag Nat Hist.*, London, 1871.

⁴ ORTON, J. The Andes and the Amazon, or across the continent of South America, 3^a Ed. New York, Harper, 1876.

⁵ GABB, W.M. Descrição de fosseis encontrados em rochas argilosas no Alto Amazonas, Trad. de M.G de Oliveira Roxo, B. Serv. Geol. Mineral, Rio de Janeiro, 1924.

As investigações de Orton⁶, sobre leitos argilosos com fósseis de origem marinha encontrados no Peru, o levaram a considerá-los como parte da Formação Amazônica. Como haviam sido encontrados no rio Ambyacu, próximos à uma localidade de nome Pebas, no Peru, foram denominados de Camadas Pebas.

O trabalho de Hauxwell citado por Oliveira e Leonardos⁷ (1943) apud Radambrasil (1977, p. 27), que colecionou mais conchas da Camada de Pebas, o possibilitou afirmar que tratava-se de fósseis de espécies de épocas não superiores aos do Terciário e que viveram em ambiente de água doce, ou talvez salobra. Esse material fossilífero tem fomentado muitos estudos, e embora alguns autores já o tenham encaixado no Mioceno-Pleistoceno, Mioceno, Oligoceno-Mioceno, Eoceno, etc., esta cronologia e posicionamento estratigráfico têm suscitado muitas controvérsias.

Oliveira e Carvalho⁸ (1924 apud RADAMBRASIL, 1977, p. 27) viajaram pelos rios Içá, Javari e Solimões, embasados na informação de Stere (1871 apud RADAMBRASIL, 1977, p. 27), que havia constatado vários depósitos com características similares aos da Camada Pebas, tomadas então como extensão dela aflorando em Tabatinga (Figura 6), sob a forma de "leitos horizontais de argilas com veios de carvão argiloso". Eles concluíram que estes afloramentos de linhito são do terciário e confirmaram o que pensava Stere (1871), correlacionando-os à Camada Pebas.

⁶ ORTON, 1876, loc. cit

⁷ OLIVEIRA, A. I. de e LEONARDOS, O. H. Geologia do Brasil. 2ª Ed. Rev. Atual. Rio de Janeiro, Serviço de Informação Agrícola, 1943,

⁸ OLIVEIRA, A. I. de e CARVALHO, P.F. de. Estudos geológicos na fronteira com o Peru. B. Serv. Geol. Mineral. Ro de Janeiro, 1924.

Figura 6. Afloramento de linhito em Tabatinga visto de dois ângulos: à esquerda, da margem para o rio, e à direita, do rio para a margem. Medeiros; Schaller; Friedman (1971) e Suguio (1973) apud Radambrasil (1977, p. 37) consideram que a ocorrência destes depósitos carbonosos em ambiente de planície de inundação, deve-se à estagnação da água em decorrência de áreas mal drenadas, pantanosas ou lagos de meandros. Fonte: Paulo Almeida (2006 à esquerda e 2010 à direita)

De igual modo, nos chamam a atenção as observações levantadas por Singewald Jr.⁹ (1927 apud RADAMBRASIL, 1977, p. 27) sobre a estratigrafia desta parte da região amazônica. Ele chamou de *red beds**, uma sequência de estratos com idade provável do Cretáceo Superior ao Mioceno, observada nos flancos do rio Marañon, Peru, com formação consistindo de três unidades litológicas.

Moraes Rego (1930) citado por Francisco e Loewenstein¹⁰ (1968 apud RADAMBRASIL, 1977, p.27) chamou esta formação de Série Solimões e apontou

⁹ SINGEWALD JR, J. T. Pongo de Monseriche, Geol. Soc. America. B. Colorado, 1927.

*Singewald Jr. (1927) apud Radambrasil (1977, p.27) caracterizou assim as *red beds*: no topo, uma unidade formada por folhelhos argilosos vermelhos com manchas verdes esparsamente intercaladas de camadas de arenito vermelho de pequenas espessuras. Na unidade intermediária, predominam níveis arenosos e grosseiros na parte superior e a ocorrência de folhelhos cinzas com finas intercalações de calcários e arenitos na parte inferior. Os arenitos ora vermelhos, ora esbranquiçados que intercalam-se com folhelhos da mesma cor e ocasionalmente com conglomerados calcíferos, formam a unidade inferior. Ele ainda chamou de *brown beds*, as

uma constituição a partir de "argilas e areias pardas, castanhas e azuladas, com fauna fóssil de água doce, salobra e marinha, como a sequência sedimentar que ocorre nos rios Acre, Javari, Purus e Solimões".

Silva et al. (2003) apud Bizzi, Schobbenhaus e Vidotti (2003, p.62) esclarecem que a designação, de Bacia Solimões, foi aplicada para a cobertura cenozóica do oeste da Amazônia e a afirmam que foi Santos (1974) e Caputo (1984) que sugeriram a substituição do nome Alto Amazonas por Solimões ao concluir que tais camadas enfocadas por diversos autores e por eles caracterizadas litologicamente de forma semelhante, são regionalmente indiferenciáveis e constituíam na realidade uma única unidade litoestratigráfica. Como foi muito observada ao longo do rio Solimões, revalidaram o termo já proposto por Rego (1930), de Formação Solimões (Figuras 7 e 8), que engloba todos estes depósitos que se apresentam desde a região do Alto Solimões até o Acre, numa única sequência que foi aceita pelo Radambrasil como possivelmente sendo do Plioceno Médio ao Pleistoceno Superior.

espessas camadas de arenito amarronzado e de argila predominantemente esverdeada que estavam sobre as *red beds*.

¹⁰ FRANCISCO, B. H. R.; LOEWENSTEIN, P. Léxico estratigráfico da região norte do Brasil. Publ. Av. Mus. Paraense Emílio Goeldi, Belém, 1968.

Figura 7. Seção esquemática SO-NE da Bacia do Alto Amazonas e parte da Bacia do Acre. Observar a Formação Solimões em destaque, separada da formação Alter do Chão. Fonte: Radambrasil (1977, p. 57). Organização: Paulo Almeida (2011)

Figura 8. A Formação Solimões e sua distribuição no Alto Solimões. Fonte: IBGE/CENSIPAM. Organização: Willer Hermeto (2011).

Silva et al. (2003, p.62) informa que a bacia do Solimões juntamente com a do Amazonas, corresponde à antiga Bacia do Amazonas, dividida em três domínios: Alto, Médio e Baixo Amazonas, separados, respectivamente, pelo Alto de Purus e pelo Alto de Monte Alegre¹¹ (Figura 9). Eiras et al. 1994 apud Bizzi et al. (2003, p. 62) acrescenta que o nome da Bacia do Amazonas atualmente corresponde à antiga Bacia do Médio e Baixo Amazonas. Estas duas bacias (Amazonas e Solimões) estão separadas pelo Alto de Purus que corresponde

¹¹ AUGUSTO, J. P. da S. ;Ricardo da Cunha Lopes, Antônio Maurílio Vasconcelos, Ruy B. C. Bahia CPRM - Serviço Geológico do Brasil. Bacias Sedimentares Paleozóicas e

aproximadamente ao limite entre as províncias Tapajós-Parima e Rio Negro (Santos et al. 2000).

Figura 9. Localização de arcos ou altos estruturais no Brasil, com destaque para os que ocorrem na Amazônia. Fonte: Silva et al. (2003, p. 57). Organização: Paulo Almeida (2011)

As observações de Almeida¹² (1974 apud RADAMBRASIL, 1977, p. 28) na Bacia do Acre e do Alto Solimões, notaram a ocorrência de siltitos, siltitos argilosos e argilitos sílticos, cuja estratificação apresenta-se em forma cruzada de média a grande amplitude e "sucessivas lâminas com grãos angulosos e subangulosos dentro de camadas delgadas e lenticulares de arenito fino", à qual ele propôs o nome de Formação Sanozama, sentido contrário de Amazonas, referindo-se ao passado deste rio que corria em sentido oposto ao atual. Neste trabalho, o autor evidencia a possibilidade da Formação Solimões ascender à

¹² ALMEIDA, L.F.G. de. A drenagem festonada e seu significado fotogeológico. IN: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOLOGIA, 28º, Porto Alegre, 1974.

categoria de Grupo, subdividindo-se em Formação Pebas (ORTON, 1876), Formação Ramon, assim denominada por Bouman¹³ (1959 apud RADAMBRASIL, 1977, p.28), que observou os afloramentos de argilitos e folhelhos calcíferos esverdeados do igarapé Ramon, no Acre; e a Formação Sanozama.

Os estudos de subsuperfície da Petrobrás apontam que a Formação Solimões está assentada sobre as províncias geológicas Bacia do Acre e Bacia do Alto Solimões, ambas separadas pelo Arco de Iquitos (Figura 10), possivelmente em discordância angular¹⁴. É caracterizada por uma seqüência sedimentar, onde predominam argilitos e siltitos cinza, plásticos, muito fossilíferos, com freqüentes níveis de linhito, concreções carbonáticas e gipsíferas. Além de siltitos arenosos e arenitos finos a médios, de coloração amarelada. As sondagens feitas nos rios Javari, Jutai e Juruá pela mesma empresa, revelaram espessuras desta camada que variaram entre 330m a 580m. As maiores espessuras, em torno de 700m a 1.600m foram encontradas nos rios Envira e Ipixuna. Esta formação estende-se até a Colômbia e o Peru, predominando no contexto geológico da área em epígrafe. É considerada¹⁵ como formação de ambiente continental fluvial e lacustre. Definição alicerçada na caracterização litológica, na estrutura e no conteúdo fossilífero encontrado nesta área. Esta origem continental, é enfatizada pela gipsita presente nesta área, sugerindo que no período em que houve deposição, existiram bacias restritas relacionadas a um clima que foi muito mais seco que o atual¹⁶.

¹³ BOUMAN, Q. C. Semi detailed geologic reconnaissance of the central portin of the Serra do Moa anticline, Norhwestein territ'rio do Acre. Belém, Petrobrás, (Relatório Técnico Interno) 1959.

¹⁴ Como aponta Barros et alii (1977) apud Radambrasil (1977, p.26)

¹⁵ Como sugere Caputo (1973) apud Radambrasil (1977, p.36)

¹⁶ Segundo Santos (1974) apud Radambrasil (1977, p.37)

Figura 10. Seção geológica SO-NE nas bacias do Acre e Alto Amazonas. Observar a Formação Solimões, o Arco Estrutural de Iquitos e os poços de sondagens da Petrobrás. Fonte: Radambrasil (1977, p. 30). Organização: Paulo Almeida (2011).

Arcos estruturais como o de Iquitos, que nesta região separa a província geológica da Bacia do Acre da província geológica da Bacia do Alto Solimões representam feições topográficas sub-superficiais com origens diversas. Geralmente, resultam de "soerguimentos da crosta causados por dobramentos ou falhamentos provocados por reativações de feições pré-existentes do embasamento cristalino" (ROSSETTI et al, 2005, p. 4)¹⁷.

Embora se considere a origem desta estrutura como do pré-Cambriano, o tempo de implantação do Arco de Iquitos é desconhecido. Mas, possivelmente durante todo o Paleozóico e Juro-Triássico, entre 570 a 150 milhões de anos, ele já se apresentava como uma barreira topográfica importante e no Eocretáceo

¹⁷ ROSSETTI et al. Evolução de paisagens no neógeno da amazônia: e implicações na origem e distribuição da biodiversidade. Disponível em <<http://ibcperu.org>>

(145 a 120 milhões de anos), esta estrutura foi reativada por flexura litosférica atribuída à carga tectônica provocada pela elevação da Cadeia Andina que resultou num amplo arqueamento de toda esta região correspondente ao Arco de Iquitos¹⁸.

O Arco de Iquitos delimita a borda oeste da Bacia do Solimões, separando-a das bacias do Acre e de Pastaza (no Peru), prolongando-se, em sentido noroeste, pelo Peru e Colômbia, onde recebe o nome de Arco de Florência. Com o contínuo processo de sedimentação, o Arco de Iquitos foi soterrado e hoje está à algumas centenas de metros de profundidade, não tendo nenhum efeito direto como barreira geográfica.

5.4. GEOMORFOLOGIA

Relevo, drenagem e sedimentação

O Radambrasil (1977, p.107), atribui o pioneirismo em trabalhos de cunho eminentemente geomorfológico a Cunha (1973), que se pautou em imagens de radar para descrever o relevo, a drenagem, alinhamento e anomalias texturais localizados na porção ocidental da Folha SB. 19 Juruá.

A área circunscrita à folha SB.19-V-B Benjamin Constant, onde especificamente está inserida Tabatinga, é recoberta em grande parte por arenitos do Terciário, mas há também depósitos do Quaternário. Na parte oeste da folha SB.19 Juruá, o relevo é sem grandes desníveis topográficos marcado por interflúvios tabulares, relevos dissecados em cristas e colinas, superfície

¹⁸ ROSSETTI et al op. cit. p.4

ondulada, planícies aluviais e terraços¹⁹. O relevo varia de suave ondulado a ondulado com dissecação variada (Figura 11). Os interflúvios tabulares de grande dimensão e altitudes em torno de 120m predominam na parte oriental desta área (RADAMBRASIL, 1977, p.108).

Há uma faixa de transição para os relevos mais dissecados da Depressão Rio Acre- Rio Javari, onde as altitudes variam de 80 a 200 m. Por sua vez, a planície Amazônica, onde ocorre a deposição aluvial, detêm as menores altitudes em torno de 60 m.

Figura 11 . Mapa da geomorfologia do Alto Solimões. Em Tabatinga, indicada pela seta, a geomorfologia é marcada pela forma homogênea tabular e por uma

¹⁹ Radambrasil (1977, p.318).

A rede de drenagem da área circunscrita à folha SB.19 Juruá é composta em sua maior parte por rios da bacia do Alto Solimões, destacando ao norte o rio Javari e seus tributários Curuçá e Itaquai, o Jandiatuba e o Jutai. Diagonalmente na folha, há o rio Juruá e seus afluentes Gregório e Tarauacá a sudoeste. O rio Pauíni que já faz parte da bacia do rio Purus, está a sudeste e localizando-se a leste estão os altos cursos do rio Tapauá e seu afluente Cuniuá.

A rede hidrográfica do município de Tabatinga (Figura 13) constitui-se de vários interflúvios que marcam seu relevo constituído de Terraços Altos e Terraços Dissecados. Por este mapa podemos identificar que estes cursos d'água podem ser agrupados em três bacias distintas.

Figura 13. Mapa da hidrografia do município de Tabatinga, onde é possível distinguir três bacias. Organização: Willer Hermeto (2011).

Os ambientes de sedimentação desta área frequentemente são marcados por seções sedimentares espessas e extensas, onde o rio e a extensão da planície de inundação determinarão o seu tamanho. As seções que afloram na estiagem apresentam uma constituição predominantemente de material siltico-argiloso e permite distinguir feições que resultam do depósito de transbordamento. Este material, com tons esverdeados a cinza-escuro, é constituído de matéria orgânica vegetal não carbonizada, associada à concreções piritosas e calcíferas e restos fósseis de vertebrados e invertebrados considerados como de ambiente de água doce a salobra²⁰.

As planícies de inundação dos rios que fazem parte desta área são consideradas amplas. São formadas por depósitos aluvionários, que resultam de um processo em que os rios no seu percurso retiram da parte côncava e depositam o material erodido na parte convexa²¹.

A planície aluvial que margeia os rios de "águas brancas" (águas barrentas), ricas em material suspenso, como o Amazonas, Juruá, Madeira e Purus, e que está sujeita à inundação sazonal é, regionalmente, denominada várzea. Lima et al (2006, p.1) citando Iriondo (1982) e Sioli (1951) diz que "a várzea compreende grandes faixas de terras, podendo alcançar até 100 km de largura, em um complexo sistema de canais, lagos, ilhas e diques marginais" .

As imagens de radar desta área mostram que margeando as atuais planícies de inundação dos principais cursos d'água, há faixas rebaixadas*, que os geólogos do Radambrasil, acreditam ser terraços (Figura 14) ou quem sabe uma

²⁰ Radambrasil (1977, p. 36)

²¹ Ibid. p.38

sucessão deles, e vez ou outra revelam uma distinta quebra de relevo sobre o Planalto Rebaixado da Amazônia Ocidental e a Depressão Rio Acre-Javari. Os terraços resultam do trabalho de correntes fluviais que ali impuseram suas planícies de inundação e a abandonaram mais tarde. Na maioria das vezes são limitados por uma pequena escarpa que se apresenta direcionada aos cursos d'água²².

Ao conjunto de terras que não sofrem inundação, nesta região recebem a denominação de Terra firme, e nesta área especificamente são formados a partir de sedimentos terciários da Formação Solimões (LIMA et al, 2006, p.1).

²² Ibid. p.39

Figura 14. Posicionamento dos Terraços Altos e Dissecados em relação às planícies aluviais. Nota-se que ocorrem os dois tipos em Tabatinga. Fonte: Radambrasil (1977, p. 124). Organização: Paulo Almeida (2011)

Mesmo supondo que nestes terraços** (Figura 15) haja depósitos aluvionários, é possível que toda ou quase toda a planície de inundação anterior possa ter sido removida antes ou durante a formação da nova planície²³. Nos vales onde não há espaço para o desenvolvimento lateral destas planícies, este processo ocorreu de forma mais intensa, o que não é o caso das faixas dos rios desta área. Pelas imagens de radar verifica-se que são amplas, possibilitando a divagação destes rios.

** Cristofolletti (1974) apud Radambrasil (1977, p.39), ainda esclarece que se o terraço for constituído de materiais que tenham relação com a antiga planície de inundação, serão designados como "terraços fluviais". No entanto, se já foram esculpidos pela ação da morfogênese fluvial, sobre as rochas que compõem as encostas dos vales, neste caso serão classificados como "terraços rochosos".

²³ Como nos lembra Cristofolletti (1974) apud Radambrasil (1977, p.39)

Figura 15. Terraço Alto em Tabatinga. Fonte: Paulo Almeida (2008).

Clima, solo e vegetação

Na área em epígrafe, o Radambrasil (1977, p.155), aponta médias anuais de temperatura entre 24° e 26° e elevados índices pluviométricos que variam entre 2.250 e 2.750 mm. A intensidade das chuvas aumentam no sentido sul-norte. Pela classificação de Köppen, predomina nesta área o Clima Tropical Chuvoso, onde a temperatura média do mês mais frio é sempre superior a 18° C. Incluído no grupo A, e apresentando os tipos Am e Af, o clima desta área é caracterizado por uma curta estação seca e variação mínima que não ultrapassa 5° C, tanto nos índices pluviométricos quanto nos índices climáticos. Entretanto, Sternberg (1965, p. 21), adverte que isto não significa dizer que não ocorram períodos de baixa temperatura. Como exemplo disto, ele cita o fenômeno da "friagem" que é

ocasionada por uma massa de ar polar, que durante os meses de inverno no hemisfério sul, desemboca de forma agressiva sobre a planície amazônica.

A caracterização pedológica feita pelo Radambrasil (1977. p.26) da área correspondente à folha SB. 19 Juruá, apresentou o predomínio dos solos Podzólico Vermelho Amarelo, Cambissolo e Brunizém Avermelhado. São solos constituídos de argila de alta atividade, cuja origem está relacionada aos sedimentos da Formação Solimões de idade plio-pleistocênica e que associados à intensidade dos fatores climáticos, favoreceu um relevo notadamente dissecado, marcado por uma rede de drenagem densa e profunda. Estes solos, por ter uma maior composição de argila silicatada, são mal drenados, semi-impermeabilizados e pouco intemperizados.

Embora esta caracterização geral seja uma importante fundamentação, os estudos mais específicos sobre os solos do Alto Solimões, ainda são poucos quando comparados com as demais partes do curso deste rio.

No entanto, em seus estudos sobre solos feitos em Benjamin Constant, próximo de Tabatinga, Lima et al (2006 p.60) sustentam que nesta área, pela maior proximidade com o ambiente andino, há maior possibilidade de enriquecimento dos solos e que grande parte das características mineralógicas e químicas dos solos da Amazônia são ditadas pela natureza do material de origem. Estes mesmos autores informam que quando comparados com os solos mais bem drenados e derivados de sedimentos mais antigos ou de rochas cristalinas da parte oriental da Amazônia, os solos desta porção ocidental contrastam pelo menor grau de intemperismo e pela maior riqueza de nutrientes e de minerais alteráveis. A classificação por eles proposta para estes solos foi: Argissolo

Amarelo Ta²⁴ alumínico abrupto, Plintossolo Argilúvico alumínico abrupto e Neossolo Flúvico Ta eutrófico (Figura 16). Citando Schaefer et al.(2000), eles esclarecem que

Áreas mais extensas de solos eutróficos só existem onde há influência atual (planície aluvial) ou pretérita (terraços e baixos planaltos das bacias do Acre e do Alto Amazonas) de sedimentos andinos; ou, ainda, onde afloram rochas de maior riqueza em bases (calcários e margas em Monte Alegre-Ererê; basaltos e diabásios em Roraima, Pará e Amapá) (LIMA et al, 2006, p.60).

Figura 16. Mapa de Solos da microrregião do Alto Solimões. Predominam dois tipos em Tabatinga: o Podzólico Vermelho Amarelo e o Gleissolo. Fonte: IBGE/CENSIPAM. Organização: Willer Hermeto (2011).

Os solos de várzea do Solimões/Amazonas, normalmente possuem elevados teores de silte e de areia fina, e na maioria das vezes, são eutróficos, com elevados valores de capacidade de troca de cátions e de cátions trocáveis. Citando Gibbs (1964) e Irion (1976), Lima et al (2006, p.60) lembram que pelo

²⁴ Ta - atividade alta; Tb - atividade baixa (PRADO et al, 2006, p.7)

pouco tempo de formação, "os solos destas várzeas guardam estreita relação com o material de origem: sedimentos provenientes das regiões, andina e subandina, transportados pelos rios e depositados na planície aluvial".

Diferentemente de como ocorre com os solos bem drenados de terra firme, os solos de várzea "apresentam reação menos ácida, níveis mais elevados de cátions básicos, baixos graus de saturação por alumínio e argilominerais de alta atividade" (LIMA, 2001)²⁵. Kitagawa e Möller (1979); Irion (1984); Möller (1986)²⁶, afirmam que estes solos possuem uma composição mineralógica bastante rica, destacando-se a presença de minerais primários, tais como: mica, clorita e feldspato, e ainda esclarecem que o processo pedogenético é limitado pelo elevado nível de água do lençol freático e a inundação periódica, "ocasionando solos jovens e, em alguns casos, sedimentos em processo incipiente de pedogênese".

As terras firmes, que normalmente não sofrem inundação são constituídas de solos formados a partir de sedimentos terciários da Formação Solimões. Serão fortemente influenciados pelas características do material de origem, pelas condições de drenagem, pelo tempo de exposição e à atuação dos agentes bioclimáticos, cujo resultado será a formação de solos menos profundos e menos intemperizados, "em comparação aos solos de terra firme derivados de sedimentos terciários/cretáceos da Formação Alter-do-Chão, na parte mais leste da região amazônica" ²⁷

²⁵ Ibid. p.60

²⁶ Ibid. p.60

²⁷ LIMA et al, 2006, p.60.

Os tipos de solos constituem-se como um dos fatores que determinam o tipo de vegetação. O Radambrasil (1977, p.285) subdividiu a área correspondente a Folha SB.19 Juruá em três domínios ecológicos, são eles:

- Formações Pioneiras, que representam aquelas áreas deprimidas, localizadas nos terraços e interflúvios tabulares sob influência aluvial, cobertas por um tapete de gramíneas e vegetação arbustiva com palmeiras e nos lugares temporariamente encharcados sem palmeiras.
- Florestas Densa e Aberta, sendo que a primeira subdivide-se em Floresta Densa Aluvial, esta distribuída em áreas Quaternárias e às vezes sob influência das cheias dos rios; e a Floresta Densa de Terras Baixas que cobre os interflúvios tabulares, dissecados em forma de cristas, colinas e ondulados.
- Campinarana, que se estabelecem em solos arenosos, com poucos nutrientes e mal drenados. Os vegetais têm aspecto raquítico, "de porte baixo, ramificadas, cascas espessas e frequentemente com epífitas" (RADAMBRASIL . 1977, p.285).

No mapa de vegetação do Alto Solimões (Figura 17) destacamos que na área correspondente ao município de Tabatinga, a Floresta Ombrófila Densa Terras Baixas Dossel Emergente ocupa a maior parte do território seguida da Floresta Ombrófila Aberta Aluvial com palmeiras.

Figura 17. Tipos de vegetação que compõe a paisagem florística do Alto Solimões. Destaque para a área correspondente ao município de Tabatinga onde predomina a Floresta Ombrófila Densa Terras baixas Dossel Emergente e em menor abrangência a Floresta Ombrófila Aberta Aluvial com palmeiras. Fonte: IBGE/CENSIPAM. Willer Hermeto (2011).

Para o Radambrasil, na parte oriental da folha e nos terraços ocorre a Floresta Tropical Densa. Na planície ocorre a Floresta com palmeiras. Nos interflúvios, haverá manchas de Floresta Aberta; e na porção mais a oeste desta área, a vegetação é de Floresta Aberta de Palmeiras.

6. RESULTADOS E DISCUSSÃO

6.1. ASPECTOS HISTÓRICOS

A atitude que considera os fenômenos físicos como o único padrão da realidade conduziu à mecanização da humanidade e à desvalorização dos valores superiores. Bertalanffy (*Teoria Geral dos Sistemas*, 1973, p. 125)

6.1.1. O forte

A historiografia tradicional que trata da região amazônica menciona Tabatinga como um lugar de fronteira. O legado de informações herdado desta historiografia nem sempre esclarece ou converge os vários aspectos relacionados sobre o tema, para um único entendimento. Naturalmente, quem as escreveu foi direcionado pela percepção que teve deste lugar. Foram sendo construídas pelo ímpeto de viajantes desbravadores, funcionários da Coroa, naturalistas, pretensos invasores, etc., que desejavam conhecer uma região que, do pouco que se sabia, ainda era envolto em muitas lendas, para enfim, quem sabe, conquistá-la.

Pautaremos-nos nestes relatos pela importância que assumem para quem quer escrever sobre a história local. Os trabalhos de Reis (1942; 1947); Porro (1995); a dissertação de mestrado de Steiman (2002); os ensaios sobre este tema, escritos por Antônio Zilmar Pereira de Abreu (2011)²⁸ e os relatos orais do

²⁸ ABREU, A. Z. P. A história de Tabatinga: Trabalho monográfico completo. A ser editado pela Prefeitura Municipal de Tabatinga. 2011.

Sr. Luís Gonzaga Ataíde²⁹, foram relevantemente promissores na elucidação do que aqui vamos tratar.

Tabatinga, palavra de origem indígena que no Tupi significa "barro branco" bastante viscoso e muito encontrado no fundo dos rios. Já na língua Tupi Guarani esta mesma palavra quer dizer "casa pequena". O lugar originou-se a partir de um dos fortes instalados pelas fronteiras ocidentais do Brasil então colônia de Portugal, que via nestas fortificações uma forma de conter a entrada de espanhóis, principalmente, que estavam fixados mais a oeste, além de poder manter uma recém expansão do território português em terras amazônicas (WESLEY, 2000, p. 4) que, ironicamente, pertenciam aos próprios espanhóis, se levarmos em conta o Tratado de Tordesilhas (Figura 18), assinado em 7 de junho de 1494 entre Portugal e Espanha.

Figura 18: Linha demarcatória do Tratado de Tordesilhas. Fonte: www.ibge.gov.br

²⁹ Nasceu em Tabatinga em 1947. Foi um dos primeiros presidentes do conselho comunitário e se empenhou na emancipação deste lugar à município. Hoje é funcionário público aposentado e há anos dedica-se à reprodução da história de Tabatinga. É bastante consultado por alunos do ensino médio e acadêmicos, que o entrevistam sobre a história de Tabatinga. Possui um vasto acervo de documentos e fotografias relacionados à história local.

A preocupação portuguesa com esta fronteira à oeste da região amazônica foi se acentuar em 5 de fevereiro de 1637, quando dois leigos castelhanos franciscanos, acompanhados de seis soldados e alguns índios remeiros, chegam à Fortaleza de Gurupá³⁰. Eram os sobreviventes de um tropa que havia partido de Quito em 17 de outubro de 1636 sob o comando do Capitão João Palácios, à procura do El Dourado (PORRO, 1995, p.45). Este episódio deflagrou o alerta sobre um percurso que poderia também ser tomado por incursões espanholas e motivou a viagem de Pedro Teixeira que, segundo Reis (1947) apud Abreu (2011, p. 12-13), subiu o rio Amazonas, saindo de Belém em 28 de outubro de 1637, com a missão de tomar posse destas terras para Portugal. Chegou na cidade de Paiamina em 24 de junho de 1638, seguindo por terra até Quito no Equador e retornou em fevereiro de 1639, chegando a Belém em 12 de dezembro do mesmo ano.

Na gestão de Sebastião José de Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal, que se estendeu de 1760 a 1808, o território amazônico mereceu mais cuidados pois, embora estivesse sendo gradativamente ocupado, ainda não era legitimamente reconhecido. Sua "política de fortes", conduzida por seu irmão Mendonça Furtado, criou as condições necessárias para a instalação de fortalezas nos longínquos limites que terminariam por se constituir mais tarde como balizadores na demarcação do território brasileiro³¹.

³⁰ Localizada na confluência do rio Xingú com o delta do rio Amazonas, no atual município de Gurupá, no Estado do Pará.

³¹ Abreu, (2011, p. 5)

É desta política pombalina de implantação de fortes que vai surgir a Fortaleza de São Francisco Xavier de Tabatinga, que se despontava pela sua importância estratégica; o mesmo não ocorrendo quando se observava sua estrutura simples. Machado (1987) apud Steiman (2002, p. 60) diz que:

Sem dúvida que a função militar foi mais simbólica do que efetiva, fazendo parte de um plano maior dos portugueses de marcar presença e reforçar o princípio do *uti possidetis* pela construção de uma linha de fortificações nos confins ocidentais da colônia do Brasil.

Estas fortificações desempenhavam este papel simbólico no controle do contrabando e potencializavam focos de povoamento. Loureiro (1978) apud Abreu (2011, p.10) esclarece que "foi um pólo irradiador do comércio". Também foi logo associado à ele uma dupla simbologia: sua austeridade era relacionada com segurança e sua povoação, representando o "aquartelamento civil, abrigo do soldado sem farda, aquele que por sua tenacidade fincou raízes neste recanto remoto de nosso território, e fizeram ao longo de dois séculos uma referência na imensidão da selva tropical" (ABREU 2011, p. 10).

Embora a história de Tabatinga esteja relacionada à fundação de um forte, há muitos indícios de que ele teria sido transferido do lugar conhecido como Vila São José do Javari que se originou a partir da "aldeia do Javari", que já existia por volta de 1750, fundada pelos Jesuítas e habitada pelos índios Ticuna. A vila adquiriu este *status* em 3 de março de 1755, por Carta Régia, do então rei de Portugal, D. José I. Neste local, o forte funcionava como um destacamento militar e um posto fiscal, onde eram feitos vários registros. Coincidentemente, quando esta Vila foi cogitada para ser a sede da Capitania, conforme a Carta Régia, de 18 de julho de 1755, do Governo Português dirigida

ao Governador do Grão-Pará, Mendonça Furtado, este forte esteve próximo de ganhar mais importância. Mas, Mendonça Furtado convenceu a Metrópole de sediar a Capitania na aldeia de Mariuá, atual Barcelos, no rio Negro³². Fora o fato de poder fazer parte da futura sede da capitania, plano que não logrou êxito, as condições geográficas não foram suficientes para justificar sua permanência à margem do Javari.

O Forte do Javari localizava-se onde hoje é Islândia (Figura 19), à margem esquerda do Javari, já em território peruano (informação verbal)³³. Pelo Tratado de Santo Idelfonso, toda esta parte da região amazônica que abrangia Tefé, passando pelo Japurá, até o rio dos Encantos³⁴ (hoje rio Traíra), estava sendo reivindicada pela Espanha.

Figura 19. Islândia (Peru), às margens do Javari, onde provavelmente estava localizado o Forte de São José do Javari. À esquerda, observada a partir do rio Javari, e à direita, em foco um de seus principais pontos. Fotografias: Paulo Almeida (2007).

³² Como aponta o Prof. José Moacir Maia, texto disponível em <http://portalbrw.com>

³³ Informação repassada pelo Sr Luís Ataíde Gonzaga, durante entrevistas feitas durante o trabalho de campo desta pesquisa.

³⁴ Porro (1995, p.115;119) por duas vezes fez referências ao Rio do Ouro, que se constituía uma rota no comércio intertribal entre o Japurá, próximo ao rio dos Encantos (rio Traíra) *grifo meu*, e o rio Negro.

Havia um local, à margem esquerda do Solimões³⁵, próximo da Vila São José do Javari, onde o Sargento Domingos Franco de Carvalho já havia constituído um povoado ao lado de uma aldeia que pode ter sido fundada por Jesuítas, em 1710, e construído um posto de controle de canoas, por ordem do Comandante do Posto de São José do Javari. O local, conhecido por Tabatinga, reunia melhores condições de abrigar este forte. assentava-se num terreno mais elevado, possibilitando uma visão mais abrangente das áreas circunvizinhas, condição necessária para que o forte desempenhasse a função de posto militar e fiscal³⁶. Entretanto, não apenas as condições geográficas eram favoráveis, mas "a mesa de rendas de Tabatinga"³⁷ pode ter sido o principal argumento para transferir as instalações do forte que estava em São José do Javari para Tabatinga. "Trocou de lugar por que entenderam que estava estrategicamente mal localizado", justificou o Sr. Ataíde, citando um intercâmbio³⁸ entre incas e ómaguas que trocavam machadinhas de pedra ou ouro em pó dos incas por curare³⁹, que não havia nos Andes.

³⁵ O nome Solimões, deve-se a um povo indígena conhecido como Yoriman, Culiman, Yurimagua ou Solimões, que ocupava um território que acredita-se ficar à margem esquerda do Amazonas, entre Coari e Codajás (PORRO 1995, p.53).

³⁶ Em 1766, Lourenço da Silva Araújo e Amazonas fez esta descrição em seu livro "Dicionário Topográfico, Histórico, Descritivo da Comarca do Alto Amazonas "

³⁷ Abreu (2011, p.18) citando Lourenço da Silva Araújo e Amazonas em seu livro "Dicionário Topográfico, Histórico, Descritivo da Comarca do Alto Amazonas ". (1766).

³⁸ Este comércio é comentado por Porro, em todo o capítulo 6 de sua obra: "O povo das águas: ensaio de etno história amazonense" (1995, p. 125-141). O Sr Ataíde afirma que na vazante de 2005, registrada como uma grande seca, ele encontrou nas proximidades de onde foi o antigo forte, uma destas machadinhas, reforçando a tese da existência deste comércio indígena. Hoje esta machadilha não se encontra mais em seu poder.

³⁹ o vocábulo "curare" faz referência a compostos químicos orgânicos conhecidos como venenos de flecha, extraídos da casca de certos cipós de plantas encontradas na América do Sul. Possuem intensa e letal ação paralisante, embora sejam utilizados medicinalmente como relaxante muscular ou anestésico.. Disponível em <http://www.exercito.gov.br>

Esse comércio parece ter se estendido por um longo período e também pode ter influenciado a mudança do forte do Javari para esta margem do Solimões. Como argumenta o Sr. Ataíde:

Os comerciantes que tinham negócios com os yurimáguas que ficavam na foz do Ucayali, usavam este caminho. O negócio era por este trecho e daí o comandante enviou a mudança do forte que foi construído por Domingos Franco e nove soldados em frente de onde hoje está a CEAM⁴⁰ (informação verbal)⁴¹.

Em 8 de junho de 1769, Tinoco Valente, Governador do Alto Amazonas recebia a incumbência de determinar ao Comandante do Posto de São José do Javari que transferisse a guarnição para Tabatinga. O Sargento Domingos Franco de Carvalho foi autorizado a construir uma casa forte aos moldes daquela que estava no Javari.

Paulatinamente foi acontecendo o processo de fortificação. As paliçadas⁴² iam sendo construídas conforme a disponibilidade de recursos. O Forte foi fundado em 1776, mas até 1873 ele esteve construído em madeira, mostrando que a falta de recursos dos tempos de Colônia foi herdada pelo Império⁴³.

Em 1823, este Forte foi descrito por seu próprio comandante, o Capitão Caetano Alberto Teixeira Cavalcante. Foi um relato que acompanhou o ofício datado de 24 de agosto de 1823 do Comandante das Armas do Rio Negro, Joaquim José Gusmão ao Capitão General do Grão Pará:

⁴⁰ Companhia Energética do Amazonas

⁴¹ Informação repassada pelo Sr. Ataíde em entrevista durante o trabalho de campo desta pesquisa.

⁴² Paliçada: Estacada de varas ou troncos fincados no solo, ligados entre si, para servir de defesa contra ataques.

⁴³ Abreu (2011, p. 20)

o Forte está construído em ponta de terreno alto e firme em doce escarpa para os dois lados do matto e pouco íngreme para aparte do mar (rio), a sua construção material eh (é) de pranchas de madeira pregada em duas travessas paralellas a roda do magistral e do pé da muralha, sem outro revestimento: o seu plano interior he irregular quase no mesmo nível com o da campanha das habitações, do mar e do maior lado do polígono he menor. Feixou-se huma canhoneira, como já se deu parte, rasgada desde a construção do Forte ao ângulo saliente do baluarte A; não só no ângulo, em todos os outros, e como em tudo o mais arruína he já irreparável; por causa da podridão da madeira e das travessas mencionadas, que a ligam: não tem banquetas: as plataformas são colocadas em estivas. Em geral todo o madeiramento, que só afeta rizez da fraca resistênciã que tem; por se achar occo. E solapado... com as referidas prancha e travessas podres, oferecendo vazoens que, apesar de se taparem de madeira, mui pouca resistênciã tem; por não poder esta pregar nas travessas sem abalo das pranchas, cujo estado já se ponderou. Nesta mesma occasião em que se fez esta os defensores⁴⁴.

Figura 20. O forte em dois momentos; à esquerda, quando apareceu publicado na Revista Católica Poliantéia em 1949; e, à direita, como está disponível na web, com indefinição na data. [http://pt.wikipedia.org/wiki/Tabatinga_\(Amazonas\)](http://pt.wikipedia.org/wiki/Tabatinga_(Amazonas)).

Em 1870, o forte passa por uma reforma, concluída em 1873, a madeira cede lugar a alvenaria, dando ao forte um novo aspecto⁴⁵, quase um século depois de sua fundação. Steiman (2002, p. 38) afirma que este forte "foi duas vezes

⁴⁴ Relatos retirados por Abreu (2011, p. 20 e 21) dos Relatórios dos Presidentes de Províncias, Tomo I e Tomo II.

⁴⁵ Segundo Abreu (2010, p.13),

derrotado pela erosão e pelas grandes variações de nível do Solimões". A autora esclarece que o príncipe Gastão d'Orleans e Bragança, em visita ao local em 10 de julho de 1889, encontrou o povoado e o forte em ruínas. Sua reconstrução, que levou 11 anos para ser concluída, possibilitando sua reocupação, até que fosse novamente tragado pelo fenômeno das "terras caídas"⁴⁶, em 1932. Machado (1987) apud Steiman (2002 p. 39) lembra que os naturalistas Spix e Martius, em excursão pelo estado do Amazonas no início do século XIX, notaram que muitos povoados nasciam, desapareciam e reapareciam em sítios diferentes por causa da erosão.

Steiman (2002, p. 38) enfatiza que o monumento ao Forte (Figura 21), construído em novembro de 2000 pelo Exército Brasileiro, bem próximo ao Solimões, deixam-no passível de ter o mesmo fim do Forte. Deste Forte, resta apenas as peças de artilharia, que hoje ornamentam a entrada principal do Pavilhão de Comando do CFSOL/8º BIS (Figura 22).

Figura 21. À esquerda, o Monumento ao Forte de São Francisco Xavier de Tabatinga, criado pelo Exército. Rebeca Steiman (2002). À direita, em primeiro

⁴⁶ Ver a Dissertação de Mestrado: Terras caídas e consequências sociais: Costa do Miracauera - Paraná da Trindade, município de Itacoatiara-Am, Brasil (2006), onde o geógrafo José Alberto Lima de Carvalho, professor da Universidade Federal do Amazonas, aborda com profundidade o fenômeno das "terras caídas".

plano, os canhões do antigo forte (indicados pela seta) e ao fundo a sede do Comando de Fronteira Solimões - 8º BIS. Fotografia: Paulo Almeida (2011).

O Forte foi desocupado em 1889 e reocupado por tropa em 1910. Em 1932, foi destruído pela fúria das águas do rio Solimões e muitos anos depois o Exército Brasileiro recuperou seus canhões (Figura 22). (EXÉRCITO BRASILEIRO)⁴⁷.

Figura 22 - À esquerda, trator arrastando um canhão para retirá-lo do rio em 1955, onde hoje é o porto de abastecimento da CEAM. À direita, ruínas do forte fotografado durante a seca de 2005. Acervo: Luís Gonzaga Ataíde.

O Exército Brasileiro ainda informa que em 1949, o forte (ou o que sobrou dele, ou no lugar em que ele existiu) foi transformado em 5º Pelotão de Fronteira. Indica ainda a criação da Colônia Militar de Tabatinga, em 1967, dois anos depois ocorre a criação do Comando de Fronteira Solimões/1º Batalhão Especial de Fronteira e, por fim em 1992, é criado o atual Comando de Fronteira Solimões / 8º Batalhão de Infantaria de Selva - CFSol/8º BIS.

⁴⁷ Ver o portal www.exercito.gov.br

Figura 23. O Exército Brasileiro faz várias referências ao antigo forte em vários pontos do CFSol/8º BIS. Fotografias: Paulo Almeida (2011)

6.1.2. A Vila Tabatinga e sua percepção por alguns viajantes

Os espanhóis já haviam se mostrado contrários quando houve uma primeira tentativa de instalar um núcleo urbano neste lugar em 1768 pois, pelos acordos que estavam sendo costurados nas demarcações entre as duas coroas, Tabatinga deveria ser entregue aos espanhóis. Entretanto, a ocupação foi feita pelos portugueses; o Governador Ataíde Teive aprovou e comunicou à Metrópole em 1769, que se demonstrou igualmente satisfeita, mas pediu cautela ao governador em qualquer medida que pudesse gerar algum embaraço na tênue relação entre as duas coroas, inclusive que tivesse o cuidado de indicar um oficial da sua mais alta confiança para comandar o Forte⁴⁸.

A elevação de Tabatinga em 8 de maio de 1770 à condição de freguesia⁴⁹ é considerada como o marco inicial da cidade⁵⁰, quando João Pereira Caldas, no

⁴⁸ Abreu (2011, p.19)

⁴⁹ Freguesia era a menor unidade administrativa que havia em Portugal e no seu império.

⁵⁰ Ibid. p.47.

mesmo ano, recebeu ordens pela de Carta Régia para montar uma feitoria⁵¹ no Javari e ele tomou outra iniciativa, determinando ao Sargento Mor Diogo Luis de Barros e Vasconcelos que a mesma fosse instalada em Tabatinga, descumprindo assim a ordem recebida. Pelo esforço do Alferes Francisco Coelho foi construído ainda o Quartel, a Igreja e casas para os oficiais e para os colonos. Apesar da modéstia dessas construções, elas "davam uma nova configuração ao recanto ermo e despovoado de outrora"⁵².

A feitoria ali instalada foi um entreposto comercial da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, por onde escoava a produção das drogas do sertão: salsaparrilha, cacau, salga de peixe, e distribuía na fronteira os produtos manufaturados e ferragens, "aproveitando a facilidade de deslocamento pelo grande rio, que nossos vizinhos fronteiriços não dispunham" (ABREU, 2010, p. 47).

Quatro anos depois de ter se tornado freguesia, em 1774, Tabatinga adquiria o *status* de vila, portanto dois anos antes da fundação do forte, que foi em 1776. Veio a ganhar mais notoriedade, quando a Comissão de Limites da Espanha e Portugal abrigou-se no modesto aquartelamento desta Vila, em 1781, entrando para história das relações exteriores.

⁵¹ Feitoria, era um dos postos avançados que os portugueses construíam, representando ao mesmo tempo os interesses político-militares da Coroa e os interesses comerciais da nação. Muito comumente era conhecida como Feitoria da Fazenda Real. As feitorias eram chefiadas por um Feitor, auxiliado por um Escrivão. O resto do pessoal era militar: artilheiros, infantes, armeiros, e outros. A sede da feitoria era uma paliçada de madeira, com uma torre de pedra ou de madeira, para defesa. Com a criação das capitânias e a instalação das Provedorias da Fazenda Real, as feitorias foram absorvidas por estas. Fonte: www.receita.fazenda.gov.br.

⁵² Abreu, 2011, loc. cit

Esta Comissão, que reunia representantes das duas coroas, passou por uma sequência de fatos e contestações sobre as demarcações, das quais se destaca⁵³ a recusa do Major Engenheiro Euzébio Antônio Ribeiro em entregar Tabatinga para o controle espanhol, que pelos artigos XV e XX do Tratado Preliminar que reeditava o que havia sido acordado no Tratado de Madrid; estava condicionada a entrega de São Carlos e outras fortalezas situada às margens do rio Negro e em posse da Espanha. Foi preso, negando-se a responder a qualquer autoridade que não fosse o Capitão-General ou a Corte. Sobre este episódio, Reis (1947)⁵⁴ enfatizou: "A fronteira entre os territórios portugueses e espanhóis continuava a mercê dos mais ousados".

O abandono e o despovoamento que sobreveio em toda a região não atingiu, com a mesma intensidade esta freguesia que, devido sua localização privilegiada e impulsionada pela navegação a vapor e a crescente produção do látex, era a porta de entrada para as mercadorias tão necessárias aos países limítrofes, conferindo o menor índice de estagnação econômica da época (REIS, 1947)⁵⁵.

A navegação a vapor contribuiu muito para a circulação de mercadorias e de pessoas a esta região. Alguns dos viajantes que passaram pela região fizeram o registro de suas impressões. Focaremos algumas percepções que denotam a visão que alguns pensadores da época deixaram registradas sobre Tabatinga. Destacamos não por serem mais famosos, mas pelo fato da acessibilidade aos seus escritos.

Em viagem pelo rio Solimões em 1820, os naturalistas alemães Johann Baptist von Spix e Carl Friedrich Philipp von Martius alegam ter passado pela Vila

⁵³ Abreu (2011, p.21).

⁵⁴ Ibid. p. 25

⁵⁵ Ibid. p. 25

São José do Javari e dali para Tabatinga, mais precisamente em 9 de janeiro do mesmo ano. Sobre esta viagem, Spix assim relatou:

Passei pela antiga Vila de São José hoje transformada em selvas, no caminho para Tabatinga, onde cheguei a 9 de janeiro de 1820. O lugar é o quartel de fronteira dos portugueses, no [rio] Solimões, contra o Peru, ponto ocidental extremo naquele rio, e distante do Pará quase quinhentas milhas francesas. Acha-se aqui um comandante de milícias, com 12 soldados. (...) Ainda se vêem ruínas de um belo edifício, construído pela Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, fundada no tempo de Pombal, para a sua filial. O forte, com canhões enferrujados, está em muito mau estado"⁵⁶.

Nesta visita, o estudioso pareceu surpreso ao ver uma cerimônia indígena, provavelmente dos índios Ticuna. Até pouco tempo, estas cerimônias haviam se tornado menos freqüente. Entretanto, as comunidades indígenas entenderam a importância destas cerimônias para a consolidação da cultura e do próprio povo indígena. Ele relata esta experiência:

Quando cheguei a Tabatinga, vi diversas Igaras⁵⁷ dirigidas para a terra, cheia de índios nus, enfeitados com braçadeiras, ligaduras, ombreiras e testeiças de penas, e os quadris revestidos com delicado cinto de entrecasca. Apenas desembarcaram, ouvi uma atordoadora música, e presenciei a festa, para a qual tinham vindo de suas matas esses índios. Consistia a cerimônia em arrancar a cabeleira de uma criança de dois meses, entre danças e músicas. (...) festejaram a bárbara solenidade com dança bacânica, excitando-se cada vez mais aos goles de uma bebida fermentada feita com raiz do aipim doce (macaxera). (...) Aquele que figurava o diabo jurupari, com máscara de macaco, abria a marcha; a

⁵⁶ Abreu (2011, p.32) citando SPIX, Johann Baptist Von e MARTIUS, Carl Friedrich Phillip Von. *Viagem pelo Brasil*. Vol III, Belo Horizonte - MG, Ed. Itatiaia, 1975;

⁵⁷ Igara: Pequena canoa feita geralmente de um tronco de árvore escavada.

cauda do seu vestido, feito de entrecasca, era levada por duas pequenas Índias. Em seguida vinha outros mascarados, um figurando um veado, outro um peixe, um tronco velho de árvore, etc. Fechando a procissão vinha uma mulher velha, feia, toda pintada de preto, que batia monótono compasso numa casca de tartaruga (...)"

Com uma menor carga etnocêntrica, Henrique Lister Naw⁵⁸, oficial da Marinha Britânica fez uma descrição de Tabatinga, onde chegou dia 31 de janeiro de 1824, quando fazia a travessia do Pacífico para o Atlântico descendo pelo rio Amazonas. De sua descrição, destacamos como ele retrata alguns aspectos físicos do lugar e a forma como estava ocupado:

Entre o Forte, que está situado n'uma elevação íngreme, mais acima do rio do que da povoação, e observa o rio de ambos os lados, e o rio, há huma planície baixa que tem quarenta a cinquenta jardas de largo. A povoação consiste principalmente das casas do Governador (título ostentado pelo comandante da guarnição) e do Padre, e dos ranchos pertencentes à tropa que forma a guarnição (...).

O viajante francês Paul Marcoy⁵⁹, antes de chegar em Tabatinga, já tinha más referências desta vila. Isto se justifica no teor do seguinte relato:

Por volta das cinco e meia da manhã do dia 28 de maio de 1844, maior parte do destacamento militar da vila de Tabatinga, na fronteira entre o Império do Brasil e a República do Peru, amotinou-se. Os amotinados renderam o alferes e outros praças, matando o capitão comandante Raimundo Veríssimo Nina. (...) Vinte e dois soldados desertaram para a vila de Loreto, no Peru. Em Tabatinga ficaram apenas o alferes, o

⁵⁸ NAW, Henrique Lister. *Narrativa da Passagem do Pacífico ao Atlântico através dos Andes nas Províncias do Norte do Peru, e descendo pelo Rio Amazonas até ao Pará*, Manaus - AM, Junta Comercial do Amazonas, 1989 citado por Abreu (2011, p. 34)

⁵⁹ MARCOY, Paul. *Viagem pelo Rio Amazonas*, Manaus - AM, Editora Universidade do Amazonas, 2001 citado por Abreu (2011, p.37)

missionário e quatro praças que haviam se escondido nas matas próximas⁶⁰.

Quando passou por Loreto, no Peru, em 1847, viajando em direção ao Brasil, Marcoy descreveu como um "lugar que chocava pela esqualidez, onde haviam 150 índios ticuna, e vivendo no meio deles, desertores brasileiros, daqueles que apunhalam seus chefes a pretexto de tirania".

O panorama descrito por Marcoy sobre a fronteira denota uma certa dificuldade em precisar de qual país fez algumas de suas descrições, se do Peru ou do Brasil, principalmente quando se referiu a ocupação populacional, "por falta de uma característica marcante de uma das raças". O viajante chegou a afirmar que o local era "peruano de direito, mas brasileiro de fato". Observou e registrou em gravura (Figura 24) a localização do Forte e a situação física em que se encontrava à época:

Esse posto militar, agora centenário situa-se numa elevação de mais de trinta pés que arremata uma ampla planície nua. Uma escadaria rústica cavada no barranco lhe dá acesso desde o rio. (...) Na extremidade da elevação, uma estrutura que parecia um saleiro, mas que outrora havia sido uma guarita e agora servia de pombal, com um mastro para a bandeira do Brasil (...)

⁶⁰ Ver Tabatinga, 28 de maio de 1844: Um motim na fronteira Brasil-Peru, do autor Carlos Augusto Bastos - Universidade Federal do Amapá. www.rj.anpuh.org

Figura 24. Gravura de Paul Marcoy retratando a Tabatinga que ele conheceu quando ali passou. Fonte: Abreu (2011).

Também chama a atenção a descrição que Robert Ave-Lallemant⁶¹, alemão, naturalista e médico durante um longo período em Santa Catarina durante o Império, fez das pessoas com as quais ele teve contato em Tabatinga:

Reuniram-se em nossa câmara 16 pessoas, brasileiros, peruanos, franceses; entre eles um húngaro, um alemão ou riguenense, educado em Gumbinnen, um norte-americano e diversos outros. O grupo de homens com barbas de todas as cores, desde o vermelho da raposa até o preto de azeviche, um matiz sem duvida interessante, mas nada agradável em si (...) Quando nos sentamos à mesa do chá, fartamente iluminada, tive ampla oportunidade de fazer um estudo de fisionomias, e perguntava sem cessar a mim mesmo: - Que poderia ter reunido toda essa gente naquela longínqua fronteira?

⁶¹ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No Rio Amazonas 1859*. Belo Horizonte- MG, Ed. Itatiaia, 1980 citado por Abreu (2011, p.34)

O viajante também descreve como percebia os ticuna, quando visitou uma casa local:

Os poucos Ticunas, que vivem lá (Tabatinga) em comum num ou dois ranchos, cuja estranha habitação visitei, oferecem exatamente o mesmo aspecto de todos os tapuias, são calados, indiferentes, condições que seus alimentos - peixe e tartarugas - trazem consigo. (...) Mas esses gurumis (gente) são tão preguiçosos quanto todos os outros no Amazonas, e nunca se fará nada deles.

Quando focalizou o Solimões e o Javari avalia suas profundidades em 30 metros. Como era época de estiagem avaliou a largura do rio em 300 braças. Algo que chama atenção de Abreu (2010, p. 41), considerando que mesmo quando a vazante é grande, o rio com certeza estaria por volta de 600 braças. Sua descrição de Tabatinga dizia que:

Tabatinga mesmo ficava a cerca de 30 pés acima da praia (...) Diante dum pequeno quartel, porém bastante para a guarnição de 36 homens (...) seguia-se uma grande praça verde, onde pastavam 10 a 12 bois; na mesma, erguia-se uma Igreja de barro excessivamente pequena, uma casa simples do Comandante, e uma maior, ainda em construção; junto a isso, ainda algumas casas, também de barro, pedindo socorro, rodeando a praça, e uma bonita casa nova, ainda não acabada, no fundo da praça; além dessas, outras de barro, e com telhado de palha (...).

Por fim, pontuaremos as descrições do casal Luiz Agassiz e Elizabeth Cary Agassiz⁶² quando em viagem ao Brasil entre 1865 e 1866, passaram uma semana em Tabatinga. Abreu (2010, p. 43) afirma que "ficaram praticamente confinados ao navio em virtude do mau estar que lhes causavam os mosquitos".

⁶² AGASSIZ, Luiz e Elizabeth Cary. *Viagem ao Brasil (1865 - 1866)*. Belo Horizonte - MG, Ed. Itatiaia, 1975 citado por Abreu (2011, p.43)

Fazendo uso de seus conhecimentos na área da geomorfologia, Agassiz faz menção de alguns aspectos físicos em suas descrições. No entanto, deixa escapar o lado etnocêntrico já percebido em outros viajantes. Assim relatou:

A vila, situada num barranco de aluvião profundamente escavado e fendido em múltiplas direções, se compõe de uma dúzia de casas em ruínas ao redor de uma espécie de praça central (...) Tabatinga é uma vila fronteiriça, entre o Brasil e o Peru. Deve a essa circunstancia a honra de ser um posto militar; mas quando se olha para dois ou três pequenos canhões em bateria sobre o rio, a casa de barro que constitui o posto e os cinco ou seis soldados preguiçosamente deitados a sua sombra, bem se pode não considerar esta fortaleza como formidável.

Nada mais escreve sobre Tabatinga e partem rumo ao Içá no dia 23 de setembro, ficando apenas seu registro sobre a fronteira oeste do Brasil.

Nas descrições acima, tivemos uma idéia de alguns aspectos físicos do lugar, das condições do forte em vários momentos e como estes viajantes percebiam as pessoas que lá moravam.

6.1.3. Porto do Marco e Tabatinga: proximidades histórico-geográficas

A historiografia tradicional que trata desta parte da região amazônica tem sua importância em vários aspectos. Um deles deve-se ao fato de ter sido construída, não apenas por estudiosos, mas por quem morou ou esteve de passagem por aqui. Há fatos que não são registrados na história oficial, talvez por que sua importância não tenha sido a mesma como foi para o local onde tenha ocorrido. Quanto mais pontuais estes fatos, mais chances de passarem despercebidos e, conseqüentemente, mas restrita será sua fonte.

Nesse contexto, relatos orais como o do Sr. Luis Gonzaga Ataíde, tornam-se imprescindíveis na construção de estudos como este. A sua busca por fatos

relacionados à historiografia local que não consta na tradicional, tarefa que vem fazendo há algum tempo, já lhe possibilitou conversar com moradores mais antigos que ele e reunir documentos e fotografias, estas se constituindo um importante acervo que ele tem cedido a este e outros trabalhos, e ainda para órgãos do executivo municipal, dentre eles a Secretaria de Cultura e de Turismo. Conhece bem vários etapas deste processo histórico local, algumas até vivenciadas como morador desde a infância, ou como um dos principais ativistas na luta pela emancipação do município.

Suas informações apontam que o Marco resultou do processo de ocupação civil que se deu próximo à Vila Militar, esta reconhecida oficialmente como Tabatinga e ainda hoje localizada, próximo de onde já esteve o Forte de São Francisco Xavier de Tabatinga, que sucumbiu junto com o terreno onde se assentava, provocado pela erosão fluvial. O Sr. Ataíde acrescenta:

Nesta época o que se conhecia por Tabatinga, se resumia à Vila militar que já estava instalada onde ainda está hoje. Incluía a CEAM, o quartel que era próximo onde hoje está a olaria dos militares. Isto próximo a margem do rio. Adentrando era só mato. A partir de 1964 é que se faz a linha divisória e um novo quartel (informação verbal)⁶³.

Entre os anos de 1910 e 1911, quando caiu drasticamente a produção de borracha, os seringueiros que estavam no vale do Javari extraíndo látex, procuraram sair em busca de outro meio de sobrevivência. Mas, sair do seringal sempre foi difícil, principalmente para quem devia ao patrão. Mais difícil ainda era saldar uma dívida com um produto cujos preços haviam desmoronado devido à concorrência inglesa. Estes seringueiros, na sua grande maioria, nordestinos, não tinham muita opção: ficar trabalhando no seringal por um bom tempo escravizado

⁶³ Informação repassada pelo Sr. Ataíde, em entrevista durante o trabalho de campo deste estudo no primeiro trimestre de 2011.

por uma dívida, ou arriscar tudo numa fuga. Muitos fizeram a segunda opção. "Quem tinha saldo foi embora. Quem não tinha, dividiu-se entre Cametá, hoje Atalaia do Norte, e Esperança, atual Benjamin Constant" (informação verbal)⁶⁴.

Para não descer o Javari, evitando passar pelo barracão onde estava o patrão, estes seringueiros fugiam por varadouros na mata, indo sair em Caballococha, cidade peruana. De lá, desciam pelo Solimões de volta ao território brasileiro. Em 1911, quando chegou Valdemiro Taita, o primeiro destes seringueiros, fez uma picada para morar próximo ao atual cemitério. "Este foi o primeiro morador civil. Os militares já estavam aqui" enfatizou o Sr. Ataíde.

Embora o processo de ocupação tenha começado com seringueiros que se estabeleceram, outros afluíram para aquele local, como indígenas e peruanos. A ocupação concentrou-se no lado direito da foz do igarapé de Santo Antônio, em um terreno de várzea, sujeito a inundações. O igarapé separa este terreno de várzea do terreno de terra firme. Uma ponte de madeira tem sido o elo entre os dois terrenos, ontem e hoje. Este mesmo igarapé, cujas águas já serviram para beber, para banho e até para pescar, e separava dois tipos de relevo, hoje também serve de limite entre dois países Brasil e Colômbia.

O início do povoamento civil do lugar, conhecido como Porto do Marco ou simplesmente Marco, teve sua origem na margem direita, na várzea que ocorre na foz do igarapé de Santo Antônio, estendendo-se à terra firme na margem esquerda do igarapé. Este lado da terra firme, à margem esquerda do igarapé, onde ainda hoje está a casa do bispo, era conhecido como Vila Guadalupe. Esta casa historicamente tem sido parte desta paisagem e ainda pertence à diocese do Alto Solimões, que reúne oito paróquias em sete sedes municipais do Alto

⁶⁴ Segundo relatos do Sr. Ataíde, nas entrevistas do trabalho de campo desta pesquisa.

Solimões, com exceção de Belém do Solimões, que não é município, tem raízes antigas por esta parte da Amazônia Ocidental, que remontam a 1910, quando foi erigida a Prefeitura Apostólica e, em 1950, foi elevada à categoria de Prelazia, vindo a tornar-se diocese em 1991⁶⁵.

O outro lado, à direita do igarapé, apesar de ser várzea e, portanto, sujeita às inundações, ainda hoje é ocupada pela proximidade com o rio Solimões e pela vantagem de se localizar logo à frente da cidade pelo lado direito da foz do igarapé de Santo Antônio. Pelo adensamento populacional que ali iniciou, este local constitui o início da ocupação civil com pessoas morando na várzea, dos dois lados da ponte e na terra firme.

A circulação de pessoas ocorria de forma intensa de um lado para o outro, principalmente quando procuravam peixe e verduras para comprar, ou quando havia algum navio gaiola atracado ⁶⁶ (Figura 25), intensificando ainda mais o fluxo de cargas e pessoas.

⁶⁵ Ver <http://inscal.blogspot.com>

⁶⁶ A invenção do motor a vapor por James Watt propiciou o sonho de mover grandes embarcações sem depender dos ventos. Por volta de 1870, essas embarcações começaram a navegar pelo Rio São Francisco e seus afluentes. Foi muito usado na Amazônia. Eram lentos, porém muito úteis no transporte de cargas e passageiros por via fluvial. O "gaiola" maior chamava-se "chata" ou "vaticano". www.brasilcult.pro.br

Figura 25 - Navio gaiola atracado próximo à Vila Militar no ano de 1955. Parava aqui para vender apenas aos militares e entregar suas encomendas. Acervo: Luís Gonzaga Ataíde.

Os gaiolas que viajavam para esta região pertenciam à uma empresa paraense, chamada Serviço de Navegação e Administração dos Portos do Pará (SNAAP)⁶⁷, que faziam a rota Belém, Manaus, Tabatinga, até Iquitos (Peru) "e quando atracavam aqui permaneciam no mínimo três dias e davam vida ao centro comercial e em seguida viajavam para Iquitos" (informação verbal)⁶⁸.

Com moradores indo de um lado para outro, a ponte passou a ter um intenso tráfego. Ela não só uniu os dois terrenos, mas aglutinou uma intensa atividade comercial que ficou próximo dela ou nela (Figura 26). As atividades comerciais estendiam-se desde a várzea à margem do rio, onde ficavam os vendedores de peixe e verduras e, ao chegar na ponte, os comerciantes ocupavam os dois lados dela, até à terra firme, na margem oposta do igarapé. "Ali ficava a padaria, mercearia, barbearia, bares etc. Na década de 1950 era o centro comercial de Tabatinga", completou o Sr Ataíde.

⁶⁷ Esta companhia estatal funcionou até 1967 quando foi substituída pela ENASA- Empresa de Navegação da Amazônia, também com sede em Belém. NOGUEIRA, R. Território de fronteira: Brasil/Colômbia. Disponível em www.ces.uc.pt

⁶⁸ Conforme relatos do Sr. Luís Gonzaga Ataíde.

Figura 26. A ponte sobre o igarapé de Santo Antônio, um dos acessos entre a várzea próximo à foz deste igarapé, pelo lado direito, e a terra firme pelo lado esquerdo, onde hoje passa a rua Marechal Rondon. Nos anos 1950, reuniu um intenso comércio à sua volta, sendo considerada o centro comercial naquela época. À esquerda, durante a seca do igarapé, vista a partir da rua Marechal Rondon. À direita, no sentido inverso, e com as águas do igarapé subindo. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

Na margem oposta à várzea, próxima a ponte, ficava a casa do bispo. Em frente a esta casa, do outro lado da rua, atual Marechal Rondon, localizava-se a Igreja dos Santos Anjos, que era a igreja matriz. Estas eram as principais referências de uma área, que foi considerada como o centro do Porto do Marco ou Marco e, mais tarde, Tabatinga.

6.1.4. A construção dos marcos divisórios

As informações da Segunda Comissão Brasileira Demarcadora de Limites (SCDL)⁶⁹, que têm por competência a execução dos trabalhos de demarcação e de caracterização das fronteiras internacionais do Brasil, incumbindo-lhes também a inspeção e a manutenção dos marcos já erigidos, mostram que houve várias tentativas de acerto de nossas fronteiras nos anos de 1826, 1853, 1868/1870 e 1880/1882, até que, em 1906, o Brasil e a Colômbia assinaram um protocolo que estabeleceu a divisão dos limites.

Pelo "Tratado de Bogotá", de 21 de abril de 1907, ficaram acertados os limites ao norte de Apopóris, até a fronteira com a Guiana, deixando-se o acerto da reta Apopóris/Tabatinga para mais tarde, até que se resolvesse a disputa entre Colômbia, Peru e Equador.

⁶⁹ Ver www.scdl.gov.br

Em 1922, quando finalmente foi reconhecida a Colômbia como único país confinante na região entre os rios Apaporis e Amazonas, foi acertada a fronteira nessa grande reta, pelo "Tratado de Limites e Navegação Fluvial" de 15 de novembro de 1928, que logo antecipou uma Comissão Mista que foi constituída em 1937, para proceder a demarcação, com colocação de marcos, tanto neste trecho da fronteira como no trecho definido no tratado anterior de 1907. A construção dos primeiros marcos prosseguiu e, ainda no ano de 1937, foi completada a demarcação com a inserção de 29 marcos.

Os trabalhos de caracterização foram retomados de 1952 até 1963 e, novamente, em 1976, com a instalação da atual "Comissão Mista de Inspeção dos Marcos da Fronteira Brasileiro-Colombiana", sendo feita a grande geodésica Tabatinga-Apaporis, medindo mais de 300 quilômetros, em plena selva amazônica.

Os marcos fronteiriços construídos para demarcar a linha divisória entre o Brasil e a Colômbia começam na intersecção do talvegue do rio Solimões com o paralelo da boca do Igarapé Santo Antônio (defronte às localidades de Letícia e Tabatinga) e segue, para Leste, sempre ajustada a esse paralelo, onde está a desembocadura do igarapé de Santo Antônio.

O limite com o Peru fez-se naturalmente pelo rio Solimões. Com a Colômbia, foi necessária a divisão por via terrestre, com marcos fincados em alvenaria, iniciando-se pela Rua Marechal Rondon (Figura 27).

Figura 27. Marcos fronteirios visto em três pontos diferentes. Da esquerda para a direita: o primeiro está entre a rua Marechal Rondon e o igarapé de Santo Antônio, o segundo localiza-se no ponto de interseção entre a Avenida da Amizade no Brasil e a Avenida Internacional na Colômbia, e o terceiro localiza-se na Rua Marechal Rondon. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

Estes marcos, ao compor esta paisagem fronteiriça entre Brasil e Colômbia, caracterizam-na de tal forma que influenciaram no nome do lugar, denominado pelos antigos moradores como Marco ou Vila do Marco, nome designado para à área ocupada por civis próxima à Vila Militar.

6.1.5. O Conselho Comunitário e suas conquistas

Inseridos na mesma área por onde se deu o processo de ocupação civil, que levou a formação do Porto do Marco, e mais tarde Tabatinga, o mercado e a feira municipal podem ser considerados marcos deste processo de ocupação e, como tais, não poderiam ficar de fora desta abordagem histórica sobre Tabatinga.

A história da primeira feira traz à tona o papel da coletividade na soma de esforços para resolver questões de seu interesse. Desde 1974, a comunidade ansiava por uma feira. Entretanto, a população da Vila do Marco ainda não disponibilizava nem de prefeitura, muito menos de recursos. Tabatinga ainda era um Distrito do município de Benjamin Constant que, todo início de ano, cobrava o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), mas não havia uma contrapartida em forma de benfeitorias para a Vila do Marco.

O Exército brasileiro disponibilizava de recursos para os militares, mas eles moravam na Vila militar e somente ali havia investimentos; não dispensavam nenhum recurso que pudesse ser revestido no social da comunidade. No entanto, por estar inserida em uma área militar, a Vila do Marco era constantemente visitada pelos militares, que faziam ronda alegando garantia da ordem. Sobre as prioridades no investimento destes recursos e como era a rotina na Vila do Marco, assim diz Nogueira (2004, p.5):

Dentre as condições criadas para receber os militares foi construída uma escola para atender exclusivamente aos filhos de militares, restando para a população civil a alternativa de colocar os filhos nas escolas de Letícia. Do mesmo modo, o lazer já não era mais tão livre. Do jogo de futebol a uma festa, tudo passava pela autorização do comandante da colônia. As festas só podiam ser realizadas aos sábados até às 24 horas; não podia usar vermelho; para beber, a alternativa era ir para Letícia, Ramon Castilla, vila peruana na outra margem do rio, ou esconder-se. Certo dia, contam os mais velhos, os militares foram de bar em bar e destruíram todas as bebidas alcoólicas encontradas. Não podia jogar bola na rua e, aos gritos de 'lá vem a patrulha', recolhia-se a bola e os jogadores escondiam-se. O castigo comum para essas 'desordens' era ir para o valão, que significava cavar valas de esgotos na colônia militar.

Os moradores da Vila do Marco estavam entre quem cobrava seus impostos e quem os mantinha sob vigilância. Mas, nenhum dos dois tomaram a iniciativa de trabalhar para atender algumas das necessidades desta população.

Em 1976⁷⁰, os moradores da Vila do Marco organizaram-se e fundaram um conselho comunitário. A comunidade escolhia pelo voto direto o presidente deste conselho e este formava sua equipe de trabalho. O primeiro presidente foi o Sr. Nilo Obando, o segundo foi Artêmio Barbosa, depois o Sr. Laplácio Vieira Martins seguido do Sr. Oscar Gomes, que pouco tempo depois se tornaria o primeiro

⁷⁰ Nogueira (2004, p.5) aponta o ano de 1972. O ano que registramos neste estudo foi informado pelo Sr. Luís Gonzaga Ataíde.

prefeito de Tabatinga. A partir de então, o conselho comunitário constitui-se como a principal organização civil da Vila do Marco. Por essa época, a rede de energia elétrica não ultrapassava as cercas da colônia militar. Mas, atendendo reivindicação, logo uma linha de transmissão de energia saiu da colônia militar, chegando à rua Marechal Rondon, na beira do igarapé Santo Antônio.

As pessoas que assumiam cargos neste conselho, como secretário, tesoureiro e demais comissões, como de educação, da produção etc, trabalhavam voluntariamente. Conta o Sr. Ataíde que ele se empenhou e "gastou tempo e dinheiro" para que Tabatinga tornasse município.

Não foi diferente com a construção da primeira feira, pois havia a necessidade de um local que pudesse reunir os vendedores de verduras, frutas, peixes etc. Esta atividade gerava um lixo que nem sempre era removido, ficando nos locais onde os vendedores ocupavam para trabalhar. Os moradores entenderam que era preciso reunir estes vendedores em um único local de trabalho. Com isso esperavam também coletar de um só lugar, o lixo gerado pelos vendedores.

Este conselho organizava várias atividades que envolvia a grande maioria da comunidade, em vários eventos que tinham como objetivo arrecadar fundos para ser aplicado em algum benefício coletivo. Para isso, promovia campeonatos, festivais, carnaval, bingos, festas, multirão de limpeza, etc., e os membros da comunidade respondiam participando de forma voluntária, seja na organização ou como consumidores.

Mobilizando a comunidade que prontamente atendeu, cada morador colaborou com cinco cruzeiros (moeda brasileira daquela época), pois além da necessidade de ter um local para se comprar gêneros alimentícios, convenceram a

população dos cuidados que se deveria ter em relação ao meio ambiente, dando mais atenção a questão do lixo. O Sr Ataíde comentou que houve uma senhora, cujo nome ele não lembra mais, que ficou encarregada de arrecadar o dinheiro e a população não se negou a pagar.

A madeira foi contratada do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) e era paga com a arrecadação das atividades promovidas pelo conselho junto à comunidade. Quem transportava a madeira era o Frei Ciro Aprigio Vieira, num caminhão antigo do tempo da Segunda Guerra Mundial e que era da paróquia. A estrada do Incra da forma como ainda está até hoje, nos leva a imaginar como foi difícil este transporte. O Sr. Ataíde afirma que o Frei Ciro, desempenhou um papel de suma importância no esclarecimento e no trabalho junto à comunidade. Era na casa do Frei Ciro, que um grupo de pessoas se reunia para debater vários assuntos relacionados à Vila do Marco.

Era necessário alumínio para cobrir a feira e quem o doava, muitas vezes ajudava também a colocá-lo na cobertura e quem não podia ajudar diretamente nas obras da feira ia carregar madeira dia de sábado.

A feira foi construída onde hoje há um ponto de táxi (Figura 28), por trás do mercado municipal. Foi escolhido este local pela proximidade do porto e porque os feirantes já se distribuíam do porto até este local, para vender seus produtos. Por fim, em 1978, toda esta mobilização e empenho mostrou seu resultado: uma feira, literalmente construída pela própria comunidade. O governador do Amazonas nesta época, José Lindoso, de passagem por Tabatinga, foi convidado a visitá-la (Figura 29); foi lhe dito que aquela feira foi construída pela própria comunidade, e observou as instalações e caminhou por entre os vendedores.

Figura 28. À esquerda, a localização da antiga feira, circulada em azul; no círculo vermelho, a localização do atual mercado. Fonte: Google Earth (2007). Organização: Paulo Almeida (2011). Hoje, no lugar da antiga feira, existe um ponto de táxi e vários estabelecimentos comerciais (à direita). Fotografia: Paulo Almeida (2011).

Figura 29. A feira, onde também funcionava o mercado, construída pela própria comunidade, sendo visitada pelo então Governador do Estado: José Lindoso (de camisa listrada). Acervo: Luís Gonzaga Ataíde.

Outro passo importante tomado pelo conselho comunitário foi a mobilização para tornar Tabatinga um município. Em 1982, é fundado pelo Sr. Ataíde, o primeiro partido político aqui em Tabatinga e tudo tinha que ser registrado no cartório que ficava em Benjamin Constant. Lá ele apanhava as fichas, trazia para Tabatinga onde os interessados preenchiam e depois voltava a Benjamin Constant com estas fichas para que fossem legitimadas as afiliações, como ele mesmo comenta:

O Sr. Ademar que era o escrivão, registrava no livro e ficava-se aguardando a autorização do Juíz. E para este transporte era necessário fretar um deslizador que na moeda corrente hoje seria em torno de R\$ 300 reais. Nesta empreitada em emancipar o município, os comerciantes também estavam interessadas e perguntavam:
- "Seu" Luís tá faltando alguma coisa aí? - E ofereciam ajuda em dinheiro ou gasolina.

Ele afirma que o conselho foi o elo de ligação para tornar possível esta emancipação. As pessoas tinham este anseio, já o exército era contrário a esta iniciativa. O Sr Ataíde foi um dos que se mobilizou quando foi eleito presidente do conselho no final dos anos 1980. Reuniu assinaturas e como representante da comunidade tabatinguense, partiu em 1981 à capital para falar pessoalmente com o Governador do Amazonas, na época José Lindoso, que já havia visitado a cidade neste mesmo ano. Conheceu a feira construída toda em madeira e com os esforços da própria comunidade. Sabia dos seus anseios em se constituir município e agora havia chegado o momento de receber o presidente do conselho, que estava chegando exatamente para lhe fazer este pedido.

Naquele ano, o governador estava encaminhando à Assembléia Legislativa um projeto para ser votado, que emanciparia alguns distritos a condição de município. Quando recebeu o Sr Ataíde, até já conhecia o teor do seu pedido. Entretanto, alegou que havia reunido há 15 dias com o Comando Militar da

Amazônia (CMA) e expôs a intenção de elevar Tabatinga a condição de município, e os representantes das forças armadas foram contrários à esta idéia.

Os militares entendiam que Tabatinga não tinha condições de se manter enquanto município, além do fato que havia uma lei estabelecida logo após o golpe militar, que proibia a constituição de municípios e eleições em área de Segurança Nacional. No Estado do Amazonas, os municípios de Benjamin Constant, Atalaia do Norte, São Paulo de Olivença, Amaturá e Santo Antonio do Içá estavam nesta situação. Para estes municípios, os prefeitos eram nomeados. Como Tabatinga era um distrito de Benjamin Constant, incluía-se nesta situação.

O Sr Ataíde contra-argumentou dizendo que o povo de Tabatinga não poderia mais viver nesta situação. Ninguém sabia quem governava o município. Seriam os militares? Mas, não era função deles cuidar da cidade. A eles estão estabelecidas na constituição suas funções específicas. Da mesma forma, agia Benjamin Constant que não construiu sequer uma escola municipal em Tabatinga. A Avenida da Amizade era só buraco do aeroporto até a fronteira. Para caminhar nas ruas, as pessoas tinham que usar botas. Enfim, a cidade tinha supostamente dois donos mas nenhum deles cuidava da cidade satisfatoriamente.

Com estes lamentos expostos pelo Sr Ataíde, o governador chamou seu chefe de gabinete e contrariando as recomendações tanto dos militares como de seus assessores e sabendo de como seria difícil esta aprovação, pediu que fosse incluído Tabatinga no projeto que seria encaminhado à Assembléia Legislativa. Disse ao Sr Ataíde que seria difícil convencer vários interesses contrários, mas que naquele momento ele fez o que deveria ser feito.

Após este encontro e tendo seu pedido atendido, o Sr. Ataíde retornou a Tabatinga. Uma semana depois, foi chamado pelo Comandante, que se mostrou

insatisfeito com ele. Primeiro por que qualquer coisa que se pensasse em fazer em Tabatinga, deveria ter a autorização do Comandante, por se tratar de uma colônia militar. Segundo, que o próprio CMA não concordava com a idéia de tornar Tabatinga município. O Sr Ataíde, que já se despontava por lutar por esta causa, foi detido então por cerca de quatro horas em uma sala no quartel, sem saber o que estava sendo feito para que sua situação fosse mais agravada. Algum tempo depois, um amigo que era sargento, informou-o que, nesse intervalo de tempo, o Comandante estava em contato com o CMA para que expedisse uma ordem de prisão e autorização para encaminhá-lo para Manaus, sob a alegação de "elemento subversivo". No entanto, o CMA não autorizou esta prisão, pois entendeu que o Sr Ataíde não se enquadrava neste perfil, pedindo ao comandante que o liberasse imediatamente.

Tabatinga desmembrou-se de Benjamin Constant em 1981 e, no ano seguinte, ocorreram eleições, sendo que a emancipação de Tabatinga somente foi possível em 1º de fevereiro de 1983. Este foi mais um resultado do interesse e esforços da coletividade, que se organizou para criar um conselho comunitário atuante e obteve várias conquistas.

A história do mercado é mais recente. A feira já havia sido construída e era vista pela comunidade como mercado. Mas o primeiro prefeito de Tabatinga, Oscar Gomes, que também chegou a presidir o conselho comunitário, intencionou construir um mercado maior e tomou logo as primeiras providências, desapropriando toda a área próxima onde era a feira. Uns foram indenizados e outros foram removidos para outros lugares.

O local da primeira feira, juntamente com os terrenos próximos que foram desapropriados, ficou reservado para a construção do mercado. O prefeito Oscar

Gomes, embora não pudesse avançar com as obras do mercado, pois estava encerrando seu mandato, pelo menos deixou um lugar para sua construção, que já estava quase todo desocupado faltando apenas um pastor americano sair, mas acordos já haviam sido feitos e ele não demoraria a desocupar.

Na primeira metade da década de 1980, começaram a aparecer casos de cólera⁷¹ em Tabatinga. Considerada área de Segurança Nacional, estava sob a tutela do governo federal, que tomou medidas no sentido de conter a proliferação da doença, agindo principalmente sobre os locais com maiores probabilidades de contaminação.

Uma destas medidas veio da Marinha brasileira, que determinou a retirada de todos os moradores que ocupavam a área de várzea próxima à foz do igarapé de Santo Antônio. Durante as cheias, a inundação chega a atingir todas as casas daquela área, colocando seus moradores sob o risco de contaminação pela água. O mesmo foi determinado a todos que estavam próximos à antiga feira, do lado esquerdo da Marechal Rondon, no sentido feira - rio Solimões. Pode-se considerar que neste ponto o risco de contaminação era até maior, pois além da feira, existiam vários estabelecimentos que vendiam desde produtos agrícolas até refeições, o que representava um alto risco de contaminação tanto pelo pescado quanto pelas frutas, legumes e comidas que ali eram comercializadas. Deve-se considerar ainda que esta feira estava próxima à foz do igarapé do

⁷¹ A Cólera é uma doença infectocontagiosa aguda do intestino delgado, causada por uma enterotoxina produzida pela bactéria *Vibrio cholerae*. A transmissão é fecal-oral e se dá através da água e de alimentos contaminados pelas fezes ou pela manipulação de alimentos por pessoas infectadas, sejam elas sintomáticas ou não.

Engenho ou D. Pedro, como também é chamado. Foi devido a essas atividades que a área ficou conhecida como Feira do Bagaço (Figura 30).

Figura 30. À esquerda, observa-se como era a ocupação em 1978 da área onde hoje é o Complexo Turístico. Foi chamada de "Feira do Bagaço", por que jogavam lixo e ao mesmo tempo era onde se vendia peixe, banana, comida etc. Também é o local da foz do igarapé do Engenho ou do D. Pedro como também é conhecido. Acervo do Sr. Ataíde. À direita, a área de várzea do lado direito da foz do igarapé de Santo Antônio, ainda hoje ocupada. Fotografia: Paulo Almeida (2010).

No conjunto de medidas para conter o avanço da doença, o governo federal também dispensou recursos que deveriam ser aplicados, principalmente, na melhoria da cidade que previa, inclusive, a construção de um novo mercado.

Foi quando o então prefeito naquela ocasião, Joel Santos, em vez de fazer no local que já havia sido reservado para este fim, mandou construir o novo mercado, numa outra área. Ainda que sua localização esteja próxima daquela área onde deveria ter sido construído, este novo mercado ficou num canteiro no meio da rua, onde, segundo o Sr. Ataíde, seria construída uma praça (Figura 31).

Figura 31. À esquerda, o mercado municipal de Tabatinga, em 2006. À direita, sua localização no canteiro central da rua Marechal Rondon. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

Quando os moradores perceberam que o mercado estava sendo construído em outro local, logo invadiram e rapidamente ocuparam aquele espaço reservado para sua construção. Alguns do invasores eram as mesmas pessoas que já haviam sido indenizadas ou removidas para outros lugares.

O mercado foi inaugurado em julho de 1991 e até agora em funcionamento diário, das seis da manhã às cinco da tarde. Nele, encontram-se frutas, verduras, frango abatido, carne bovina e uma área onde se vende café da manhã. Este setor de vendas de refeições dentro do mercado, funciona até às 13:00 h. (Figura 32)

Entretanto como neste mercado não havia a venda de peixe, que já vinha sendo praticada mesmo sem ter um local apropriado, o prefeito Lino Marinho, em 1998, construiu a feira do peixe, onde também coube vendedores de frutas e verduras e reuniu também vendedores de comidas numa área reservada (Figura 32).

Figura 32. Feira em Tabatinga onde é vendido o pescado (à esquerda) e a área reservada dentro desta feira para vendedores de comida (à direita). Fotografias: Paulo Almeida (2006;2010)

6.1.6. O Porto das Catraias

Para a área sobre a qual foi feita esta pesquisa, adotamos o nome de Porto das Catraias, dentre outros que se atribui à esta área. Este nome foi dado pelo fato de aqui estar a sede da associação dos catraieiros de Tabatinga. No início da ocupação civil, era conhecido como Porto do Marco ou simplesmente Marco, fazendo referência aos marcos divisórios que compõe a paisagem local, delimitando a fronteira entre Brasil e Colômbia. Pela localização da antiga feira e por ser ainda hoje o porto por onde desembarca grande parte dos produtos que abastecem o mercado, foi denominada Feira do Bagaço, e a partir de 2005 passou a ser chamada também de Complexo Turístico, obra que remodelou a paisagem local.

Ainda no início da ocupação civil desta área, era na várzea onde os gaiolas aportavam, pela proximidade do rio e pela concentração de pessoas. Mas, ela é periodicamente inundada e mesmo na vazante, não oferece boas condições para que os barcos pudessem atracar.

Isto motivou os comandantes dos gaiolas atracar à margem esquerda da foz do igarapé de Santo Antônio, pelas melhores condições que a terra firme oferece para atracar e desembarcar mercadorias. Esta mudança também se refletiu na cadeia de atividades que eram desenvolvidas na várzea, provocando sua migração para a mesma área onde os barcos estavam atracando, como acrescenta o Sr. Ataíde:

Na década de 1970, os gaiolas Tavares Bastos, Augusto Montenegro que traziam mercadorias para os comerciantes de Tabatinga, começaram a atracar do lado esquerdo da foz do igarapé de Sto Antônio. Onde ficava uma casa comercial do Sr Pedro Batista, tio do Boi⁷² (Figura 33), que aqui chegou em 1953, vindo de Cabalococha, no Peru (informação verbal).

Nessa área, também há um curso d'água, conhecido como igarapé do Engenho, nome atribuído referindo-se à propriedade do Sr. Pedro Souza, que era o pai do Sr. Oscar Gomes, primeiro prefeito de Tabatinga. Ele tinha um canavial mais à montante do igarapé. E usava as águas do igarapé para lavar as canas. No engenho construído às margens deste igarapé, ele produzia, cachaça, rapadura etc. Por ser um militar da reserva, era chamado Pedro I. Sua esposa, Dona Maria, era chamada de Maria I, lembrando os nomes do imperador e de sua mãe rainha de Portugal. O nome do bairro onde está o igarapé ficou sendo chamado de D. Pedro, em memória do Sr. Pedro Souza e não do imperador como pensam alguns.

Na margem esquerda da foz do igarapé do Engenho estava o barracão do Sr. Pedro Batista, comerciante brasileiro que aviava⁷³ seringueiros peruanos. Sua esposa, era Dona Letícia, que não tem nenhuma relação com o nome da cidade vizinha. Era o tio de um outro prefeito de Tabatinga, o Sr. Raimundo Nonato Batista de Souza, o "Boi".

⁷² "Boi" é a alcunha do ex-prefeito de Tabatinga, Sr. Raimundo Nonato Batista de Souza, em cuja gestão foi iniciada as obras do Complexo Turístico, no ano de 2004.

⁷³ Aviar é o mesmo que vender a prazo. Pelo processo de aviamento o seringueiro comprava mantimentos para pagar com o que ia produzir de borracha.

Como havia a necessidade de atravessar o igarapé sem ter que contorná-lo, o Sr. Pedro Batista, em 1953, mandou construir uma ponte que permitia o acesso de quem morava do lado onde estava o centro da Vila Guadalupe ao seu barracão. Algumas vezes os gaiolas já atracavam neste local, próximo desta ponte, mas isto se intensificou a partir de 1970. Mais alguns anos depois, seria o seu sobrinho, como prefeito que iria iniciar as obras do Complexo Turístico no mesmo local onde morou seu pai.

Figura 33: Ao fundo, o barracão do Sr. Pedro Batista e em primeiro plano a ponte que ele mandou construir em 1953, sobre o igarapé do Engenho, fazendo a ligação do que hoje é a Rua Marechal Rondon com a Rua Santos Dumont. O barracão localizava-se onde hoje está o Complexo Turístico de Tabatinga. Acervo: Luís Gonzaga Ataíde.

Com o passar dos anos o fluxo de pessoas nesta área continuou intenso, exigindo sempre uma passagem de uma margem à outra na foz do igarapé do Engenho. Necessidade que nos anos 1950 havia sido atendida por uma ponte construída pelo Sr. Pedro Batista. No final dos anos 1970, já havia outra ponte,

esta bem inferior na sua estrutura quando comparada à dos anos 1950 (Figura 34).

Figura 34. No final dos anos 1970, era por esta frágil ponte que se atravessava da rua Marechal Rondon para a rua Santos Dumont. Fonte: Autor desconhecido (1978).

Foi no final dos anos 1990 que esta área começou a receber uma melhor infra-estrutura. Por ser uma área onde diariamente há uma grande circulação de veículos, pessoas e mercadorias, esta melhoria na infra-estrutura já estava sendo aguardada.

Na foz do igarapé do Engenho, foi construído um aterro, ligando as duas ruas que cortam esta área: Marechal Rondon e Santos Dumont, que pela localização, continuam com tráfego intenso. Em 2004, o prefeito Raimundo Nonato Batista de Souza, o "Boi", iniciou as obras do Complexo Turístico, que veio a ser concluído em 2005, na gestão do prefeito Joel Santos de Souza (Figura 35).

Figura 35. Imagens de satélite mostrando as modificações na área do Porto das Catraias entre 2002 (à esq.) e 2007 (à dir.) A seta amarela já indica em 2002, uma construção possivelmente de um rip rap. A seta branca mostra que naquele mesmo ano, ainda era uma curta e estreita ponte que se usava para atravessar o igarapé do Engenho. A seta vermelha indica a área onde futuramente seria construído o Complexo Turístico. Fonte: Google Earth (2002; 2007). Organização: Paulo Almeida (2011).

O Complexo Turístico (Figura 36) foi construído com recursos do Projeto Calha Norte⁷⁴, que ao longo de sua existência tem dispensado recursos à esta parte da fronteira brasileira, que incluía desde Tabatinga até a foz do Oiapoque.

⁷⁴ O Projeto Calha Norte surgiu em 1985, no governo José Sarney. Foi elaborado como plano de ação governamental com a finalidade de intensificar a presença do Estado ao norte dos rios Solimões e Amazonas, abrangendo uma com mais de 6,7 mil quilômetros de fronteiras terrestres — que se estendem de Tabatinga à foz do Oiapoque. Até recentemente, consideravam-no um “projeto de guerra” falido. Porém, fatos recentes demonstram a importância dele para a segurança e defesa da Amazônia. Ver INTRODUÇÃO À DEFESA DA AMAZÔNIA de Geraldo Lesbat Cavagnari Filho. Disponível em <http://www.unicamp.br>.

No ano de 1995, em meio a uma grave crise por ausência de recursos necessários para sua manutenção, foi apresentada a proposta de sua revitalização através do Requerimento nº 06/95 com o objetivo de que fosse criada Comissão Especial Mista destinada a “Reavaliar o Projeto Calha Norte, visando seu revigoramento no sentido da integração da população setentrional brasileira aos níveis de desenvolvimento das demais regiões, propor novas diretrizes ao projeto que definam uma política de ocupação racional da região amazônica, bem como vistoriar e apresentar sugestões sobre as demarcações das áreas indígenas localizadas no norte do país”. Em 1997 o Programa foi revitalizado e tornado prioridade pelo governo no ano de 2000. Ver GESTÃO DO PROGRAMA CALHA NORTE: um estudo sobre as ações de infra-estrutura no município de

Pela literatura que trata do turismo, a denominação Complexo Turístico é usada para definir "o atrativo turístico que já dispõe de uma certa infraestrutura de alimentação, hospedagem e entretenimento, mas que ainda não se constitui um centro urbano" (IGNARRA, 2003, p.19). Pode ser definido também como "conjunto turístico que dispõe de unidades de alojamento e de zonas comuns fora do edifício principal, inserindo-se numa área envolvente delimitada e com espaços verdes, destinados a serem utilizados pelos utentes"⁷⁵. Pelo controverso referencial teórico que trata do turismo, parece que não seria esta a denominação mais apropriada para esta obra. No entanto, o termo adotado não é o nosso foco de discussão e sim a sua utilidade pública.

Figura 36. À esquerda, o Complexo Turístico em setembro de 2006, foi inaugurado um ano antes. Arquivo da Secretaria Municipal de Turismo. À direita, o Complexo Turístico em março de 2011, já apresentando uma nova pintura e a cobertura no palco. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

Construído sobre um talude, à margem do rio Solimões, se constituiu uma importante benfeitoria de conteúdo cênico e de contenção do processo de erosão fluvial. Os terraços que compõem a frente da cidade, têm sido vulneráveis à ação

Monte Alegre, Pará. Aurilene dos Santos Ferreira. Dissertação de mestrado. Disponível em www.obed.ufpa.br

⁷⁵ Marrafa, P., R. Amaro, S. Mendes, R. P. Chaves & S. Lourosa (2009) LexTec - Léxico Técnico do Português: Ambiente, Banca, Comércio, Construção Civil, Direito Comercial Internacional, Economia e Gestão de Empresas, Energia, Seguros, Turismo, Telecomunicações, Instituto Camões, Disponível em <http://instituto-camoes.pt/lextec>.

Esta foi a planta do projeto que tivemos acesso, que mostra a implantação geral do que deveria ser construído no Complexo Turístico, deixando bem clara essa intenção. Foi pensado para ser bem receptivo e agradável, com arborização, local para estacionamento, etc. Mesmo não tendo tudo o que foi projetado por seus idealizadores, o resultado que nos foi oferecido por seus construtores ainda conseguiu atender parte desta expectativa. Esta obra passa a ser um dos cartões postais da cidade. Sua importância, como já dissemos, reflete não apenas a atenuação ou contenção do processo erosivo, mas um daqueles lugares que toda cidade, principalmente as portuárias, deveriam ter como ponto de encontro de pessoas e das múltiplas relações que estejam ocorrendo nos arredores, pois é assim que este Complexo Turístico tem atendido a comunidade.

7. ASPECTOS AMBIENTAIS DO PORTO DAS CATRAIAS E ARREDORES

O Porto das Catraias, como estamos chamando à mesma área onde está o Complexo Turístico, localiza-se em ambiente de Terra Firme, onde o terraço sobre o qual se assenta é banhado pelo rio Solimões. Estes terraços sejam altos ou dissecados, estendem-se por quase todo o lado da cidade que está em contato com o rio Solimões. Estes terraços predominam no relevo de quase toda a cidade, incluindo o Complexo Turístico, o Mercado, a Feira e as ruas que permitem o acesso a esta área.

Como geralmente ocorre na região, estes terraços são marcados por interflúvios e, na área desta pesquisa, os igarapés⁷⁶ de Santo Antônio e do D. Pedro (Figuras 38 e 39), estão encaixados nos dois localizados nesta área. O igarapé de Santo Antônio (Figura 40), com percurso no sentido NE-SO, serve de

⁷⁶ IGARAPÉ - tem o sentido de "caminho das canoas", que é de fato a tradução indígena de igara, canoa, e pé, caminho. <http://www.numaboa.com>

limite fronteiriço entre Brasil, à sua esquerda, e Colômbia, à direita. Nas duas margens, o relevo é constituído de terraços; na margem esquerda está Tabatinga e na margem direita localiza-se Letícia. Próximo à sua foz, este igarapé separa o terraço, localizado à esquerda, do ambiente de várzea, localizado à sua direita. Este pacote sedimentar é resultado da deposição que o rio Solimões faz a cada cheia, que aqui nesta região, segundo dados do Instituto Nacional de Meteorologia (INMET) 1ºDISME (Distrito de Meteorologia), apresenta a seguinte sazonalidade: os meses que chovem mais são dezembro, janeiro e fevereiro, período considerado como inverno, ou seja o mais chuvoso e; aqueles que chovem menos são junho, julho, agosto e setembro, período conhecido como verão, quer dizer, quase sem chuvas. Os meses de abril, maio, outubro e novembro, formam o que pode ser entendido como período intermediário.

Figura 38. Localização do igarapé do Engenho e igarapé de Santo Antônio, onde ocorre deposição sedimentar durante as cheias do rio Solimões. Fonte: Google Earth (2007).

Figura 39. Observação do processo de ocupação entre 2002 e 2007 dos igarapés de Santo Antônio e do Engenho. Em cima, o igarapé de Santo Antônio em 2002 (à esq.) e 2007 (à dir.). Abaixo, o igarapé do Engenho no mesmo período e na mesma ordem. Fonte: Google Earth (2002; 2007). Organização: Paulo Almeida.

Figura 40. O igarapé de Santo Antônio durante o período de seca no ano de 2010 (à esquerda) e na cheia de 2011 (à direita). Fotografias: Paulo Almeida (2011).

A ocupação das margens do igarapé de Santo Antônio e de seu próprio leito, em alguns pontos, além do despejo de resíduos, tanto de Letícia quanto de Tabatinga, resultou na poluição de suas águas, provocou assoreamento em pontos localizados e comprometeu a ictiofauna. Durante o período de cheia, não raro, várias destas casas inundam ou ficam muito próximas do nível das águas, aumentando o risco de contágio de doenças (Figura 41).

Pela proximidade com a feira, este igarapé possibilita que canoas cheguem com peixe e desembarquem bem atrás da feira para abastecê-la. Durante a seca, as duas margens próximas à foz deste igarapé revelam a deposição de lixo que ali ocorre.

Figura 41. Da esquerda para direita: casas ocupando as margens do igarapé de Santo Antônio sob o risco de inundação e contágio de doenças; pescadores desembarcando seu pescado atrás da feira; e, o registro de algumas batatas encontradas na margem do igarapé, que se não era lixo, possivelmente foi o que sobrou de uma saca de onde outras batatas foram retiradas. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

Pela sua localização entre Brasil e Colômbia, ainda não houve nenhuma medida por parte de nenhum dos países para revitalizar o igarapé de Santo Antônio.

O outro é o igarapé do Engenho ou D. Pedro (Figura 42), como preferem alguns. Seu percurso é na direção E - W e se localiza completamente em território brasileiro. Na sua foz, pelo lado direito, localizam-se vários estabelecimentos comerciais e, mais adiante, está o Mercado e a Feira; e, no lado esquerdo da foz, estão o camelódromo e o Complexo Turístico. Devido à sua localização, historicamente vem sendo utilizado e ocupado, desde a nascente até a foz. Durante os anos 1950, o engenho que nele se localizava, utilizava suas águas na fabricação de produtos derivados da cana-de-açúcar. Atualmente, a ocupação de suas margens e do próprio leito, como ocorreu com o igarapé de Santo Antônio, causou-lhe danos ambientais. As questões relacionadas à sua ocupação já são objeto de preocupação por parte do poder público, pelo risco de contágio de doenças e o perigo de inundações.

Durante esta pesquisa, observamos também que a passagem sob o aterro construído na sua foz, diminui sua vazão, principalmente durante o período das cheias do rio Solimões, que provoca um represamento elevando o seu nível de água e, conseqüentemente, aumentando as probabilidades de proliferação de vetores de algumas doenças e o risco de inundações das moradias mais próximas das suas margens. Este represamento pode significar maior pressão hidráulica sobre um dos lados do aterro que, a médio ou longo prazos, poderá comprometer sua estabilidade.

Pela intensa circulação de pessoas, bens e serviços que, desde esta época, vem acontecendo próximo à sua foz, já havia a necessidade de passar de uma margem à outra. No passado, esta ligação se deu por uma ponte, hoje por um aterro, que foi construído para fazer a ligação entre a rua Santos Dumont e a rua Marechal Rondon. O igarapé passa sob o aterro para desaguar no rio Solimões.

Figura 42. A linha amarela contorna o igarapé do Engenho (à esquerda) antes do aterro. Observa-se que também foi ocupado, como ocorreu com o igarapé de Santo Antônio. Passa sob o aterro e parte do Complexo Turístico e deságua no rio Solimões (à direita). Fonte: Secretaria Municipal de Turismo.

A deposição sedimentar provocada pelo rio Solimões também ocorre nas proximidades da foz do igarapé de D. Pedro. O rip rap⁷⁷ do Complexo Turístico foi construído para intervir nas características do talude, visando sua regularização e estabilidade superficial, mas isto não impede que o rio Solimões continue o trabalho de deposição sedimentar, que hoje ocorre inclusive sobre parte do próprio rip rap.

Estudos de Filizola e Guyot (2009, p. 2) apontam que são nas bacias hidrográficas da faixa tropical que drenam cadeias de montanhas ativas, que se observam as maiores taxas de erosão. Afirmam que as taxas de erosão são condicionadas por fatores como a temperatura, a intensidade de chuvas, o escoamento das águas superficiais, a litologia e o relevo, que vão influenciar na desagregação dos solos e na cobertura vegetal: "os processos de erosão, de

⁷⁷ O sistema conhecido como RIP RAP já faz parte da engenharia há algum tempo. Muito utilizado em contenção de encostas em estradas, o sistema está presente em muitas cidades, tanto pela sua eficiência quanto pelo baixo custo de investimento em relação às construções de muros de contenção tradicionais. Disponível em <http://prefeituramunicipaldecaxambu.blogspot.com>.

transporte e de sedimentação são, portanto, sensíveis às mudanças climáticas globais”⁷⁸.

Grandes bacias continentais, como é o caso da bacia amazônica, “apresentam uma influência não negligenciável” sobre o processo erosivo que resulta da pressão antrópica como desmatamento, atividades agrícolas, exploração mineral e urbanização, feitas sem controle e ocorrendo já há alguns anos (STERNBERG, 1975, 1995 apud FILIZOLA; GUYOT, 2009, p. 2). Os resultados dessas atividades humanas geram modificações na cobertura vegetal e nos solos que, a seu tempo, induzem modificações no regime climático (SHUKLA et al., 1990 apud FILIZOLA; GUYOT, 2009, p. 2).

A maior parte da rede hidrográfica presente no município de Tabatinga constitui-se de cursos d’água que cortam os Terraços que predominam no relevo de Tabatinga. Sua ação erosiva é muito abaixo daquela que decorre pelo fluxo do rio Solimões, que margeia parte da porção oeste e toda a porção sul e leste do referido município (Figura 43). Na porção oeste é onde se dá o seu contato com a sede municipal e sua ação já há muito tempo vem deixando registro tanto com relação à erosão quanto à deposição.

⁷⁸ Filizola & Guyot (2009, p.2).

Figura 43. Mapa hidrográfico do município de Tabatinga. O rio Solimões margeia grande parte deste território, desde a sede municipal (à oeste) passando pela porção sul até o leste. Organização: Willer Hermeto (2011).

No que se refere a deposição, Latrubesse e Franzinelli (2002) apud Horbe & Trindade (2009, p. 635), consideram que os terraços fluviais, as ilhas e diques (grifo meu) são constituídos de sedimentos neógenos "resultantes da avulsão do Solimões durante o Holoceno". E, acrescentam: "Eles ocorrem em cota inferior a 40 m e formam escarpas com até 8m de altura nas margens dos rios" apresentando uma composição de "material oxidado, friável, argilo-arenoso, cinzento na base e variegado, em geral avermelhado e amarelado e às vezes amarelo esbranquiçado para o topo". Em território brasileiro, na microrregião do Alto Solimões, começam a serem percebidos, na margem esquerda do rio, que, ao entrar no Brasil passa a ser chamado de Solimões, onde são bem evidentes em quase toda a frente da cidade de Tabatinga.

Na última década, as cheias do rio Solimões vêm se apresentando com níveis mais elevados, o que se reflete na deposição sedimentar e na inundação de partes do Complexo Turístico, que foi construído num nível que tomou como referencial o nível das cheias consideradas normais. Nas cheias de 2010 e 2011, as águas alcançaram um nível acima do calçadão do Complexo Turístico, reduzindo o seu espaço em terra e nas águas que o margeiam, pois a cheia permite a aproximação de flutuantes e canoas que dividem espaço bem à frente do Complexo Turístico (Figura 44).

No período das cheias, o rio Solimões também é responsável pela deposição sedimentar que ocorre em frente ao Complexo Turístico. Logo que desce o nível das águas, estes sedimentos apresentam-se amplia o espaço em volta, possibilitando menor concentração de pessoas. Logo após a construção do Complexo Turístico, o poder público tentou remover estes sedimentos que se acumulavam a cada cheia do rio. O exaustivo trabalho era feito durante o curto período de seca, sendo que o rio depositava novamente durante a cheia. O processo de sedimentação continua e hoje, em vez de fazer a remoção destes sedimentos, o poder público apenas manda cortar a vegetação que cresce rapidamente nesta área devido à riqueza de nutrientes presentes nestes sedimentos (Figura 44).

Figura 44. O rip rap sobre o pacote sedimentar logo após a construção do Complexo Turístico (1). O processo de deposição não foi interrompido e está acumulando sedimentos sobre o rip rap; o poder público tentou removê-los, logo após as cheias subsequentes à construção do Complexo Turístico (2). Hoje cessado os esforços contra a deposição fluvial, o poder público apenas manda cortar a vegetação que cresce sobre o pacote sedimentar (3). As últimas cheias vêm superando o nível do Complexo Turístico (4). Fotografias: Paulo Almeida (2006-2011).

8. AS MÚLTIPLAS RELAÇÕES QUE OCORREM NO PORTO DAS CATRAIAS

Nesta pesquisa, além da observação que já fizemos sobre os aspectos ambientais, faremos algumas considerações sobre os tipos de relações que se manifestam na cadeia produtiva que cotidianamente flui nesta área. Pontuaremos aquelas que mais se destacam, nos limitando a analisar aquelas que foram alcançadas por nossa percepção.

8.1. O porto flutuante

A área desta pesquisa, historicamente, tem sido onde as embarcações têm aportado em Tabatinga. No passado, sem nenhuma infra-estrutura, e atualmente com uma balsa que foi colocada aqui para servir tanto como porto flutuante para embarque e desembarque de cargas e passageiros quanto para armazenar pescado, já que nela há um frigorífico, projetado para este fim. Durante as viagens que temos feito no percurso Tabatinga - Manaus, não foi possível constatar se algum dos municípios, que possuem este tipo de balsa, esteja usando o frigorífico com esta finalidade.

O projeto foi pensado em disponibilizar àqueles municípios que não possuem uma infra-estrutura adequada para embarque e desembarque - e isto ocorre em quase todos os municípios na calha do rio Solimões, com poucas exceções - um local que oferecesse melhores condições para atender esta necessidade. A balsa, que funciona como porto flutuante, foi financiada com recursos da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) e, em muitos municípios, vêm sendo muito utilizada de acordo com o papel para o qual foi pensada, constituindo-se como o local de atracação das embarcações que por lá chegam.

A balsa da qual estamos tratando (Figura 45), cujo nome é Vereador Sebastião G. Vieira Sabá Coto, foi colocada em frente Tabatinga com esta mesma finalidade. No entanto, como a cidade já possui um porto com melhor infra-estrutura, sob a administração da Sociedade de Navegação Portos e Hidrovias (SNPH) do Amazonas, e reinaugurado há pouco tempo para atender esta necessidade; as atividades nesta balsa foram resumidas. Ela serve ao embarque e desembarque do "recreio"* que faz linha Tabatinga-Benjamin Constant e dos barcos chamados "expressos"** que fazem linha até São Paulo de Olivença ou até Tonantins.

Aqui também aportam os barcos que fazem o transporte durante a semana, pela manhã ou pela tarde, dos universitários que moram em Benjamin Constant ou Atalaia do Norte e que estudam em Tabatinga. É comum ancorar nesta balsa, embarcações menores que trafegam pela área. Se há restrições quanto ao seu uso, elas não são mais rigorosas que o do porto principal, administrado pela SNPH. Este, há cerca de dois anos quando entrou em reforma, não pôde ser usado e era nesta balsa que os barcos chamados recreios que fazem linha Manaus-Tabatinga também ancoravam.

Embora não esteja sendo usada pelos recreios da linha Manaus-Tabatinga, a balsa não deixou de ter sua importância. Ela tem sido muito útil no atendimento

* O recreio é um dos tipos de transporte no Amazonas . Os barcos que fazem a linha Manaus-Tabatinga, são de grande calado e transportam tanto passageiros, quanto cargas. O geógrafo Ricardo Nogueira, professor da Universidade Federal do Amazonas, trata dos tipos de transporte desta região, na sua obra *Amazonas: Um Estado Ribeirinho*. Manaus, EDUA, 1999.

** Os "expressos" são embarcações menores, projetadas para desenvolver mais velocidade e para isso reduzem o espaço de acomodação e para locomoção usam máquinas potentes. São autorizadas pela Capitania dos Portos para transportar apenas passageiros, que pelo pouco espaço, viajam sentados, ao contrário do recreio, onde cada passageiro pode se acomodar numa rede ou camarotes (pequenos quartos).

do que já expusemos, além do abrigo que oferece aos carregadores que trabalham por aqui embarcando ou desembarcando cargas e/ou os pertences dos usuários dos expressos; aos ribeirinhos e indígenas que quando vêm à cidade, costumam amarrar suas canoas nesta balsa ou próximas à ela, e procuram se proteger do sol e da chuva, abrigando-se nesta balsa; e, aos vendedores ambulantes e às demais pessoas que circulam diariamente nesta área.

Figura 45. Balsa de embarque e desembarque em dois momentos: à esquerda, com o nível do rio Solimões baixo e cercada de canoas; e, à direita, já com o nível de água bem elevado e com um "recreio" ancorado. Fotografias: Paulo Almeida (2009-2010).

8.2. As catraias

Dividindo este espaço fluvial à frente da cidade, há o flutuante* dos Catraieiros, que em suas catraias** (Figura 46), fazem o transporte de passageiros para a cidade de Benjamin Constant e podem também ser fretadas

* Chama-se flutuante, casas construídas sob toras de madeiras, cuja preferência é pelo açacú, árvore da região muito procurada para construções de flutuantes, que dispõem da vantagem de subir e descer com o nível das águas.

** As "catraias", como são conhecidas aqui na região, são pequenas embarcações fabricadas em fibra de vido, com cobertura e motor de popa. São usadas no transporte de passageiros entre as cidades de Tabatinga e Benjamin Constant. Também são conhecidas na região como "balieiras", diferenciando-se pelo uso. O termo catraia é mais utilizado quando se trata de meio transporte de curta distância.

para viagens mais longas. Para diluir os desentendimentos que chegavam a acontecer pela disputa de passageiros, os catraieiros organizaram-se em associação e criaram um regulamento que baliza suas atividades.

Há duas associações (Figura 47), uma em Benjamin Constant e outra em Tabatinga, cujo atual presidente é José Francisco Salvador da Rocha, que colaborou com esta pesquisa nos repassando as informações relacionadas à este segmento de transporte.

Figura 46. As catraias ancoradas aguardando a vez de sair (à esquerda); e vista por dentro (à direita). No embarque, cada passageiro recebe um colete e os encostos dos bancos são colocados à medida que vão sendo ocupados, a partir do último até o primeiro. Fotografias: Paulo Almeida (2011);

Cada uma delas possui o seu local de embarque e desembarque que, nos dois casos, é uma casa flutuante onde as catraias podem ficar ancoradas e sob vigilância quando não estão trafegando ou ainda estão aguardando a sua vez de viajar. Suas instalações contam com banheiros, bebedouro, televisão, parabólica, cadeiras, um balcão de atendimento, local para guardarem os coletes salva-vidas de uso obrigatório pelo catraieiro e passageiros e uma lanchonete, que é terceirizada.

Figura 47. À esquerda, a associação dos catraieiros de Benjamin Constant. À direita, a associação dos catraieiros de Tabatinga. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

Conversamos também com um dos mais antigos catraieiros de Tabatinga, Manuel Félix da Rocha, conhecido como Lan, que também já presidiu a categoria e, à exemplo do atual presidente, prestou valiosa colaboração à este estudo.

A associação dos catraieiros de Tabatinga tem 18 anos (informação verbal)⁷⁹. A de Benjamin Constant é mais recente. No entanto, este segmento já vem atuando nesta área desde a década de 1980 e começou com apenas três trabalhadores que faziam este transporte nos táxis fluviais, como inicialmente eram chamados. As embarcações eram bem menores, com menor capacidade de lotação e com motores de popa de menor potência. A pessoa interessada em se deslocar para Benjamin Constant alugava o barco, que ficava à sua disposição pelo tempo necessário. Não havia o sistema lotação atual, onde cada passageiro paga a sua passagem. Em valores atuais, o frete daquela época custava cerca de R\$ 300,00.

⁷⁹ Informação fornecida pelo Presidente dos catraieiros de Tabatinga, Sr. José Francisco Salvador da Rocha e pelo Sr. Manuel Félix da Rocha, conhecido como Lan, ex-presidente da associação.

Nesse período, o embarque e desembarque do usuário não poderia ser satisfatório, pois não havia sequer o Complexo Turístico. Manuel Félix da Rocha, um dos três pioneiros assim expressa como foi este início:

A gente embarcava e desembarcava aqui mesmo no barranco. Não tinha o Complexo Turístico muito menos o flutuante da associação. Comecei com um 25 hp⁸⁰ hoje estou num 200 hp. Não tinha acomodação e ficávamos sentados no próprio barco com uma sombrinha para se proteger do sol, aguardando passageiro. No final do dia a gente tava muito cansado. Antes quando era táxi fluvial, o passageiro alugava a embarcação que ficava a sua disposição. Hoje o preço é dividido entre todos os interessados, com este sistema, todos saem ganhando, tanto nós quanto os passageiros.

O atual presidente, Sr. José Francisco, também lembra como foi difícil este começo. Apesar de ter sido fundada à dezoito anos, com registro em cartório, criação do regulamento e taxa de manutenção, a atividade deste segmento já existia muito antes disso. Ele assim descreve:

Meu pai, Renato Félix da Rocha, foi um dos fundadores e o primeiro presidente desta associação. Comecei a trabalhar aqui desde os sete anos de idade. O transporte era em embarcações que comportavam no máximo cinco pessoas, não havia cobertura e a potência dos motores era de 25 a 40 hp, Hoje são motores de 100 a 200 hp em embarcações fabricadas com fibra de vidro e todas tem cobertura. Quando surgiu o real, a passagem custava R\$ 5,00. Há mais de 10 anos que a passagem nas catraias é R\$ 15,00.

O valor pago por este tipo de transporte pode ser em real, moeda brasileira (R\$) ou em peso colombiano (COP), moeda da Colômbia. Esta última

⁸⁰ "hp" vem da expressão "horsepower", uma antiga unidade de potência, ainda muito usada principalmente quando se trata de motores de popa. No entanto, a unidade de potência utilizada no meio científico é o Watt. Para converter *horsepower* (hp) em Watt (W) deve-se multiplicar o valor em hp por 745,6999. O que equivale a dizer que 1 hp é igual a 745,6999 W.

pode ser vista circulando até São Paulo de Olivença, que saindo de Benjamin Constant descendo o rio Solimões é o próximo município. Nesta parte do Alto Solimões, boa parte das transações é feita nestas duas moedas. No caso do Peru, ainda que faça parte desta tríplice fronteira, sua moeda - o Sol⁸¹ - devido seu baixo valor frente às moedas brasileira e colombiana, tem dificuldade para circular até no lado peruano, que preferem tanto o peso colombiano, quanto o real.

A associação de Tabatinga possui 18 associados, sendo que três estão afastados por motivos particulares. Na associação de Benjamin Constant, formada mais recentemente, há cerca de 29 associados. O número de catraias das duas associações tem atendido a demanda sem necessidade de incluir mais trabalhadores. Por esta razão, os catraieiros estão recusando a entrada de novos associados. Se porventura algum sócio solicitar desligamento do grupo, ele não poderá vender esta vaga a outro, a não ser para a própria associação. Esta medida está respaldada por um dispositivo inserido no regulamento da associação, que prevê a compra da vaga, podendo até deixá-la inativa.

Cada catraieiro trabalha obedecendo a uma escala diária, onde todos são incluídos, de forma intercalada, ou seja, um catraieiro de uma cidade seguido de um outro da outra cidade. Quando se deslocar com passageiros de uma cidade para outra, o catraieiro passa a obedecer a escala da cidade de destino, que é organizada da mesma forma, para fazer a viagem de volta ao ponto de origem.

⁸¹ O *nuevo sol* ("sol novo"), cujo símbolo é S/ e no plural lê-se "soles", é a atual moeda peruana, adotado em 1991 para substituir o "inti" que estava altamente inflacionado, e circulava desde 1985, substituindo o antigo hiper inflacionado "sol"

O usuário é atendido por um funcionário que o inclui numa relação de passageiros de cada viagem - exigência da Capitania dos Portos - paga uma taxa de R\$ 15,00 pelo transporte, recebe uma pequena placa com um número que identifica sua ordem de chegada e aguarda a formação de um grupo de treze pessoas, que é a lotação necessária para que a catraia faça sua viagem. No entanto, se já houver doze pessoas esperando e decorridos quinze minutos o 13º passageiro não aparecer, a associação paga a 13ª passagem para que a catraia realize sua viagem.

Manuel Félix da Rocha recorda de como este processo foi paulatinamente sendo construído e que resultou na forma como está hoje organizada:

Quando tiver 13 passageiros a gente sai. A capitania exigiu fazer uma lista de passageiros por identidade, para nos responsabilizar caso houvesse alguma fatalidade. Aquelas pessoas que já conhecemos, quando ocorre de não poder pagar a sua passagem, a gente aceita pra pagar depois, dá um jeito e leva. Às vezes são estudantes que estão sem dinheiro e pedem pra gente levar e nós levamos. Você que é professor, pode perguntar deles lá na universidade.

De Tabatinga para Benjamin Constant sai uma média de nove barcos por dia. Como geralmente há uma relação entre ida e volta de passageiros, esta média pode também ser aplicada a Benjamin Constant. Este número pode cair ou subir dependendo da procura de passageiros. Aliás, é bom lembrar que esta é a condição básica para que ocorra a viagem: o passageiro. Há dias em que a procura cai tanto que não saem mais do que quatro barcos. O transporte ocorre apenas durante o dia. Os catraieiros evitam trabalhar à noite pelos perigos que o rio oferece.

Como os aviões que saem de Tabatinga geralmente vão direto para Manaus, os fretes destas embarcações são comuns e geralmente feitos para funcionários

de órgãos públicos ou da iniciativa privada que precisam cumprir certas tarefas, num determinado prazo, nos municípios vizinhos. Uma viagem até Tonantins sai em torno de R\$3.500,00. Em cada viagem que fizer com passageiros, seja no percurso para Benjamin Constant ou fretado para viagens mais longas, o catraieiro paga uma taxa de R\$ 15,00 para a associação. Esta taxa é usada para custear as despesas com energia elétrica, água potável, salário do funcionário da associação que relaciona os passageiros e salário do presidente que recebe mensalmente R\$ 200,00 para tratar dos interesses da categoria, mas que não está impedido de fazer seu trabalho de catraieiro. Entretanto, a receita da associação conta também com o aluguel da lanchonete.

A renda mensal de um catraieiro é em torno de R\$ 2.000,00 a R\$ 2.500,00, já descontando as despesas, principalmente com combustível. A grande maioria atravessa o rio para abastecer no Peru, atraídos por menores preços. O presidente da associação afirmou que além do preço mais alto da gasolina brasileira, quando a usam o motor não apresenta o mesmo desempenho.

Durante a semana, há dois dias que o movimento intensifica. As pessoas que são de Benjamin Constant, geralmente tiram um dia pra fazer suas compras em Letícia, cidade vizinha no lado colombiano. Os catraieiros já notaram que, ultimamente, isso vêm ocorrendo nas quartas-feiras. Neste dia, o maior número de passageiros de Benjamin Constant em direção a Tabatinga, são dessas pessoas, que vêm fazer suas compras. Logicamente que por serem de Benjamin Constant, terão que voltar contribuindo para o lucro dos dois grupos.

Outro dia de muito movimento é a sexta-feira, devido o retorno daqueles soldados do Exército Brasileiro, que estão servindo em Tabatinga, mas por terem residência em Benjamin Constant, vão passar a folga do fim de semana com suas

famílias. Embora isto contribua para um acréscimo no movimento, a maioria dos passageiros é civil.

Outro momento que pode acentuar o número de viagens é quando chega avião em Tabatinga. Com exceção de Letícia, as cidades mais próximas não têm aeroporto. As pessoas que chegam de avião e que são de Benjamin Constant ou Atalaia do Norte, se ainda for dia, procuram logo se deslocar para as suas cidades. Não havendo lotação suficiente e se o sol já se pôs será necessário aguardar o dia seguinte. Para se locomover a pessoa conta também com o recreio, que faz uma viagem pela manhã e outra pela tarde ao custo de R\$ 10,00. O presidente da associação acrescenta:

Aqueles que estão mais apressados em resolver algo em Benjamin Constant procuram as catraias. O percurso é feito em menos de meia hora. Não levamos carga, a não ser a bagagem de mão de cada passageiro, caso ele tenha. A capitania não autoriza o transporte de cargas. Aqueles menos apressados e que estejam com carga usam os recreios.

Nesta mesma área e desempenhando a mesma atividade, só que em direção à ilha de Santa Rosa, no Peru, estão os catraieiros peruanos (Figura 48). Assim como os catraieiros brasileiros, organizaram-se em associação, possuem também um flutuante e o transporte é em canoas cobertas com palha ou plástico movida por motores menos potentes: os "rabetas" ou "peque-peque"⁸² (Figura 48) como são chamados. Diferentemente de como trabalham os catraieiros brasileiros, não é necessário um número mínimo de lotação para que aconteça a viagem. Eles saem até com um passageiro e o deixam em qualquer parte da ilha e é isto que vai

⁸² Os motores "rabetas" ou "peque-peque" das catraias peruanas, são também muito usados pelo ribeirinho e indígena da região. Sua pequena potência implica num preço mais acessível e foi assim denominado pelo comprimento do seu eixo onde está uma pequena hélice, parecendo mesmo um rabo. "Peque-peque" deve-se ao barulho que o motor faz quando está funcionando.

determinar o preço do transporte que oscilava entre R\$ 3,00 a R\$ 5,00, quando foi feita esta pesquisa.

Figura 48. A sede da associação dos catraieiros peruanos (à esquerda). Catraias peruanas movidas pelo "peque-peque" (motor rabêta) aguardando passageiros (à direita). Fotografias: Paulo Almeida (2011)

Eles não oferecem nenhuma concorrência aos catraieiros brasileiros, pois o percurso deles é Tabatinga (Brasil) - Santa Rosa (Peru). No entanto, há pouco tempo, surgiu um barco, que é do lado brasileiro, no modelo dos expressos, que vem atuando no setor fazendo transporte de passageiros para Benjamin Constant, ao custo de R\$ 10,00 a passagem. Os catraieiros o consideram clandestino neste segmento de transporte. Como passaram por cursos ministrados pela capitania, e cumprida a carga horária foi expedida uma carteira com um determinado prazo de validade, que autoriza dirigir estas embarcações ou ainda desempenhar outras funções como marinheiro fluvial, contra-mestre etc., mostraram-se contrariados ao barco visto como invasor. Insatisfeitos e tentando usar esta e outras prerrogativas, o presidente, em nome da associação, procurou as autoridades municipais e da capitania que julgaram nada poder fazer, já que a embarcação e proprietário estão legalizados. No entendimento das autoridades da capitania, o proprietário por estar legalizado, tem o direito de trafegar sem restrições nas águas do território brasileiro.

Como esta atividade foi organizada pela iniciativa privada e legitimada em cartório, as duas prefeituras, de Tabatinga e Benjamin Constant, ainda não dispõem de legislação específica para se pronunciar sobre o caso. Bem diferente do transporte sobre motocicletas, cuja concessão e regulamentação são feitas pelas prefeituras. "Este clandestino tem prejudicado o movimento dos catraieiros", assegurou o presidente da associação, que já teme pela inserção de mais barcos no setor.

As mudanças não são restritas apenas ao pragmatismo que o homem incansavelmente busca aperfeiçoar. A natureza também tem suas leis e conseqüentemente nos impõe suas modificações. Foi o que ocorreu no percurso Tabatinga - Benjamin Constant. Como resultado da dinâmica fluvial que ora constrói e ora destrói, ocorreu a obstrução do antigo percurso e a ruptura de uma nova passagem, que hoje se constituiu como o itinerário entre as duas cidades como esclarece Manuel Félix da Rocha:

Há mais ou menos 27 ou 30 anos que abriu o caminho por onde hoje fazemos. Houve muitos naufrágios e vários morreram naquele lugar. Ali se passava de hora em hora. Havia um redemoinho feio que afundou vários barcos. A gente esperava ele aquietar e passava nos intervalo que não havia redemoinho (informação verbal).

O relato de Manuel Félix da Rocha, que é um dos pioneiros neste tipo de transporte, soma-se a de outros moradores mais antigos de Benjamin Constant sustentando a informação de que o percurso feito hoje só foi possível pelas mudanças na confluência do Javari com o Solimões. Antes, este caminho iniciava subindo o Javari até tomar direção por um outro curso d'água à esquerda que possibilitava o acesso até Tabatinga (Figura 49).

Figura 49. Pelos relatos de moradores mais antigos de Benjamin Constant, as viagens para Tabatinga, tinha um percurso diferente do que é hoje. Acima, da esquerda para direita, imagens de satélite cobrindo a área entre Benjamin Constant e Tabatinga, nos anos de 2002, 2007 e 2009, respectivamente. Na primeira e segunda imagem, a linha amarela indica o provável percurso que se fazia por via fluvial até Tabatinga; e, na terceira imagem, o atual percurso. Abaixo, a imagem mostra como era a foz do Javari em 2002. Fonte: Google Earth. Organização: Paulo Almeida (2011)

A descrição acima foi a partir de relatos de antigos moradores, uma vez que, na execução desta tarefa, não disponibilizávamos de imagens mais antigas, que subsidiariam melhores esclarecimentos sobre este fato.

8.3. Mototaxistas

O espaço na água ocupado em frente ao Complexo Turístico está dividido entre o porto flutuante e a sede da associação dos catraieiros. Em terra, há outras atividades acontecendo que igualmente como ocorre na água,

desempenham funções que estão intrincadas na dinâmica desta área, formando um corpo de inter-relações entre as atividades desempenhadas sobre as águas e as que acontecem sobre a terra que estão ocorrendo aqui, mas cuja ressonância ecoa além, entrelaçando-se com outras relações que constituem a dinâmica da própria cidade.

Uma destas atividades em terra é a do transporte sobre motocicletas (Figura 50). Este é um segmento que surgiu tanto nos municípios quanto na capital do Estado do Amazonas e rapidamente ganhou corpo pela forma como se organizou. Nos municípios, a concessão para trabalhar nesta atividade é dada pela prefeitura. Na capital, ainda está sendo estudada uma forma de como legitimar, uma vez que há outras categorias que prestam o serviço de transportes que sentem-se prejudicadas por uma concorrência que eles consideram ilegal e como tal, não tributada.

Figura 50. O transporte sobre motocicletas cresceu vertiginosamente. No Amazonas o fenômeno começou pelo interior do estado e hoje já existe também na capital. Na fotografia, mototaxistas próximo ao Complexo Turístico aguardando passageiros que chegam nas catraias. Há dois anos, adotaram um só uniforme; antes disso, cada mototaxista usava o uniforme com a cor da sua associação. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

Em Tabatinga, há quatro associações, que são distinguidas por cores: verde, amarelo, vermelho e azul. Conversamos com o presidente da associação dos mototaxistas "Verde", Aldenir dos Reis Rodrigues, que nos atendeu quando estava no final de sua gestão⁸³, que tem sido de dois anos para cada mandato. Tem cinco anos na profissão, mas logo no segundo ano tornou-se secretário, atendendo o convite do presidente da associação naquela ocasião. Em seguida foi vice-presidente e em pouco tempo foi eleito presidente desta associação, que é a pioneira, atuando desde 1998, ano em que o prefeito Lino Marinho a regularizou com 30 associados, número que foi crescendo até chegar aos 150 sócios de hoje.

Em 1999, autorizado pelo prefeito Raimundo Nonato Batista de Souza, conhecido também como "Boi", foi fundada a associação dos mototaxistas "Amarelo". Em 2002, este mesmo prefeito, regularizou a associação dos mototaxistas "Vermelho" e ainda na mesma gestão, no ano de 2004, foi fundada a associação dos mototaxistas "Azul". O presidente da associação dos mototaxistas "Verde" lembra como a categoria se mobilizou para se tornar legítima:

Há mototáxi que trabalha desde 1997. Foram enfrentados pelos taxistas em vários momentos, pois diziam que Tabatinga não teria tantos passageiros para o trabalho de mais uma categoria. Diziam que os mototáxis provocariam uma queda no faturamento dos taxistas. E de fato aconteceu, mas foram aceitando aos poucos, pois conseguimos a concessão da prefeitura e passamos a trabalhar de forma legal.

⁸³ Foi eleito em maio de 2011, Francisco Pinto da Silva, o novo presidente da associação dos mototaxistas "Verde".

Nos últimos anos não houve mais concessão para nenhuma associação de mototaxistas. Houve uma tentativa em 2007, quando um grupo se organizou e intencionou fundar a associação dos mototaxistas "Laranja", mas não foi legitimada pelo executivo municipal e logo se dissolveu.

Conversamos também com o presidente da associação dos mototáxis "Amarelo", Sr. Ademias Uchoa, que colaborou conosco no desenvolvimento deste estudo. Ele sustenta que atualmente há 600 mototaxistas, sendo 150 de cada associação. Cada associado paga uma mensalidade de R\$ 10,00 para os custos da associação.

Atualmente estão unificados pelo colete que foi cedido pelo governo do estado. Como este colete foi padronizado seguindo normas do Departamento Estadual de Trânsito do Amazonas (DETRAN-AM) e com um número de identificação, já não são mais distinguidos pelas cores de suas associações como era antes. Entretanto, mantiveram-se filiados cada qual na sua associação.

A regularização da categoria passa também pela aquisição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Diante do que já conseguiram, dirigir habilitado ainda é uma conquista a ser alcançada. Periodicamente, o DETRAN/AM envia uma equipe para aplicar os exames de legislação e direção, além de promover campanhas de conscientização no trânsito. Como a pistolagem gera insegurança nesta cidade, órgãos como o DETRAN/AM, Polícia Militar, Polícia Federal, Força Nacional e até o Exército Brasileiro juntam-se em operações que objetivam a segurança pública e nestas ocasiões aumentam o rigor nas fiscalizações.

De início, foram várias campanhas que cobravam o uso do capacete, até que, em 2009, tornou-se obrigatório, sob pena de multa aos infratores. Muitos foram multados, pois ainda não havia o hábito de usar o capacete.

As exigências estenderam-se para a regularização dos veículos, pois havia motocicletas estrangeiras adquiridas nos países vizinhos que não estavam regularizadas. Outras não tinham placas. E nestes casos a motocicleta era recolhida à delegacia, sendo liberada após o pagamento de uma taxa. Estas medidas atingiram à todos que trafegavam pela cidade, inclusive os mototaxistas, como enfatizou Aldenir dos Reis Rodrigues:

Metade das motos usadas neste trabalho são brasileiras e metade são colombianas. É recomendado trabalhar nesta profissão com motos nacionais, para andar regularizado frente os órgãos brasileiros. Mas não são poucos os que usam as motos estrangeiras por serem mais baratas.

As cobranças intensificaram-se e as autoridades deram um prazo para que os condutores de veículos adquirissem a CNH. Desde que foram fundadas, as associações buscam uma parceira com a prefeitura, no sentido de ajudá-los no custo da CNH. Diante das exigências que vinham sendo feitas pelos órgãos fiscalizadores, a categoria buscou novamente apoio do executivo municipal e em 2010 foi fechado um acordo para ajudar a categoria a adquirir a CNH. Ademias Uchoa, presidente dos mototaxistas "Amarelo" reforça este aspecto:

O mototáxi está se regularizando, tirando sua carteira de motorista pra estar cada vez mais regularizado frente aos órgãos públicos. A maioria tem uma baixa escolaridade, podendo ser esta uma das razões para ser mototáxi. Alguns tem receio de tirar a carteira por que são semi-analfabetos".

Sobre a escolaridade da associação dos mototaxistas "Verde", Aldenir dos Reis Rodrigues acha que cerca de 80% não tem o Ensino Médio completo. É provável que deste percentual a metade tenha cursado até a 5ª série, sobrando 20% que tenham concluído o Ensino Médio. Ele acrescenta que pode haver neste grupo de 150 associados, cerca de cinco 5 analfabetos.

Nas duas conversas, uma com cada presidente, comentou-se os preços de cada viagem praticados neste tipo de transporte. Atualmente, a tarifa paga por cada viagem é de R\$ 2,00. Entende-se por uma viagem o percurso feito a um determinado destino sem parada. Se em qualquer momento houver qualquer parada em que o passageiro saia da cela da motocicleta, é caracterizada uma outra viagem, a não ser que previamente o passageiro estabeleça qual percurso será feito e feche um acordo com o mototaxista sobre qual o valor a ser pago.

Há uma variação de preços que embora não esteja regulamentada está sendo praticada. Isto ocorre principalmente quando a viagem é para determinados bairros considerados distantes e de risco. O mesmo vem ocorrendo quando a viagem é à noite, após as 21 horas. Os dois presidentes consideram que há perigo de assalto em bairros mais distantes principalmente à noite. Eles apontam uma estatística em que já houve 3 a 4 assaltos por mês. Aldenir dos Reis Rodrigues enfatiza:

Os assaltos ocorrem a noite mais para a área de expansão: Vila Paraíso, Vila Verde... A pistolagem que há em Tabatinga põe em risco a vida de toda a população, inclusive do mototáxi. O perigo é pra todos. As vezes o mototáxi está conduzindo alguém que está sendo seguido por pistoleiro. Já houve casos que o pistoleiro atira no passageiro e acerta também o mototáxi.

Considerando a periculosidade dos bairros mais distantes e do risco no horário noturno, bem que já deveriam ter sido regulamentadas tarifas diferenciadas. Ainda está em tempo, pois assim evitaremos desentendimentos por conta de eventuais cobranças abusivas no valor de viagens que ocorram dentro destas situações.

O movimento de passageiros considerado bom pela categoria é a partir dos últimos dias de cada mês, podendo ser antes ou depois do dia 28, até o dia 15 do mês seguinte. Nesse período, há um aumento no volume de dinheiro que circula na cidade que decorre dos pagamentos de vários benefícios do governo federal, estadual e municipal refletindo-se no aumento do número de viagens e na economia da própria cidade.

Também já foram identificados quais os horários do dia que este movimento é melhor. O primeiro horário situa-se entre 6 até 9 horas da manhã e das 2 até 5 ou 6 horas da tarde. Isso ocorre não apenas no período citado anteriormente, mas durante o ano todo, com exceção dos meses de janeiro e fevereiro, quando cai muito o movimento, por que também diminui a quantidade de pessoas na cidade. Nessa área de fronteira, há várias repartições públicas, cujos funcionários são de outras cidades do Brasil e assim que chega o recesso natalino, viajam para suas cidades de origem.

Com relação à renda mensal destes profissionais, o presidente da associação dos mototaxistas "Verde", Aldenir dos Reis Rodrigues afirmou que oscila entre R\$ 600,00 a R\$ 900,00 e enfatizou que naqueles dias considerados bons, já apontados anteriormente, dá pra faturar entre R\$ 30,00 a R\$ 35,00 por dia. Em conversa com alguns mototaxistas, eles afirmaram que este faturamento diário de R\$ 30,00 ou R\$ 35,00 acontece nos dias em que o movimento tá baixo, nos dias considerados bons o faturamento é melhor. É o que acha o presidente da associação dos mototaxistas "Amarelo", Ademias Uchoa quando nos apresentou outros valores. Ele apontou uma renda mensal entre R\$ 800, 00 a R\$ 1.200,00 e contra-argumentou:

Dependendo do esforço do mototáxi, se ele não fizer "corpo mole" e for daqueles "gastrite", que na nossa linguagem é aquele

camarada que não pára, tá sempre rodando atrás de passageiro, este valor pode chegar a R\$ 70,00; R\$ 90,00 ou até R\$ 100,00" por dia.

A maioria só vive dessa profissão. Aldenir dos Reis Rodrigues considera que entre os membros da associação "Verde", 90% trabalham só como mototaxistas, os 10% dividem com outras profissões. Há aqueles que têm a vaga e põe alguém para trabalhar no seu lugar. Até pouco tempo, era comum o aluguel de vaga. Alguns eram donos de até seis vagas e alugavam cada vaga para terceiros por R\$ 60,00 semanais. As autoridades juntamente com as associações, buscaram solucionar esta questão tomando algumas medidas, entre elas, disponibilizar apenas uma vaga para cada pessoa. No momento, não é permitido alugar vagas.

Os conflitos com os taxistas brasileiros deixaram de ocorrer. Algumas situações que podiam gerar um conflito estão sendo evitadas, como é o caso do transporte de passageiros do aeroporto. Os mototaxistas estão autorizados apenas a levar passageiro até lá, e devem retornar sem ninguém. Os conflitos que de vez em quando acontecem é com mototaxistas colombianos, principalmente com os motoristas do "tuc tuc"⁸⁴ (Figura 51). Este tipo de transporte é permitido pelas autoridades colombianas a circular em Letícia. E estão autorizados a transportar até duas pessoas, fora o motorista. Contudo, não são raros os casos, daqueles que transportam até quatro pessoas, principalmente quando estão saindo do Brasil em direção à Colômbia. Neste tipo de transporte cada passageiro paga pela passagem Três reais ou Três mil pesos, valor que pode subir se a viagem for para brasileiros em direção ao Brasil.

⁸⁴ O tuc tuc, como é chamado em Letícia, cidade vizinha do lado colombiano, é um veículo de três rodas, com capacidade para dois passageiros.

Figura 51. O tuc tuc fotografado em Letícia (COLÔMBIA). Mototaxistas e taxistas brasileiros têm reclamado sobre o descumprimento de acordos por parte de alguns motoristas destes veículos quando entram em território brasileiro. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

O acordo entre mototaxistas brasileiros e mototaxistas colombianos, incluídos os motoristas de "tuc tuc", prevê que a entrada no país vizinho seja apenas para deixar passageiro, devendo retornar sem ninguém. Até pouco tempo, para entrar em um dos dois países com passageiro, era necessário retirar o jaleco de mototaxista. Hoje, isto não está mais sendo cobrado. No entanto, os dois presidentes esclareceram que vez ou outra há conflitos, quando um profissional deste segmento não está cumprindo este acordo dentro do país vizinho. Hoje a maioria dos casos é envolvendo os motoristas de "tuc tuc". Pois quando entram no Brasil para deixar passageiros, já foram flagrados voltando para a Colômbia transportando até além da capacidade que é de duas pessoas. As autoridades brasileiras já informaram as autoridades colombianas, que se pronunciaram enviando um documento para as autoridades brasileiras ratificando este acordo.

O combustível mais usado pela categoria é a gasolina colombiana, que se justifica pelo menor preço⁸⁵. Apesar da procura por parte dos mototaxistas brasileiros, aumentar as filas para abastecer nos postos colombianos, neste caso não há conflitos. Os dois presidentes afirmam que há procura pela gasolina peruana também, que são vendidas em garrafas pet, nas muitas barraquinhas encontradas à margem de várias ruas de Tabatinga. Cada garrafa pet de dois litros custa R\$4,00. Eles justificam que a procura pela gasolina colombiana e peruana, deve-se aos preços praticados. No entanto, Aldenir dos Reis Rodrigues, dos mototaxistas "Verde", informou que o uso das gasolinas dos dois países vizinhos requer limpezas do carburador em menor espaço de tempo. Qualquer usuário pode constatar, observando que as pessoas que vendem este tipo de gasolina, usam um pano para filtrá-la no ato do abastecimento. Ademias Uchoa, dos mototaxistas "Amarelo" reiterou:

A gente acostuma o motor com um tipo de gasolina, se a gente muda ele sente. Não é que a gasolina brasileira seja ruim, é até boa. Só que o preço é quase o dobro da colombiana e da peruana. A gasolina peruana é vendida na cidade em alguns pontos. É comprada por brasileiros no Peru e revendem no Brasil dois litros por quatro reais.

A compra da gasolina colombiana não é ilegal como também não é a do Peru. No entanto, no primeiro caso, os brasileiros dirigem-se aos postos e abastecem o tanque de seus veículos, sem caracterizar nenhuma transação comercial, a não ser para a Colômbia. No caso da gasolina peruana, brasileiros atravessam o rio Solimões para comprarem em Santa Rosa (Peru). A legislação brasileira permite adquirir uma determinada quantidade, que oscila segundo o valor do dólar.

⁸⁵ O preço da gasolina em Letícia pode oscilar segundo o câmbio. Mesmo assim, fica entre dois mil e duzentos a dois mil e trezentos pesos o preço do galón, plural galones, que equivale 3,785411784 litros (arredondado a 3,7854 litros).

No período em que se desenvolveu esta pesquisa, esta quantidade não podia ser superior a 60 galões (equivalente a 80 litros) por pessoa e deveria ser apenas para consumo. Como a fiscalização não é rigorosa deste lado brasileiro, quem adquire, nem sempre só consome, também comercializa. Até 2008, era comum a venda de gasolina peruana nas principais vias de Tabatinga, até sofrer uma maior fiscalização que inibiu esta prática. Entretanto, apesar da proibição, alguns insistem nesta prática, em locais que não despertem muita atenção (Figura 52).

Figura 52. Na primeira fotografia: até 2008, era assim a venda de gasolina inclusive na própria Avenida da Amizade. Esta atividade embora proibida, ainda continua, não mais tão exposta como já foi. Na segunda fotografia, o único posto de combustíveis em Tabatinga. Na terceira, um dos postos de venda de combustíveis em Letícia. Fotografias: Paulo Almeida.

8.4. Taxistas, fretistas, motofretistas e carregadores

Os mototaxistas têm a preferência de passageiros com pouca ou nenhuma carga. Mas há pessoas com carga, e que portanto fazem a opção por um veículo maior e isso justifica a presença neste espaço de taxistas, fretistas e motofretistas.

São categorias que desempenham uma função necessária no setor de transportes e atuam há mais tempo que os mototaxistas. Apesar disso, os

fretistas ainda não se organizaram em associação como os taxistas que estão congregados em duas associações (Figura 53): uma que se denomina Sindicato dos taxistas, fundada em 1989 e a outra chamada de Cooperativa de Táxis, com data de fundação no ano de 1999. Cada uma reúne trinta associados, sendo que de cada grupo, cinco estão afastados por motivos particulares. Há outros taxistas que fixaram ponto na rua Marechal Rondon, por trás do mercado municipal.

Figura 53. Sede da Cooperativa de Táxis (à esquerda) e do Sindicato dos Taxistas (à direita). Fotografias: Maria Rita (2011).

O Sindicato dos taxistas tem como presidente Daniel Moraes Rodrigues. Quem preside a Cooperativa é o Amarildo Salvador Duarte. Ambas tem ponto fixo no centro da cidade, próximas de onde ocorre um intenso movimento de pessoas. Mas, se deslocam quando há um chamado ou quando chega avião ou recreio vindo de Manaus ou dos municípios do Alto Solimões, pelos 'ajatos'. As pessoas que apanham um táxi no aeroporto com destino a qualquer parte da cidade, pagam R\$ 15,00 pelo transporte, preço já tabelado.

O custo de outras viagens vai depender da distância a ser percorrida e da carga a ser transportada. Este é também o requisito básico do valor a ser pago

por um frete, trabalho que já cabe aos fretistas. Estes, mesmo sem ter associação, fixam ponto à margem da Avenida da Amizade, ou dividem espaço próximos ao Complexo Turístico. Em conversa com eles, nos apontaram um grupo de oito fretistas. A renda mensal de um taxista varia entre R\$ 800,00 a R\$ 1.200,00 e dos fretistas entre R\$ 80,00 a R\$ 100,00 semanais.

Há ainda neste segmento os carregadores que trabalham embarcando ou desembarcando bagagens ou mercadorias, quando sai ou quando chega algum recreio seja de Benjamin Constant ou de outros municípios, que atracam no porto flutuante em frente ao Complexo Turístico. Trabalhando no transporte de cargas mais leves para menores distâncias tem ainda os carregadores que utilizam carrinhos de mão, fabricados com madeira ou adaptados sobre rodas de bicicleta ou motocicleta. Eles transportam banana, farinha, carvão, etc. Contam com sua própria força para locomoverem estes carrinhos, por isso a carga não pode ter um volume maior do que possa caber no carrinho e nem pesar mais do que possam carregar. A viagem pode sair por preços que variam de R\$ 5,00 até R\$ 10,00 ou R\$ 15,00 no máximo. Ficam com seus carrinhos próximos ao Complexo Turístico.

O mais recente personagem neste segmento é o motofretista, que trabalha numa motocicleta com uma pequena carroceria acoplada. Só transporta cargas, desde que não muito pesadas e nem volumosas. Assim como o tuc tuc, este veículo tem procedência de países vizinhos de onde brasileiros compram e aos poucos vão se inserindo no segmento de transportes em Tabatinga (Figura 54).

Figura 54. As várias categorias do setor de transporte, que cotidianamente estão no Porto das Catraias. A - Mototaxista e fretista; B - Taxista e Carregador com carrinho adaptado sobre rodas de motocicleta; C - Carregador de bagagem (de costa) e motofretista; D e E - Carregadores com carrinhos de madeira; F - Carrinho sobre rodas de motocicleta e fretista. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

Estas categorias estão cotidianamente na área do Complexo turístico, atraídas pelo fluxo de pessoas e cargas e prestando seus serviços quando solicitados. Os conflitos já foram maiores entre taxistas e mototaxistas, atualmente são quase despercebidos. Fora estas duas categorias, não se ouviu falar de conflitos nas demais que compõem este segmento.

8.5. Mercado, feira e o comércio local

A área desta pesquisa reúne uma série de atividades, que este estudo intencionou alcançá-las para mostrar os tipos de relações que nela ocorrem. Já observamos a dinâmica que envolvem os aspectos físicos e agora estamos vendo

as atividades que estão envolvidas na circulação de cargas, bens e pessoas através dos vários segmentos que compõem esta cadeia de serviços.

Desta forma, consideramos o mercado, a feira e o comércio dos arredores como partes constituintes desta abordagem. Já fizemos considerações sobre a importância da balsa que cumpre o papel de Porto Flutuante em frente a área do Complexo Turístico, avaliamos o trabalho dos catraieiros como uma atividade desempenhada sobre as águas. Na parte terrestre observamos o trabalho de mototaxistas, taxistas, fretistas e carregadores. De igual modo focaremos agora as atividades relacionadas ao mercado, feira e comércio nos arredores.

Para conhecer como ocorre a funcionalidade do mercado e feira de Tabatinga, conversamos com o responsável em administrá-los, Raimundo Ferreira Macedo, conhecido como Macedo, há seis anos neste cargo. Conhece bem a rotina tanto do mercado quanto da feira.

Este mercado foi inaugurado em julho de 1991 na gestão do prefeito Joel Santos. Até poucos anos, atendia as necessidades para as quais foi projetado, mas o número de vendedores cresceu, necessitando de mais espaço para trabalharem. O Sr Macedo, apontou cerca de 68 vendedores cadastrados e em atividade no mercado. Estão distribuídos nas duas ruas (Figura 55), como é chamada cada ala do mercado. Na feira, localizada do outro lado da mesma rua onde está o mercado, há cerca de 40 vendedores.

Figura 55. O mercado municipal (no centro), com vista das duas alas, onde estão distribuídos os permissionários (vendedores). Fotografias: Paulo Almeida (2011).

As atividades que ocorrem no mercado são mais diversificadas do que as da feira. Nele se vende carnes bovina e suína, frangos abatidos, verduras e frutas e ainda dispõe de uma área onde se vende café da manhã ou uma comida mais rápida. A feira diferencia-se pela venda de peixe e carne de animais silvestres, que não ocorre no mercado. Da mesma forma, que não se encontra carne bovina na feira, somente no mercado. Os demais produtos, como verduras, frutas e comida, são vendidas na feira e no mercado (Figura 56).

Figura 56. Da esquerda para a direita: área dos açougues dentro do mercado (na primeira e segunda fotografia), e área onde se vende refeições. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

A feira (Figura 57) funciona no mesmo horário do mercado, inicia suas atividades às seis da manhã até às cinco da tarde. Concentra todo o comércio de pescado e carnes de animais silvestres. Durante o período desta pesquisa, não foi possível acompanhar nenhum tipo de abordagem por parte dos órgãos

fiscalizadores durante o defeso de algumas espécies como é o caso do pacú, pirarucú, pirapitinga, tambaqui e mapará, pra citar alguns exemplos. No ano de 2010, a pesca destas espécies ficou proibida no período de 15 de novembro a 15 de dezembro. Conversamos com alguns vendedores de peixe sobre isso e nos informaram que algumas práticas têm dificultado a atuação dos órgãos fiscalizadores. Ocorre que quem pesca não é o vendedor, embora esteja passível de penalidade, segundo o Artigo 34 da Lei 9606/98, que prevê detenção de um a três anos, multa ou as duas penalidades para quem for pego pescando ou comercializando espécies protegidas sob a lei do defeso.

Figura 57. Área interna da feira do peixe. Algumas espécies quando protegidas pela lei defeso, não deveriam ser comercializadas, como é o caso do pirarucu (terceira fotografia da esquerda para a direita). Fotografias: Paulo Almeida (2011).

O pescador, que na maioria das vezes, vende o que pescou ao atravessador, quando comercializa algumas das espécies sob a lei do defeso, alega ter pescado em águas peruanas. Arriscam-se menos nas águas colombianas. Quando o vendedor era abordado, por comercializar algumas destas espécies argumentava dizendo que o peixe não foi pescado em águas brasileiras e sim em águas peruanas, e como o Peru ainda não dispõe de uma lei de defeso não havia proibição de pesca destas espécies. Mesmo assim, nos afirmaram que havia algumas apreensões do pescado. Autoridades brasileiras já reuniram-se com

autoridades peruanas na busca de uma solução para o impasse. Já foram fechados alguns acordos pontuais que ainda não atingem todos os casos.

Atualmente, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) diz que esta atribuição não é mais sua e sim da Secretaria de Produção do município. Esta se defende alegando que é preciso buscar alternativas para não deixar o pescador sem renda. Mas, foi exatamente para isso que foi criado o seguro defeso, ou será que este recurso não atende as necessidades ou não está chegando até o pescador?

Na conversa que tivemos com o Sr. Álvaro, também falamos a respeito desta pesca. Ele considera que:

A pesca praticada pelos peruanos é mais artesanal, graças à Deus e são mais ou menos três comunidades colombianas, brasileiras e peruanas que a comercializam. Sendo que o lado brasileiro produz mais, pelo maior espelho d'água.

Se concordarmos com esta declaração de que nesta região, o lado brasileiro tem mais água, isto pode implicar em maior quantidade de peixes e, portanto, maior volume de pesca. O que nos levaria a crer que o peixe vendido no mercado, tem maior probabilidade de ter sido pescado em águas brasileiras.

Além da comercialização de peixes, carnes de animais silvestres e verduras esta feira conta também com uma área específica para a venda de comidas, como ocorre no mercado.

O número de vendedores cadastrados do mercado e feira soma mais de cem. Número em crescimento, percebido quando aos sábados e domingos a prefeitura fecha o trânsito no período de seis da manhã ao meio dia, de uma das ruas ao lado do mercado, para disponibilizar mais espaço aos vendedores (Figura

58). O Sr. Macedo informou que não são apenas vendedores brasileiros que ocupam espaço na rua aos sábados. Há certa quantidade de vendedores colombianos e peruanos. No entanto, se considerarmos que o mercado e feira deveria ser um espaço para que o agricultor vendesse seus produtos direto ao consumidor, isto dificilmente ocorreu e hoje muito menos. Cerca de 90% destes vendedores que estão no mercado, na feira e na rua aos sábados, não são agricultores, são os atravessadores.

Figura 58. Para atender um crescente número de vendedores que não dispõem de um lugar nem na feira e nem no mercado, a prefeitura periodicamente interdita um dos lados da rua Marechal Rondon, para que possam vender seus produtos. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

Órgãos como o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e o Instituto de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal Sustentável do Estado do Amazonas (IDAM) fomentam iniciativas como esta para atender o produtor rural que deveria vender seus produtos diretamente ao consumidor. Nem sempre é o que ocorre, pois os agricultores quando vêm à cidade aproveitam para resolver outras questões, já que não podem estar sempre aqui. Também leva-se em consideração que viajam algumas horas para vir à cidade. Chegando, é preciso carregar os produtos até o local já reservado e vender. Não há um prazo determinado para vender todos os seus produtos, nem a certeza de que todos serão vendidos.

Já cansado da viagem, querendo resolver outras questões por se encontrar na cidade, mais a incerteza do tempo que levará e se venderá todos seus produtos, o atravessador parece ser a melhor saída. O acordo pode ser fechado logo que o agricultor chega, ou até antes de chegar, quando todos seus produtos já vêm encomendados. Nestes dois casos, o transporte dos produtos da canoa do agricultor até o mercado ou feira pode fazer parte do acordo.

O administrador ainda nos lembra que nem sempre é possível acomodar todos os vendedores e há aqueles que não ficam satisfeitos com o espaço que lhe foi designado; todos ambicionam ficar onde há maior fluxo de pessoas e, nos sábados e domingos, os lugares disponibilizados são devidamente ocupados, como ele mesmo esclarece:

Desde 2009 este número é crescente. Dificilmente há indígenas que plantam, alguns até já se tornaram atravessadores. Das comunidades que ainda plantam temos Tauarú, São José, Uripe que podem ter projeto do INCRA. A maior parte dos produtos vem do Peru.

No seu comentário, o administrador fez referência à origem dos produtos agrícolas que aqui são vendidos. A maior parte das comunidades indígenas já não disponibiliza de um excedente para comercialização. Em alguns casos, como das comunidades indígenas de Umariagú I e II, já quase incorporadas à parte urbana de Tabatinga, grande parte de produtos de primeira necessidade são adquiridos no comércio da própria comunidade, de Tabatinga ou ainda de Letícia. Em conversa com o então presidente dos lojistas de Letícia, Sr. Álvaro, isto também ficou evidente do lado colombiano, como esclareceu:

Tem sido benéfico para as duas populações (de Tabatinga e Letícia) que eles (vendedores) estão trabalhando dentro (e fora, grifo nosso) do mercado para suprir necessidades alimentícias.

Defendo este mercado, vendo a qualidade e quantidade de produtos naturais. É um fenômeno marcante pois as comunidades colombianas não produzem praticamente nada, em contrapartida as comunidades peruanas das margens dos rios estão preocupados em plantar e comercializar.

Estes comentários convergem em direção às comunidades peruanas mais próximas, como as principais fontes de produtos naturais. Os vendedores peruanos comercializam estes produtos naturais e alguns industrializados, do outro lado da mesma rua em que está o mercado e ao lado da feira.

Para obter mais informações sobre o comércio praticado pelos peruanos, conversamos com dois vendedores. Informaram que estão fixados em estabelecimentos comerciais, que na sua grande maioria, são alugados. Dizem que nesta área há tanto brasileiros quanto peruanos, mas constatamos que há predomínio de peruanos. Alguns já estão aqui com família, outros vieram ao Brasil para tentar uma vida melhor e só depois quem sabe, trazer a família. A maior parte destes comerciantes e empregados não é de Iquitos como se acreditava ser, por se localizar mais próxima de Tabatinga, e sim de Lima, Arequipa e Pucallpa. De Iquitos vêm de barco para Santa Rosa e depois atravessam o rio Solimões para trabalhar no lado brasileiro, em Tabatinga. Desta conversa, foi possível também conhecer a origem e a rota destes produtos até chegar em Tabatinga.

Nem todos os produtos naturais procurados pela população de Letícia e Tabatinga não são do Peru. Vários destes produtos são de origem colombiana e estão sendo comercializados tanto em Letícia quanto em Tabatinga. Nesta última, chegam importadas pelos peruanos, que mesmo trabalhando em pontos comerciais alugados, vendem por menores preços.

O que justifica esta diferença de preços? Para encontrar uma resposta, vamos considerar a descrição feita pelos vendedores peruanos sobre a rota percorrida por estes produtos e analisar alguns aspectos relacionados à Letícia que podem elucidar a questão.

Primeiro, vamos analisar o caso de Letícia, cuja localização geográfica nos chama a atenção. Devido às condições do relevo, esta cidade colombiana não dispõe de nenhuma rodovia que faça conexão com a capital, nem com os centros mais importantes da Colômbia, tampouco goza de condições de navegabilidade. Desta forma o transporte aéreo assume relevante papel na conexão desta cidade com outras partes da Colômbia e do mundo. Refém deste tipo de transporte, Letícia vai pagar mais caro pelo que consome.

A descrição feita pelos dois vendedores, da rota dos produtos naturais, indica que "uma parte deles sai de Bogotá em direção à Lima, onde juntam-se a outros produtos naturais de origem peruana. De Lima seguem para Pucallpa, depois Iquitos, daí descem de barco até a fronteira".

Outra parte dos produtos comercializados pelos peruanos em Tabatinga são procedentes de Arequipa e Iquitos, que se despontam também como centros distribuidores, pois já produzem alguns dos produtos que comercializam. De Iquitos para Santa Rosa, as condições de navegabilidade, já possibilitam um intenso tráfego de cargas e passageiros via fluvial. As embarcações peruanas aportam em Islândia e Santa Rosa, e desta última para Tabatinga. Passageiros e cargas atravessam o rio Solimões em catraias, geralmente aportando na mesma área onde se desenvolveu esta pesquisa.

Provavelmente a importação, deva ter uma menor carga tributária associada ao menor custo do tipo de transporte utilizado nesta transação, que

assumem relevância na busca do entendimento da diferença entre os preços de produtos colombianos praticados em Letícia, daqueles praticados em Tabatinga. Sobre este aspecto, o Sr. Álvaro, que preside o órgão que congrega os lojistas de Letícia, assim enfatizou:

Estatisticamente falando ainda não sabemos tudo e quanto entra em Letícia (e Tabatinga, grifo nosso) por Santa Rosa, vindo do Peru. O que vemos com clareza é que os peruanos estão barateando o custo de vida das populações das duas cidades. Eles conseguem colocar em nosso mercado, frutos, gêneros da cesta básica à preços bem competitivos.

O administrador do mercado e da feira concorda que o comércio de produtos naturais praticados pelos peruanos, detém maior variedade e menores preços como afirmou:

Realmente os preços praticados pelos peruanos baratearam muito a nossa cesta básica. O tomate tá R\$ 4,50 (o quilo) em Manaus. Seria vendido a R\$ 6,00 em Tabatinga. Aqui compramos a R\$ 2,80 (o quilo). A cebola seria R\$ 6,00 em Tabatinga, é R\$ 4,00 em Manaus. Aqui compramos (o quilo da cebola, grifo nosso) a R\$ 2,00. Pequenos comerciantes adquirem vários produtos dos peruanos para revender aqui em Tabatinga, pois os preços dos mesmos produtos se fossem adquiridos em Manaus, não concorreriam com os preços locais.

Pelo comentário do Sr. Macedo, podemos entender por que os peruanos não importam produtos naturais de Manaus, que dentro do Brasil é o grande centro mais próximo. Os produtos brasileiros que os peruanos procuram para revender são os produtos industrializados e são adquiridos aqui mesmo dos atacadistas de Tabatinga. Um dos vendedores peruanos com quem conversamos, justificou:

Os produtos da cesta básica que abastecem colombianos e peruanos (e brasileiros, grifo meu) vem de Bogotá, de Iquitos e

Lima. Os produtos vêm na mesma proporção tanto de um país quanto do outro. Do Brasil não, pois os preços seriam impraticáveis diante dos produtos peruanos.

Sr. Álvaro mais uma vez corrobora, afirmando que até alguns anos atrás era impensável conseguir batata pelo preço que os peruanos vendem, cerca de R\$ 1,50 o quilo. O tomate, que em Letícia, na maioria das vezes é vendido refrigerado, elevando seu custo pela energia elétrica necessária para retardar seu apodrecimento. Em Tabatinga, mesmo refrigerado, o tomate é adquirido por um bom preço. Ele lembra como o preço do leite tornou-se tão elevado em Letícia que chegou a ser considerado um produto elitizado. Só era consumido por quem tinha condições financeiras de comprá-lo. Uma das marcas com grande aceitação no mercado, era o "Campo Verde", de origem holandesa. Novamente ele enfatiza a contribuição dos peruanos na redução do preço este produto:

Eles conseguiram colocar no mercado um leite como o "Glória", com as mesmas especificações daquele vendido em Bogotá. O leite "Glória" tem boa aceitação no mercado colombiano e é produzido por uma multinacional peruana com sede em Arequipa.

Esta competitividade não se revela apenas na venda de gêneros alimentícios naturais ou industrializados, mas de igual modo no comércio varejista de produtos plásticos, alumínio, ferramentas, utensílios de pesca, roupas, relógios de pulso e de parede, eletroeletrônicos etc. O Sr. Álvaro considera que:

O peruano tem o que muitas vezes brasileiros e nós colombianos não temos; 'a capacidade de não ficar no prego' (grifo do autor). Ele é infinitamente mais industrializado que nós. A informalidade é quase uma atitude natural do peruano, não pelo aspecto pejorativo, mais como um benefício, substituindo algo que o Peru não foi capaz de fazer por eles. Os peruanos são como formiguinhas, trabalhando em várias frentes.

Hernando de Soto⁸⁶ trata com muita propriedade desta informalidade no Peru. É dele o mais pioneiro estudo que explica as causas da riqueza e da pobreza das nações e como o respeito pela propriedade privada pode revolucionar países. Ele também iniciou a política que estabilizou a economia peruana, conteve a inflação, permitindo o Peru retornar aos mercados financeiros internacionais. Percebeu a energia empreendedora que toma conta dos peruanos. A movimentada economia informal de Lima mostra isso.

Da fazenda para os subúrbios da cidade, a propriedade foi governada por um sistema de direitos de propriedade reconhecidos e desenvolvidos de maneira informal. Ele considera que a raiz do problema para o crescimento da informalidade no Peru, foi o fechamento das portas para a economia formal: ". Eles têm casas, mas não os títulos, as culturas, mas não certificados de propriedade, as empresas, mas não estatutos de constituição", reiterou o autor.

Em Tabatinga, os peruanos que comercializam gêneros alimentícios se estabeleceram estrategicamente próximos ao mercado e a feira. E nas demais ruas desta área, estão aqueles que comercializam outros produtos, entre eles, roupas, calçados, eletroeletrônicos, gêneros alimentícios etc. (Figura 59).

⁸⁶ Hernando de Soto nasceu em Arequipa, Peru em 1941. Fez sua pós-graduação no Instituto de Pós-Graduação de Estudos Internacionais em Genebra e foi um dos economistas no Acordo Geral sobre Tarifas e Presidente do Comércio (GATT), do Comitê Executivo da Organização dos Países Copper Exportação (Cipec), diretor da *Universal Engineering Corporation*, um membro da *Swiss Grupo Consultor Bank Corporation*, e diretor Banco Central de Reserva do Peru. É conselheiro de diversos chefes de estado e presidentes e autor de *best sellers*, traduzidos em mais de 20 idiomas, como *O Mistério do Capital*. Hoje, a principal atividade de Hernando de Soto é o ILD (Instituto de Libertad y Democracia) é projetar e implementar programas de formação de capital para os pobres na Ásia, América Latina e no Oriente Médio

Figura 59. Em cima, comércio de gêneros alimentícios próximo ao mercado e a feira. Em baixo, afastando-se do mercado, o comércio passa a ser de outros gêneros, inclusive de eletroeletrônicos. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

Quando indagamos os dois vendedores peruanos sobre qual o faturamento mensal, não nos responderam. Mas, obtivemos do administrador qual a renda mensal de um verdureiro, com atividade dentro do mercado e da feira. Ele informou que pode variar de R\$ 900 a R\$ 1.200,00. O mínimo que os verdureiros faturam por dia é R\$ 30,00. Os açougueiros ganham mensalmente em torno de R\$ 1.500,00 a R\$ 2.000,00 e o peixeiro em torno de R\$ 1.200,00. O comerciante peruano pela variedade de produtos e preços bem competitivos, possivelmente tenha um faturamento mensal acima de qualquer um destes que apresentamos.

Há outras atividades nesta área que podem ser destacadas, como é o caso dos vendedores de comida, vendedores de CD e DVD, de óculos, relógios, bóias de piscina, sorveteiros etc. Os vendedores de comida trabalham mais com a venda de churrasco, pelo fato de poder ser assado na hora e sem muita demora. No entanto, como são vários que se concentraram próximo ao Complexo Turístico,

a fumaça que deixam no ar acaba incomodando as pessoas que circulam naquela área.

Sorveteiros e vendedores de CD e DVD, quando não estão circulando pelas ruas da cidade, também se concentram no Complexo Turístico. Os camelôs brasileiros também estão próximos ao Complexo Turístico, agora instalados no camelódromo construído pela prefeitura de Tabatinga desde a cobertura até as bancas para exporem seus produtos e foi entregue recentemente à esta categoria para desenvolver suas atividades (Figura 60).

Figura 60. O churrasco é o prato mais vendido pelos vendedores de comida, mas deixam muita fumaça incomodando quem circula por ali (A). Os camelôs brasileiros agora estão acomodados no camelódromo que lhes foi entregue pela prefeitura (B). Sorveteiros, vendedores de CD, DVD e outros objetos circulam pelas ruas da cidade, oferecendo seus produtos, mas costumam ficar uma boa parte do dia no Complexo Turístico (C,D,E). Fotografias: Paulo Almeida (2011).

Quando desce o nível das águas do rio Solimões, há uma faixa de várzea em frente ao Complexo Turístico, onde indígenas, camelôs, agricultores e pescadores brasileiros e peruanos também expõem seus produtos. Até 2008, havia uma maior concentração destes vendedores, e o poder público tomou medidas para conter esta prática. Hoje está mais restrita ao percurso entre o Complexo Turístico e a sede dos catraieiros peruanos (Figura 61).

Figura 61. Até 2008, o comércio de peixes, verduras e outros produtos agrícolas ocorria logo em frente o Complexo Turístico (à esquerda). Hoje, esta prática ocorre durante o período da seca e se restringiu apenas ao percurso entre o Complexo Turístico e sede dos catraieiros peruanos (à direita) Fotografias: Paulo Almeida (2011).

Além destas atividades, sabe-se que muitos dos brasileiros que visitam ou compram em Santa Rosa, embarcam e desembarcam por este porto. O preço de alguns produtos peruanos tem atraído os brasileiros que vão até Santa Rosa, adquirir principalmente gasolina. Os preços de material de construção, principalmente cimento, é outro produto bastante procurado por brasileiros.

Entretanto, o maior fluxo fica por conta de peruanos que entram no Brasil via Tabatinga. Pelo acordo firmado entre Brasil e Peru, que entrou em vigência desde 13 de setembro de 2005, "os nacionais" de cada um destes países poderão ingressar, transitar e sair dos dois territórios mediante a apresentação de seu

documento nacional de identificação vigente e o cartão imigratório correspondente, sem necessidade de visto. Este regime simplificado acordado objetivou estimular o trânsito de pessoas, com fins de turismo ou de negócios (PERUANOS EN BRASIL)⁸⁷.

Todo este conjunto de relações que ocorrem neste porto ou nos seus arredores mostram algum comum nas cidades ribeirinhas do Solimões⁸⁸ que, voltadas para o rio, impõem ao porto um significado ímpar na relação com quem chega, constituindo-se a porta de entrada e de saída da cidade e por mais precário que seja, ele acaba se tornando de certa forma a primeira percepção que se tem da cidade. É o ponto de contato com o mundo rural, regional e até internacional, como o caso de Tabatinga.

Daí ser este lugar "o catalisador de toda a produção rural, abrigar o mercado público, as casas de comércio de venda de produtos para a população ribeirinha e outros serviços associados à vida ribeirinha", como diz Febvre (2000) apud Nogueira (2004, p. 5).

As relações que constroem a dinâmica desta área acabam por se estender por toda a cidade, desde os serviços prestados até o alcance por parte dos bens e serviços que se desencadeiam a partir dessa área.

⁸⁷ Disponível em <http://www.peruanosenbrasil.com>

⁸⁸ Ver NOGUEIRA, R. Caminhos que marcham; o transporte fluvial na Amazônia. Revista Terra das Águas, nº 2, 2000. UNB.

9. A GESTÃO PÚBLICA NA CONFIGURAÇÃO DA PAISAGEM DO PORTO DAS CATRAIAS

9.1. Complexo Turístico, Mercado, Feira e o Comércio local

A área de observação desta pesquisa, pela sua intensa dinâmica, tem sido objeto de atenção por parte do poder público. Todas as obras de infra-estrutura que ali se fez foi para melhorar o fluxo de tudo, em função de seu dinamismo muito particular.

O aterro construído veio atender à necessidade da junção de duas ruas que cortam esta área: a Rua Marechal Rondon e a Rua Santos Dumont. Se por um lado houve atenção do poder público no sentido de melhorar o tráfego, construindo um aterro sobre a foz do igarapé do Engenho, a mesma atenção não foi dispensada ao igarapé. A sua ocupação requer cuidados pelos riscos que oferece no contágio de doenças e de inundações.

O Complexo Turístico foi construído para o bem estar da população ao mesmo tempo em que se tornou um marco nesta área, constituindo-se um cartão postal da cidade. Decorridos cinco anos após sua construção, ele já apresenta sinais na sua estrutura que exigem uma reforma. Ainda que ela não tenha sido atendida, há melhorias que estão sendo feitas paulatinamente em alguns itens, que desde o projeto original podiam ser melhorados, para torná-lo mais útil.

Os boxes que nele se construíram no início foram cedidos para aqueles comerciantes que já tinham algum restaurante, bar ou lanche. Uma das primeiras reivindicações dos locatários foi uma cobertura próxima ao box. Tabatinga está inserida numa região de grande insolação e de elevados índices pluviométricos em boa parte do ano, gerando desconforto ao usuário, tanto pelos raios solares

quanto pela chuva. Os próprios locatários esforçaram-se na solução do problema, construindo esta cobertura (informação verbal)⁸⁹.

Já em funcionamento, logo nos primeiros seis meses começaram os problemas pela falta de segurança. "Aqui é um cartão postal da cidade, cujo movimento se estende até altas horas da noite", afirmou o secretário de infraestrutura, Roberto Barbosa.

Desmotivados, os primeiros locatários começaram a alugar para terceiros, que já não geravam nenhum tributo ao município, pois prestavam contas com os primeiros locatários que ainda tinham o controle sobre o boxe. O município então retomou o patrimônio público e colocou à disposição de pessoas que quisessem trabalhar ali e sem intermediários entre eles e a prefeitura, que planeja a construção de mais um boxe neste Complexo Turístico. "Este espaço é freqüentado diuturnamente. Precisava de segurança. Por isso colocamos o posto policial. Como aqui vendem bebidas alcoólicas, há aqueles que exageram" assinalou o secretário de infraestrutura.

Este posto policial, citado pelo secretário, também não fora contemplado no projeto original. Para atender esta necessidade, foi preciso mexer nas instalações de onde era o banheiro, transformando-o em posto policial. Na cobertura próxima ao palco, construiu-se outro banheiro (Figura 62).

⁸⁹ Informação dada pelo Secretário de Infraestrutura do Município, Sr Roberto Barbosa, em entrevista durante o trabalho de campo desta pesquisa.

Figura 62. Onde era o banheiro (1), foi transformado em posto policial (2), o banheiro passou a ser colado a um dos boxes (3). O palco (4) recebeu uma cobertura (5). Cada locatário construiu uma cobertura (6) para atender os clientes. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

Deverá ser colocada uma fiscalização para disciplinar e organizar o uso deste espaço, deixando fluir melhor o trânsito no local. Entretanto, já foi destacado um funcionário para vigiar o patrimônio e uma funcionária para fazer a limpeza dos banheiros.

No projeto original, o palco que não apresentava cobertura; agora tem uma, construída em 2010. Este palco foi projetado para manifestações artístico-culturais, mas, raras vezes ocorrem. A prefeitura, por meio da Secretaria Municipal de Cultura, planeja organizar eventos que façam melhor uso deste palco, com várias programações culturais distribuídas ao longo do ano. Há interesse por parte do poder público em organizar o Complexo Turístico para que nele se realize o *réveillon* da cidade.

Próximo à escada que dá acesso à sede dos catraieiros, construiu-se uma cobertura com cerca de 60 m de comprimento, para servir de abrigo a quem

chega ou quem sai da cidade. Sob esta cobertura, 17 metros deverão abrigar temporariamente os vendedores de comida. O restante deve ser dividido entre taxistas, mototaxistas, carregadores, fretistas e motofretistas. Pelo menos um táxi deve ficar abrigado e assim que sair com passageiro, outro ocupará seu lugar. Antes desta cobertura, todos estes trabalhadores ficavam expostos ao sol. Deverá abrigar também os carregadores que trabalham no local. Uma das dificuldades está em atender e organizar tantos interessados em tão pouco espaço (Figura 63).

Figura 63. Da esquerda para a direita: construção de uma calçada com cobertura e a dificuldade em organizar um espaço tão pequeno para atender muitos interessados. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

Antes mesmo da conclusão deste estudo, o camelódromo já estava pronto, funcionando e aguardava junto com a cobertura, apenas a inauguração. "Até as bancas foram construídas de forma padronizada", afirmou o secretário. Foi reservado um espaço neste camelódromo, para a associação dos estivadores e carregadores; e outro espaço onde funcionará um posto turístico.

Há problemas constantes com os bares do entorno, com relação ao lixo, poluição sonora e embriaguez dos indígenas, que vem das suas comunidades receberem seus vencimentos na cidade e já gastam pelos bares em volta do

Complexo Turístico. Como é proibida a venda de bebida alcoólica nas terras indígenas, acabem exagerando e os índices destes casos já estão bem altos.

É intenção do poder público retirar aqueles vendedores que trabalham com a venda de refeições. Sem recursos, eles não têm como assumir os boxes que estão no Complexo Turístico e deverão ser alocados para os boxes da nova feira.

Segundo o secretário, estas mudanças querem alcançar o lado que vai do Complexo Turístico até a sede da colônia dos pescadores, com previsão de recolocação ou desapropriação de quem naquele local, hoje ocupado por pessoas que trabalham ali há cerca de 18 anos em modestos estabelecimentos, lembrando a antiga feira do bagaço, vendendo comidas. O secretário afirma que o referido local é logradouro público. E acrescenta:

A prefeitura quer retirá-los para construir um calçadão e melhorar os pontos de venda. Pois quando chove a água da chuva que passa pela colônia dos pescadores escoar por este local, tornando-o impróprio pra se trabalhar com comidas.

Há projetos na Secretaria de infra-estrutura do município, que prevêem mudanças tanto no mercado, quanto na feira. O mercado pode até mudar de local e os vendedores que hoje estão na feira do peixe, poderão ser transferidos para uma nova feira. Se os projetos com estas obras forem concretizados, onde hoje está o mercado poderá ser uma praça, o que já estava previsto, muito antes de sua construção. Foi construído ali na gestão do prefeito Joel Santos, em julho de 1991, ignorando o local já reservado para este fim.

A feira do peixe passará por reformas que poderão alterar sua utilidade. O projeto é ampliar e melhorar as instalações deste local, transformando em

mirante, aberto à visitas públicas. Durante esta pesquisa, a prefeitura estava concluindo a construção da nova feira, que além deste imóvel, conta também com vários boxes na área externa, dispostos um do lado com um calçadão entre os boxes e o imóvel da feira. Dentro deste imóvel serão acomodados os verdureiros e peixeiros e duas lanchonetes, e fora, nos boxes, serão alocados os vendedores de comida, que hoje também dividem espaço na feira do peixe. A proposta era que, ainda no primeiro semestre de 2010, os vendedores da feira do peixe fossem transferidos para a nova feira.

O Sr. Roberto Barbosa, secretário de infra-estrutura do município, esmiuçou como seriam todas estas ações. Começou citando as ações relacionadas à nova feira, dizendo que próximo à sede do IDAM, já foram construídos boxes e um calçadão para que ali funcione uma feira livre, ao lado de onde deverá ser a nova feira coberta. Está previsto uma cobertura para o local. É neste calçadão, disse o secretário, que deverão ficar "aqueles verdureiros que estão vendendo a céu aberto ao lado do mercado, com a interrupção do trânsito naquela rua das 6 as 12 horas" em um ou dois dias da semana. Aqui funcionará de forma permanente. Segundo o secretário "o agricultor está se vendo obrigado a vender ao atravessador, por não dispor de um espaço para vender seus produtos". Ali ele terá mais condições de trabalhar ao custo de uma pequena taxa pelo espaço para vender seus produtos (Figura 64).

Esta mudança já havia sido cogitada há alguns anos, mas o local onde foi construída a feira para onde deveriam ser transferidos os vendedores, fica distante deste porto, inviabilizando a mudança e consequentemente o aproveitamento daquela feira. Para resolver esta questão foi necessário a construção da nova feira que tinha previsão de inaugurar em 7 de maio de 2011, mas só veio a acontecer no dia 12 de agosto do mesmo ano.

Figura 64. Em cima: a feira do produtor (à esquerda), que não foi utilizada pela distância do Porto das Catraias. A nova feira e os novos boxes quando estavam em processo de conclusão (à direita) Em baixo, da esquerda para a direita: as duas primeiras fotografias mostrando a conclusão da obra aguardando apenas a inauguração que ocorreu em 12 de agosto de 2011. As duas últimas fotografias mostram a nova feira já em funcionamento, aberta ao público. Fotografias: Maria Rita e Paulo Almeida (2011)

Na feira, onde é vendido peixe, será construída em uma área de 35X35 uma lage de 15 a 20m que deverá ser dividida entre boxes de lanche, administração, banheiro e uma varanda com dois lanches e um espaço que funcione como um mirante. Hoje, Tabatinga não dispõe de um lugar assim. O Complexo Turístico está ao nível do rio quando cheio, não possibilitando uma visão mais abrangente, como aquela que se tem no local onde hoje funciona um bar. Ali está prevista a construção de uma obra, segundo o secretário, orçada em R\$ 850.000,00, onde embaixo funcionará o mercado e em cima será construída uma praça de alimentação.

Pensando nesta obra é que se removeu parte do solo do local, para se chegar aos horizontes de mais estabilidade onde deverão ser feitas as

estruturas. A retirada do solo próximo ao Complexo está desestabilizando sua estrutura, como mostram as rachaduras na parte mais próxima de onde estão removendo o solo. Será necessário reforçar com vigas e refazer o esgoto (Figura 65).

Figura 65. A remoção do solo para a as fundações do novo mercado, desestabilizaram parte do Complexo Turístico, abrindo rachaduras e rebaixando a calçada. O quadro amarelo indica o local previsto para a construção do futuro mercado. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

O secretário de infra-estrutura, Roberto Barbosa, afirma que o prédio será de dois andares. "Haverá um escadão igual do complexo que se estenderá deste novo mercado até o próprio Complexo Turístico". Embora aprovada, a obra aguarda a liberação dos recursos por parte do Projeto Calha Norte, que espera a prefeitura de Tabatinga resolver sua situação de inadimplência. Esta atual administração teve que renegociar os recursos da nova feira para poder concluí-la, pois sua construção já deveria ter sido concluída na gestão anterior.

Quando indagado se estes projetos têm possibilidade de serem realizados até 2012, o secretário demonstrou confiança que seja resolvida a inadimplência para que se possam assinar os convênios.

Indagado se esta obra foi planejada ainda na campanha eleitoral ou surgiu agora no exercício do mandato, o secretário respondeu que surgiu pela necessidade. "A arrecadação do município vem crescendo o que permite a contrapartida para a população, em obras que atendam algumas necessidades. Fomos motivados a fazer estas mudanças", afirmou. Perguntamos se não era possível remover os comerciantes do lado esquerdo, já que estão querendo remover os que estão no lado direito, para que o calçadão do Complexo se estendesse até a nova estrutura prevista para ser construída na feira do peixe. O Secretário retrucou que com esta nova estrutura não será permitida a permanência de vendedores no local, senão naqueles autorizado para tal fim. Ainda ponderou:

Estamos com muitas dificuldades com aquele pessoal que está ali, pois na última gestão foram expedidos título de propriedade para aquelas pessoas que estão ali. O município já deveria ter cassado estes títulos. Hoje está oneroso retirá-los e ficará mais ainda. No entanto quando querem autorização do poder público para construir qualquer coisa ali os órgãos públicos não autorizam.

O secretário lembra que quando se tratava da legalidade dos terrenos, onde hoje estão os órgãos públicos, não tinha título "e fizemos isto nesta administração, já para terceiros eram expedidos com mais facilidade. Fomos e ainda estamos sendo negligentes na fiscalização".

Paulatinamente se desenha uma mudança cujos resultados só serão percebidos a médio ou longo prazo. "Não é fácil pensar e fazer uma cidade pro futuro, pois é comum todos os administradores fazerem obras para curto prazo", afirmou o secretário. Para ele, qualquer pessoa que venha a assumir uma secretaria, como por exemplo a de infra-estrutura, que ele coordena, deve

planejar muito bem o seu trabalho, "pensando em projetar esta cidade pro futuro, pensando no bem estar da população", reiterou. "Nosso sucessor não vai passar pelo que passamos. Deixaremos aqui estas ferramentas para que seja arquivo desta secretaria". Segundo ele, já houve no passado, aqueles que assumiram e quando deixaram o cargo levaram ferramentas importantes para o trabalho da secretaria, como plantas dos projetos e até os próprios computadores, que deveriam ter ficado na secretaria.

9.2. Transporte fluvial, transporte terrestre e o trânsito

O transporte fluvial, feito pelas catraias e o recreio entre Tabatinga e Benjamin Constant, é todo organizado pela iniciativa privada. No entanto, os catraieiros têm solicitado do poder público, a melhoria do acesso ao flutuante das catraias, fazendo reparos nas escadarias do Complexo Turístico. Já ocorreram alguns acidentes devido os degraus serem estreitos. É necessário a instalação de corrimão e rampa para deficientes e o reforço na segurança pública. Esperam também que sejam tomadas providências, no que se refere à concorrência que vem acontecendo com a inserção do ajato no setor.

Durante a estiagem, que atinge seu pico nos meses de agosto até outubro, aumenta a distância entre o Complexo Turístico e o flutuante da associação. Assim que desce o nível das águas, o solo exposto nesta área, que é resultado de deposição sedimentar, não está coeso, o que implica que o passageiro pode ficar atolado. Para atenuar o problema, os catraieiros colocam algumas tábuas sobre o solo que servem de ponte desde as escadarias do Complexo Turístico até o flutuante da associação. Na cheia, é preciso atenção também ao passar pelas pranchas, pois elas não estão amarradas ou pregadas, estão apenas posicionadas

e pelo movimento do banzeiro (ondas do rio), vão se deslocando podendo ocasionar a queda do usuário dentro d'água (Figura 66).

Figura 66. O regime de cheia ou de vazante do rio, leva à aproximação ou o afastamento do porto flutuante e da sede das catraias em relação ao Complexo Turístico, dificultando o embarque e desembarque. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

Na perspectiva de melhoramento na prestação deste serviço à comunidade, os planos não param por aí. Os catraieiros ambicionam melhorias no seu flutuante, para proporcionar mais conforto ao usuário, como expressou o presidente:

Nosso flutuante também precisa de reformas. A madeira que usamos para flutuantes é o açacu e já contratamos pessoal para cortar esta madeira de forma legal. Estamos esperando a cheia para poder transportar a madeira, pois ela é retirada no interior da floresta e sai de lá pelos igarapés. Faremos um flutuante de dois andares.

Estas são algumas das reivindicações pleiteadas pelos catraieiros para elevar a qualidade deste serviço prestado à comunidade.

No transporte terrestre, há a perspectiva de aumentar o número de vagas para mototaxistas, atualmente condicionada ao aumento da população. "Existe um decreto que se o censo apontar o crescimento populacional será ofertada mais vagas", informou o Sr. Aldenir da associação dos mototaxistas "Verde".

Deve-se ainda levar em consideração que a maioria da população da cidade tem moto, o que torna o maior número de usuários ser composto de ribeirinhos e indígenas. A cada ano são vendidas muitas motocicletas e quase todas ficam circulando aqui mesmo em Tabatinga. Em 2006, uma das revendedoras de motocicletas da cidade, já fazia promoções comemorando a marca de mil motos vendidas. São variáveis que podem influenciar na permissão ou não nas ofertas de mototaxistas, pois se a população crescer, mas já tiver condução própria não haverá esta oferta.

O trânsito merece mais atenção pelo volume de motocicletas que já tem. Principalmente para a área de expansão da cidade. Há muitos cruzamentos que já apresentam casos de acidentes, como ocorre nas vias Santos Dumont com a Duque de Caxias. Duarte Coelho e Tamandaré e o cruzamento da rua do hospital com a rua por trás do centro cultural. Mesmo assim, o índice é de um a dois acidentes graves por mês, embora existam aqueles casos que alguém tocou de leve em alguém ou um cachorro atravessou a frente, que pode somar de cinco a seis acidentes mensais. Os trabalhadores do segmento de transportes, reivindicam uma melhoraria com a pavimentação, tapar os buracos, pois teriam acesso a mais ruas. Colocar mais sinalização e campanhas de educação para melhorar a segurança no trânsito. Onde há semáforos deve haver uma manutenção periódica até para colocá-los no lugar depois de uma ventania.

Os fretistas anseiam em formar uma associação. Os carregadores, até ganharam espaço no camelódromo para a sua associação, mas, parecem ainda desarticulados na conquista de outras reivindicações. As categorias que atuam no transporte terrestre consideram que para desempenhar melhor suas atividades, a pavimentação e sinalização das ruas, seria um importante passo.

Na entrevista que nos concedeu, o secretário de infra-estrutura de Tabatinga, afirmou que a sinalização do trânsito é uma atribuição do estado, mas o município já tem feito algumas mudanças, trocou semáforo de lugar, fechou alguns retornos que estavam mal posicionados e aos abriu em outra parte da avenida. "Fizemos algumas placas para colocar em alguns locais de risco de acidentes, compramos tinta para fazer faixa de pedestre em algumas vias. Estas medidas mitigadoras está ao nosso alcance", completou. A prefeitura de Tabatinga já entrou em contato DETRAN-AM e já foram solicitados semáforos. Enviaram um funcionário que fez um levantamento das necessidades e aguarda-se as ações daquele órgão de trânsito.

As reivindicações que aqui foram citadas, uma vez atendidas, podem elevar a qualidade da prestação destes serviços que se estendem desde o Porto das Catraias tomando várias direções da cidade. O poder público é um importante agente na promoção de ações que revitalizem este espaço público. Já construiu um camelódromo para atender alguns vendedores ambulantes brasileiros; transferiu para a nova feira os feirantes que não tinham onde vender seus produtos e que por isso vinham ocupando um dos lados do mercado, em dias e horários específicos autorizados pela prefeitura; fez uma cobertura para atender mototaxistas, taxistas, fretistas, motofretistas, carregadores e as pessoas que por ali circulam, embora ainda haja dificuldades de organizá-los num espaço que se tornou pequeno para tantos interessados; melhorar o trânsito nos arredores e na cidade como um todo; remover os vendedores de comida e colocá-los em local apropriado para evitar a fumaça no local; e, reforçar a segurança para evitar os exageros que decorrem do excesso de álcool, da poluição sonora e de outras ações que exijam medidas legais.

Figura 67. O Complexo Turístico foi projetado para cumprir este papel: da observação da paisagem, de poder estar à vontade, mesmo que seja para uma boa conversa. Fotografias: Paulo Almeida (2011).

A observação e o atendimento destas necessidades que se fazem presentes na área do Porto das Catraias, por todos os agentes envolvidos, possibilitará que todos os aparelhos públicos cumpram bem o seu papel, como é o caso do Complexo Turístico (Figura 67), que se devidamente assistido, seguirá cumprindo seu aconchegante papel de acolher quem por ele circula, ou nele quer ficar para contemplar a paisagem à sua frente.

10. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pela sua localização estratégica, Tabatinga historicamente vivenciou uma ocupação por defesa de território. Isso vai justificar a construção de um forte, que teve um papel mais simbólico do que efetivamente de artilharia. Justifica também uma parcela de militares, na composição de sua população, ontem e hoje.

Quando foi considerada área de Segurança Nacional, essa ocupação militar traçou as primeiras linhas do desenho do que seria a cidade, pela infra-estrutura que se implantou inicialmente na vila militar. Entretanto, com o crescente número do efetivo militar, foi necessário implantar ou ampliar certos aparelhos urbanos, como o asfaltamento da pista de pouso para atender os vôos regulares para Manaus, a construção do hospital de guarnição do Exército, o centro de formação profissionalizante e a melhoria dos próprios quartéis. Essa era a Tabatinga dos militares e para os militares. Esse é um aspecto da urbanização da cidade, que foi fortemente marcado pelo interesse das forças armadas em criar as condições necessárias para o cumprimento de seu papel na defesa do território brasileiro. Hoje, essa infra-estrutura continua sendo importante e necessária para o trabalho das forças armadas, mas se incorporou ao cotidiano da cidade e das pessoas.

Essa infra-estrutura, ainda que no princípio restrita aos militares, juntamente com a proximidade desta cidade com dois países, seduziu uma outra ocupação, a civil, que foi atraída pela possibilidade de se incluir nesta área, além do cercado militar, ou de ser inserida como parte da população economicamente ativa de um destes países, no caso a Colômbia, já que o ciclo da borracha, declinava e não absorvia mais a mão-de-obra.

Essa população ocupou uma área que se localizava acima da vila militar, subindo o rio Solimões. Como ficava mais próxima da Colômbia, já havia os marcos fronteirícios que demarcavam a fronteira entre os dois países. São eles que vão se evidenciar nesta paisagem, ao ponto de influenciar na denominação que se atribuiu a esta área de ocupação civil: Vila do Marco ou simplesmente Marco, referindo-se aos vários marcos fronteirícios, que ainda hoje compõem esta paisagem.

A partir desta ocupação civil que se instalou nos arredores do que se conhecia como Tabatinga, é que vamos ver surgir um povoamento com características civis e junto com ele suas necessidades, principalmente na infraestrutura que não existia além dos muros da vila militar. Foi para atender estas necessidades que a população se mobilizou e também deixou sua escrita neste tecido urbano, seja pela construção de suas próprias moradias, ou ainda construindo pontes, feira e se articulando para a emancipação de Tabatinga à condição de município, que contrariava os planos dos militares.

Este povoamento vai possibilitar um comércio, onde os "gaiolas" se constituíram peças importantes, pois eram eles que faziam o transporte de cargas e passageiros, abastecendo o comércio local e seguiam viagem até Iquitos, no Peru. Como os gaiolas passavam alguns dias ancorados no porto deste povoamento civil, conhecido como Porto do Marco, e que nesta pesquisa chamamos de Porto das Catraias, esta sua permanência era marcada por um frenesi, cujo raio de alcance ia além do porto, manifestando-se pela circulação não só de mercadorias, mas de pessoas, trabalhando, comprando ou vendendo.

Esse desencadeamento de relações pelos arredores do porto, em quase todo o povoamento civil da época, era gerado pela presença dos gaiolas. Hoje,

este porto recebeu uma infra-estrutura que não tinha e o elemento desencadeador mudou, dividindo-se entre vários personagens, mas não mudou de função.

Um grupo que está entre estes personagens que assumiu o papel dos gaiolas, foi o das catraias, agora organizadas em associação, mais velozes pela potência de seus motores e mais confortáveis, e que junto com os recreios, fazem o transporte daquelas pessoas que se locomovem entre Tabatinga e Benjamin Constant.

Outro grupo é dos taxistas e mototaxistas que também se organizaram em associações e fazem o transporte em terra destas pessoas. Ainda há os grupos formados por aqueles que carregam bagagens e mercadorias e dos vendedores ambulantes, que insistem na venda de seus produtos aos usuários deste porto.

Grande parte dos produtos que será vendida no mercado, na feira e no comércio local desembarca também neste porto. O tráfego na área agora não é mais sobre estreitas pontes que ligavam as duas margens do igarapé do Engenho, mas sobre um aterro que une as principais ruas que cortam esta área: a Marechal Rondon e a Santos Dumont. O Complexo Turístico foi construído para acomodar moradores e visitantes, mas nele ou perto dele estão também aqueles que trabalham oferecendo os mais diversos tipos de serviços. Sua inauguração, em 2006, fez dele um novo "marco" nesta fronteira e, principalmente, nesta área da cidade, que vive uma intensa mobilidade.

O poder público vem procurando acompanhar este dinamismo do Porto das Catraias, ora atendendo construindo benfeitorias para atender necessidades, ora melhorando estas benfeitorias. Apesar disso há dificuldade para acompanhar todas as faces desta dinâmica. A falta de um planejamento que contemple as

demandas que surgem por conta do crescimento populacional, representa uma lacuna neste atendimento. Soma-se a isto o corte de recursos pelos órgãos financiadores devido a má gestão destes recursos, são fatores que ultimamente vem retardando projetos que já são aguardados nesta área.

Ainda que o poder público não consiga acompanhar a dinâmica desta área, isto não é suficiente para impedi-la de continuar fluindo. Sua intensidade e raio de alcance não se restringem somente à esta área. Seja na vazante ou na cheia, de janeiro a dezembro, ela está presente no cotidiano das pessoas e se repercute além daqui, desde que passou a existir a partir da ocupação civil nesta área. As atividades que aqui acontecem, no passado e no presente, de uma forma ou de outra continuam sendo construídas e vivenciadas pelos mais diversos atores que circulam por esta área, que parece cumprir um papel que já foi do forte, não no sentido de fiscalização, mas de continuar evidenciando Tabatinga nesta tríplice fronteira.

Nesta área que corresponde a cerca de 2km² há uma multiplicidade de relações tanto ambientais quanto produtivas, que se repercutem por todo o tecido urbano, que não ultrapassa os 15 km². O regime hidrológico do rio e conseqüentemente dos igarapés do entorno, traz junto com a sua cheia a alteração não somente da paisagem, mas também do comportamento das pessoas quanto ao uso desta área e de grande parte da população de ribeirinhos que moram e trabalham nas várzeas.

As últimas cheias vêm apresentando índices acima daqueles considerados normais. E isto já requer a necessidade de planejar a construção de outras benfeitorias num nível superior ao destas últimas cheias.

No caso da deposição sedimentar, que é outro incessante fenômeno físico que ocorre nesta área, requer atenção na quantidade depositada a cada cheia, para que seja possível alertar qual tipo de embarcação pode atracar quando o porto flutuante e estiver mais próximo do rip rap do Complexo Turístico, que ocorre quando o rio está cheio.

Os igarapés que cortam esta área também merecem atenção. O igarapé do D. Pedro, devido o aterro entre a rua Marechal Rondon e a rua Santos Dumont sofre um represamento que pode vir a ofecer mais pressão sobre este aterro, dado ao volume de água no período de chuva e aos resíduos que nele são atirados. O igarapé de Santo Antônio, por se constituir um limite natural entre dois países, já pede um projeto binacional para saneá-lo.

No período de seca, com as várzeas expostas, há um aumento de espaço e de funções. Entretanto, mesmo considerando o seu uso apenas durante o período de seca, é necessário a organização deste espaço quanto ao seu uso, principalmente pela poluição que resulta das atividades sobre elas. É necessário ainda, melhores condições de acesso às catraias e ao porto flutuante, que ficam mais distantes do Complexo Turístico.

Esta área está sendo fortemente marcada tanto pelos aspectos físicos, que sazonalmente a vem transformando, como pelo volume de atividades que nela se manifestam. Ela se mostra como resultado tanto de um aspecto quanto do outro. A história mostra como um núcleo populacional possibilitou que esta área assumisse relevante importância para a cidade de Tabatinga, que se devidamente assistida continuará cumprindo ou ampliando esta importância.

REFERÊNCIAS

ABREU, A.A. **Análise geomorfológica: reflexão e aplicação**. Tese de Livre-Docência - FFLCH-USP. S. Paulo, 1982.

BASTOS, C.A. Tabatinga, 28 de maio de 1844: **Um motim na fronteira Brasil-Peru**. Universidade Federal do Amapá. Disponível em www.rj.anpuh.org. Acesso 15 jul 2011

BRASIL. Departamento Nacional de Produção Mineral. **Projeto RADAMBRASIL**. Folha SB.19 Juruá; geologia, geomorfologia, pedologia,, vegetação e uso potencial da terra. Rio de Janeiro, 1977.

CAVALCANTI, A. P. B. **Análise integrada das unidades paisagísticas na planície deltaica do rio parnaíba - Piauí/Maranhão**. Universidade Federal do Piauí. 2004. Disponível em www.mercator.ufc.br/index.php/mercator/article/viewFile/131/101. Acesso jun 2010

ESTATUTO DA CIDADE: **Guia para implementação pelos municípios e cidades**. 2 ed. Brasília: Câmara dos deputados, coordenação de publicações, 2002. (Lei n.º. 10257 de 10 de julho de 2001 que estabelece diretrizes gerais da política urbana).

FÁVERO, O. A. **Paisagem e Sustentabilidade na Bacia Hidrográfica do Rio Sorocaba**. São Paulo: DG/FFLCH/USP, 2007. Tese (Doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ciências - Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo). Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-11122007-095647/>. Acesso junho 2010.

FÁVERO, O. A., NUCCI, J. C., DE BIASI, M. **Hemerobia nas unidades de paisagem da bacia hidrográfica do rio Sorocaba (SP) - desafios e oportunidades para a conservação da natureza**. In: Geografia. Ensino & Pesquisa, v. 12, p. 2462-2479, UFSM. Santa Maria. 2008.

_____. **Hemerobia das Unidades de Paisagem da Floresta Nacional de Ipanema, Iperó/SP**. In: CONGRESSO NACIONAL DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO, 4., 2004, Curitiba. Anais, v. 1. Curitiba: Fundação O Boticário de Proteção à Natureza/ Rede Nacional Pró Unidades de Conservação, 2004. p. 550-559.

FERREIRA, A. dos S. F. **Gestão do programa calha norte: um estudo sobre as ações de infraestrutura no município de Monte Alegre (PA)** Belém. 2008. Dissertação de mestrado. Disponível em www.obed.ufpa.br. Acesso ago 2011.

FIDELIS, J.; REZENDE D. A. **Contribuições Estratégicas do Planejamento na Gestão Municipal: Estudo de Caso**. Revista de Informações Contábeis. Vol. 2, nº 2, 2008 , p. 122-140

FILHO, G. L. C. **Introdução à defesa da Amazônia**. *Carta Internacional*, Funag-USP, ano X, nº 107/108, 2002, pp.19-21. Disponível em <http://www.unicamp.br>. Acesso ago 2011.

FILIZOLA, N.; GUYOT, J. P. **Balanco do fluxo de sedimentos em suspensão da bacia amazônica**. Núcleo de meteorologia e hidrologia - Universidade do Estado do Amazonas - UEA.PIATAM - PETROBRAS/CEAP - AMAZÔNIA. Disponível em www.abrh.org.br/eventos/modelo_trabalho_viii_%20enes.pdf. Acesso Ago 2011.

FREITAS, M. M. **Funcionalidade hidrológica dos cultivos de banana e territorialidade na paisagem do Parque Municipal de Grumari - Maciço da Pedra Branca - RJ**. Rio de Janeiro, 2003. 150 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

HART, M.G. **Geomorphology, pure and applied**. London, George Allen e Unwin. 1986.

HENZ, A. P.; OLIVEIRA, J. P de. **A paisagem como um potencial Turístico de foz do iguaçu: um Estudo exploratório da paisagem do Parque nacional do iguaçu e da usina Hidrelétrica de Itaipu**. Disponível em: www.univali.br/revistaturismo. Acesso ago 2011.

HORBE, M. C.; TRINDADE, I. R. da. **Química, isotópos de Pb e proveniência de sedimentos do rio Solimões** . Revista Brasileira de Geociências. 2009. Disponível em www.sbgeo.org.br

IGNARRA, L. R. **Fundamentos do Turismo**. 2ª Ed. São Paulo: Pioneira Thomson, 2003.

KENT, R. L. **Determining scenic quality along highways: a cognitive approach**. *Landscape and Urban Planning*, Amsterdam, nº 27, p. 29-45, 1993.

LEFF, E. **Saber Ambiental: Sustentabilidade, Racionalidade, Complexidade, Poder**. São Paulo: Vozes, 2001(a). 494p.

LEMOS, A. I. G.; ROSS, J. L. S.; LUCHIARI, A. **América latina: sociedade e meio ambiente (orgs)**. São Paulo: Ed. Expressão Popular. 2008

LIMA et al. **Mineralogia e química de três solos de uma topossequência da bacia sedimentar do Alto Solimões, Amazônia Ocidental**. Revista Brasileira de Ciência do Solo vol.30 no.1 Viçosa Jan./Feb. 2006. Disponível em <http://dx.doi.org/10.1590/S0100-06832006000100007> Acesso 02 ago 2011

MARANDOLA Jr, E. HOGAN D.J. **Vulnerabilidade do lugar vs vulnerabilidade sociodemográfica**. In: Rev. Bras. Est. Pop. v26 n.2. Rio de Janeiro. 2009

MARANGONI, A.M.M. **Questionários e entrevistas: algumas considerações**. In: VENTURI, L.A.B. Praticando geografia: técnicas de campo e de laboratório. São Paulo. Oficina de Textos. 2005.

MARENZI, R. C. **A análise da qualidade visual da paisagem como instrumento da ecologia da paisagem**. I Fórum de Debates Ecologia da Paisagem e Planejamento Ambiental, 2000. Disponível em <http://www.seb-ecologia.org.br/forum/inicio.htm> Acesso ago 2011.

MARENZI, R. C. **A análise da qualidade visual da paisagem como instrumento da ecologia da paisagem**. I Fórum de debates Ecologia da paisagem e planejamento ambiental. 2000 Disponível em <<http://www.seb-ecologia.org.br/forum/art1.htm>> Acesso em 07 agosto 2011.

MATEO RODRIGUEZ, J. M. **Geografia de los paisajes - primera parte paisajes naturales**. Habana: Universidad de Habana, 2000. 193p.

MATEO RODRIGUEZ, J. M.; SILVA, E. V.; CAVALCANTI, A. P. B. **Geoecologia das Paisagens: Uma Visão Sistêmica da Análise Ambiental**. Fortaleza: Ed. UFC, 2004. 222p.

MATEO, J.; SILVA, E. V.; CAVALCANTI, A. P. B. **Geoecologia: uma visão sistêmica da análise ambiental das Paisagens**. Fortaleza: Edições UFC, 2001, 252 pgs.

METODOLOGIA DO GEO CIDADES. Disponível em www.unep.org.br/admin/.../Manual_para_elaboracao_do_GEO_Cidades.pdf. Acesso jul 2011.

METZGER, J. P. **O que é ecologia de paisagens?** Biota Neotropica, v. 1, n. 1, 2001. p. 1-9

MOLETTA, I. A. e NUCCI, J. C. **Área degradada pela extração de areia: um estudo da Derivação da paisagem no bairro do Umbará, Curitiba-PR.** R. RA'EGA, n. 12, Curitiba, Editora UFPR. 2006. p. 161-178.

MONIE, F. e VIDAL, S.M.S.C. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva.** Revista de Administração Pública. v. 40, n. 6, 2006, p. 975-995. Disponível em <http://www.scientificcircle.com/pt/16422/cidades-portos-portuarias-integracao-produtiva/> Acesso ago 2011.

MONTEIRO, C.A.F. **Geossistemas: a história de uma procura.** São Paulo: Contexto, 2000, 128p.

MONTEIRO, C. A. de F. **O homem, a natureza e a cidade: planejamento do meio físico.** Revista Geografar www.ser.ufpr.br/geografar Curitiba, v.3, n.1, p.73-102, jan./jun. Acesso abril 2011.

NOGUEIRA, R. **Território de fronteira: Brasil/Colômbia.** Disponível em www.ces.uc.pt. Acesso ago 2011.

NUCCI, J. C. et al. **Carta de hemerobia e o grau de naturalidade de ecossistemas urbanizados.** In: CONGRESSO DE ECOLOGIA DO BRASIL, 7., , Fortaleza, Anais 2005.p. 110-112.

NUCCI, J. C. **Qualidade ambiental e adensamento urbano. Um estudo de ecologia e planejamento da paisagem aplicado ao distrito de Santa Cecília (MSP).** São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2001. p. 236.

PORRO, Antônio. **O povo das águas: ensaios de etno-história amazônica.** RJ: Vozes, 1995.

RIBEIRO et al. **Controle tectônico na planície do Rio Solimões, região de Coari (AM), a partir de análise em imagens ópticas e dados SRTM.** Anais XIV Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, Natal, Brasil, 25-30 abril 2009, INPE, p. 3301-3308.

ROCHA, Y. T. **Teoria geográfica da paisagem na análise de fragmentos de paisagens urbanas de Brasília, São Paulo e Rio de Janeiro** Revista Formação, n.15 volume 1 - p.19-35. 2008

ROCHA, Y. T.; CAVALHEIRO, F. **Unidades de paisagem do Jardim Botânico de São Paulo**. Geosp, São Paulo, n. 7, p. 91-116, 2000.

RODRIGUES, C. **Geomorfologia Aplicada: Avaliação de experiências e de instrumentos de planejamento físico-territorial e ambiental brasileiros**. São Paulo, universidade de São Paulo. Tese de Doutorado. 1997.

_____. **Morfologia Original e Morfologia Antropogênica na definição de unidades espaciais de planejamento urbano: um exemplo na metrópole paulista**. Revista do Departamento de Geografia (USP), v. 17, p. 101-111, 2005.

ROLNIK, R. **O que é cidade?**. São Paulo: Círculo do Livro, 2004.

ROSS, J. S. **Registro cartográfico dos fatos geomorfológicos e a questão da taxonomia do relevo**. Rev. Geografia. São Paulo, IG-USP, 1992.

ROSSETTI, D. et al. **Evolução de paisagens no neógeno da amazônia: e implicações na origem e distribuição da biodiversidade**. Disponível em <<http://ibcperu.org>> Acesso 11 ago 2011.

SANTOS, C. A. M. **Formas de relevo da cidade de Marília-SP**. Presidente Prudente, 2006 (FCT/Unesp, Monografia).

SANTOS, M. **1992: A redescoberta da natureza**. In: Estudos Avançados. S. Paulo 1992 .

_____. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. 5ª ed. São Paulo: Edusp, 2008

SEPLAN - Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico. Disponível em <http://www.seplan.am.gov.br> Acesso 10 jul 2011.

SILVA, A. C.; PIRES, F. **A influência do porto na formação e configuração das cidades cabo-verdianas: Ribeira Grande, Praia e Mindelo**. 1997. Disponível em <users.domaindlx.com> Acesso em 08 agosto 2011.

SILVA, A. J. P. da; LOPES, R. da C. L.; VASCONCELOS, A. M.; BAHIA, R. B. C. **Bacias Sedimentares Paleozóicas e Meso-Cenozóicas Interiores**. IN: BIZZI L. A.; SCHOBENHAUS, C.; VIDOTTI, R. M. e GONÇALVES J. H. (eds.) **Geologia, Tectônica e Recursos Minerais do Brasil**. CPRM, Brasília, 2003.

SILVA, E. V. da. **Dinâmica da paisagem: estudo integrado de ecossistemas litorâneos em Huelva (Espanha) e Ceará (Brasil).**, Tese de doutorado., UNESP., Rio Claro (SP), 1993, 371p.

SOLÓRZANO, A.; OLIVEIRA, R. R.; GUEDES-BRUNI, R. R. **Geografia, história e ecologia: criando pontes para a interpretação da paisagem.** In: Ambiente & Sociedade, v.XII. n.1. Campinas. 2009.

STEIMAN, R. **A geografia das cidades de fronteira: um estudo de caso de Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia)** - Dissertação de Mestrado UFRJ, Rio de Janeiro, 2002.

STERNBERG, H.O. **A terra e o homem nos trópicos.** Manaus: Governo do Amazonas. Série Euclides da Cunha, volume I. 1965.

TRES, D. R. **Ecologia da paisagem aplicada a restauração ecológica** Disponível em www.ambiente.sp.gov.br Acesso jul 2011.

TRICART, J. **Géomorphologie applicable.** Paris:Masson, 1978, 204 p.

TRICART, J. **Principes et méthodes de l geomorphologie.** Paris:Masson Ed., 1965, 201p.

TROPPEMAIR, H. **Ecologia da Paisagem: uma retrospectiva.** I Fórum de Debates Ecologia da Paisagem e Planejamento Ambiental. Anais (CD). Sociedade de Ecologia do Brasil. UNESP/ Rio Claro. 2000

TUAN, Yi- Fu. **Paisagens do medo.** São Paulo: Editora UNESP, 2005.

VIEIRA, R. C.; COTRIM, D. S.; KIRSCH, H. M. **ANÁLISE SISTÊMICA: UMA FERRAMENTA PARA ESTUDOS AMBIENTAIS.** In: 3º Congresso brasileiro de Sistemas, 2007, Florianópolis. Práticas sistêmicas em situações de complexidade, 2007. Disponível em www.issbrasil.usp.br. Acesso em 07 agosto 2011.

WESLEY, M. H. de A. **Considerações sobre a estratégia nacional de defesa e a problemática indigenista na Amazônia brasileira.** In: II Congresso de Ciências Militares - ECEME. 2009.