UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

FRONTEIRA E HORIZONTALIDADE NA AMAZONIA: AS CIDADES GÊMEAS DE TABATINGA (BRASIL) E LETICIA (COLÔMBIA)

(VERSÃO CORRIGIDA)

EMERSON FLÁVIO EUZÉBIO

Orientador: Profª. Dra. MARÍA MÓNICA ARROYO

SÃO PAULO
2011

EMERSON FLÁVIO EUZÉBIO

FRONTEIRA E HORIZONTALIDADE NA AMAZONIA: AS CIDADES GÊMEAS DE TABATINGA (BRASIL) E LETICIA (COLÔMBIA)

(VERSÃO CORRIGIDA)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

Orientador: Profª. Dra. MARÍA MÓNICA ARROYO

SÃO PAULO
2011

Aos meus pais, Luiz Euzébio e Alzira Teresinha Euzébio, pelos ensinamentos da vida o por terem feito crescer em mim o amor pelo conhecimento.

Ao meu sogro Wolmir Silva e minha sogra Elcy de Lourdes Silva – Dna. Zoca (in memoria), que me acolheram como filho no seio de sua família e contribuiram para ser quem sou.

A minha esposa Sandra Maria Silva Euzébio, pelo companheirismo, dedicação, apoio incondicional e por ter me feito crescer nesses 20 anos de caminhada contígua.

Aos meus filhos Douglas Fabian, Allan Vinícius e Laís Marília Silva Euzébio, que me fizeram ser pai e são a motivação de minha vida.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pela oportunidade magnânima da vida e seus obstáculos.

A Universidade do Estado do Amazonas, pela iniciativa em estabelecer o convênio UEA-USP MINTER/DINTER com o mais tradicional e renomado curso de Geografia do país.

A Universidade do Estado do Amazonas, pelo desafio proposto e confiança depositada; a Universidade de São Paulo, pela acolhida maternal e calorosa; e a Universidade Pública do Brasil, da qual sou fruto.

Ao Sr. Osíris Oliveira Guimarães, pelo carinho em me receber no Centro de Estudos Superiores de Tabatinga e pelo exemplo de mestre disciplinador e motivador.

Ao Sr. Francisco do Vale Feitosa, pelo modelo cristão de compreensão e apoio irrestrito e ao casal Charles e Marcella Campos, pela recepção com tamanho afeto em Tabatinga.

Aos amigos de labuta docente no Centro de Estudos Superiores de Tabatinga: Mauro do Nascimento, José Camilo R. de Souza, Zalmon C. de Almeida, Paulo Almeida, Wendell Teles de Lima e Reginaldo Luiz Fernandes de Souza, pelos ensinamentos, amizade e colaboração.

A todos meus alunos do curso de Geografia do Centro de Estudos Superiores de Tabatinga com quem convivi nesses anos de trabalho, pelas alegrias, desafios e amizades, com os quais divido esta conquista.

Ao povo tabatinguense, que me acolheu como se “da terra” fosse e me ensinou a amar e compreender a fronteira e essa pequena parte da imensa Amazônia.

Aos vizinhos leticinos, que tão digna e respeitosamente me acolheram e com orgulho dividem conosco seu espaço, sua cidade.

A Profa. Mônica Arroyo, pela consideração, carinho, atenção e tempo destinados a mim e a esse trabalho. Sua orientação segura e criteriosa, paciência e amor pela pesquisa, suas palavras de motivação e certeza foram fundamentais nessa trajetória. Você é a luz que nos mantém confiantes na conquista, seu exemplo permanecerá em nossos corações e atravessará a história dessa Universidade e da Geografia. Não há palavras que expressem minha gratidão.

Aos amigos do LABOPLAN, companheiros de discussão e estudos, pela acolhida carinhosa no seio dessa família: Ana Pereira (Aninha), Dhiego Medeiros, Markelly Fonseca, Jane, Daniel Huertas, Rafael Fonseca, Rafael Pacchiega; Rodolfo Finati, Aline e tantos outros.

Ao amigo Daniel Huertas, pela vibração, inspiração e atenção dedicada.

Aos professores Wanderley Messias da Costa e Márcio Antonio Cataia, pelas entusiastas críticas e novos caminhos apontados no Exame de Qualificação.

A minha esposa Sandra, pela presença constante em minha vida (tão longe e tão perto), especialmente nessa fase de produção acadêmica.

Aos meus queridos amigos e vizinhos, Sr. Roberto e Dna. Núbia Gerhardt, pelo compartilhamento de minhas dificuldades e alegrias.

Enfim, a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a realização deste trabalho.

RESUMO

As cidades situadas na fronteira ocidental da Amazônia constituem rica área a ser estudada. Nas últimas três décadas a estrutura urbana e populacional da Amazônia sofreu modificações significativas. A população urbana passou de 59% para 79% (IBGE, 2010). Nesse movimento destaca-se a centralidade que vem se desenvolvendo em torno das cidades gêmeas fronteiriças: Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia) situadas na tríplice fronteira Brasil, Colômbia e Peru. O objetivo da pesquisa é compreender a dinâmica territorial criada em torno do subespaço das cidades gêmeas Tabatinga-Leticia, partindo da análise da densidade de fixos, fluxos e normas, e do significado das horizontalidades presentes no subespaço. A pesquisa fundamenta-se com informações obtidas em fontes estatísticas brasileiras e colombianas e em trabalhos de campo, que incluem coleta de dados primários e secundários; entrevistas em órgão oficiais, instituições públicas e entidades privadas localizadas no subespaço. O inventário dos fixos, levantamento da densidade normativa e análise dos fluxos associado ao estudo da fomação sócioespacial das sociedades nacionais envolvidas nos permitiu compreender como a fluidez territorial e porosidade territorial têm contribuído para a consolidação de uma horizontalidade interurbana que tem se traduzido em uma melhoria das condições de vida da população e vem conformando uma centralidade regional.

Palavras-chave: Amazônia; fronteira; cidades gêmeas; fluidez territorial; porosidade territorial; horizontalidades.

ABSTRACT

The towns located in the occidental boundary of Amazon constitute a rich area to be studied. In the last three decades the population and urban structure in Amazon has suffered significant modifications. The urban population turned from 59% to 79% (IBGE, 2010). By this process is possible to highlight the concentration that is being developed in the surrounds of the twin cities of the frontier: Tabatinga (Brazil) and Leticia (Colombia) located at the triple frontier Brazil-Colombia-Peru. The goal of this research is to understand the territorial dynamic process created around the sub-space of the twin cities Tabatinga-Leticia, starting with the analysis of the density of infrastructures, flows and norms, and with information obtained from Brazilian and Colombian statistic sources and by fieldworks, which includes primary and secondary data collection; interviews in official organs, public institutions and private foundations located in the sub-space. The inventory of the infrastructures, collection of the normative density and the flows analysis associated to the studies of the social-spatial formation of the national societies involved has allowed the comprehension of how the territorial flowing and territorial porosity has contributed to the consolidation of an intercity horizontality, which has been brought to an improvement of life conditions and has been turned into a regional center.

Keywords: Amazon; boundary; twin cities; territorial flowing; territorial porosity; horizontality.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Localização do subespaço Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia) 15

Figura 2 - Vista aérea da Tríplice Fronteira 16

Figura 3 - Planta da área de estudo – Cidades gêmeas Tabatinga e Leticia..... 17

Figura 4 - Faixa de Fronteira Brasileira 21

Figura 5 - Distribuição das Ordens Religiosas no Amazonas 32

Figura 6 - Expedições, reduções espanholas e fortificações na Amazônia. 37

Figura 7 - Forte São Francisco Xavier de Tabatinga na década de 1920..... 42

Figura 8 - Tratados de limites internacionais entre Brasil-Colômbia e Colômbia-Peru..... 57

Figura 9 - Comercialização de produtos agrícolas por peruanos em Tabatinga..... 81

Figura 10 - Principais fluxos que abastecem o subespaço em escala extra-local..... 82

Figura 11 - Termoelétrica de Leticia 90

Figura 12 - Vista aérea do porto flutuante de Tabatinga..... 93

Figura 13 - Aeroporto Internacional de Tabatinga 98

Figura 14 - Aeroporto Internacional de Leticia 101

Figura 15 - Obras da construção da Avenida da Amizade em 1990..... 104

Figura 16 - Vista aérea de Tabatinga 2001: Avenida da Amizade, sentido sul-norte 104

Figura 17 - Espacialização das normas que regulam os fluxos fronteiriços 122

Figura 18 - Instância da integração fronteiriça..... 153

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Síntese das ações estatais afetas a articulação territorial e a Amazônia 67

Quadro 2 - Alto Solimões: leis de criação e de desmembramentos municipais 71

Quadro 3 - História da formação do município de Tabatinga 72

Quadro 4 - Serviços e tecnologia de telecomunicações e internet 87

Quadro 5 - Companhias e tarifas de vôos nacionais a partir de Leticia 101

Quadro 6 - Companhias e tarifas de vôos internacionais a partir de Leticia 102

Quadro 7 - Distribuição da população no SGSSS. Leticia, 2007 106

Quadro 8 - Distribuição da população pelas EPS-S em Leticia, 2007 107

Quadro 9 - Distribuição da população pelas EPS em Leticia, 2007 107

Quadro 10 - Rede de estabelecimentos de saúde em Leticia 108

Quadro 11 - Estabelecimentos de saúde de Tabatinga-AM 109

Quadro 12 – Principais instituições em Tabatinga por ano de instalação. 112

Quadro 13 - Principais instituições em Leticia 113

Quadro 14 - Compartilhamento de objetos e serviços no subespaço Tabatinga - Leticia 146

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Linha Tabatinga-Manaus, capacidade de cargas e passageiros por embarcação 94

Tabela 2 - Classificação das embarcações que trafegam no ramal Manaus-Tabatinga 95

Tabela 3 - Movimento operacional do aeroporto de Tabatinga 2005-2011 99

Tabela 4 - Matrículas por nível e categoria de Estabelecimento de Ensino 105

Tabela 5 - Procedimentos realizados por categoria da população entre 2007 e 2011 110

Tabela 6 - Evolução da população de Tabatinga e Leticia (1951-2010) 144

Tabela 7 - Crescimento populacional da microrregião do Alto Solimões 1981 - 2010..... 145

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E SÍMBOLOS

AHIMOC – Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental
ALC – Áreas de Livre Comércio
ALCT – Área de Livre Comércio de Tabatinga
ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
ANATEL – Agência Nacional de Telecomunicações
ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
APL – Arranjos Produtivas Locais
BASA – Banco da Amazônia S.A.
BCA – Banco de Crédito da Amazônia
BCB – Banco de Crédito da Borracha
BNDE – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
CAN – Correio Aéreo Nacional
CCACP – Convênio de Cooperação Aduaneira entre Colômbia e Peru
CDIF – Comissão Permanente para o Desenvolvimento e a Integração da Faixa de Fronteira
CEAM – Companhia de Energia do Amazonas
CF – Comitê de Fronteira
CIM – Centro de Integração do MERCOSUL
CMA – Comando Militar da Amazônia
CNES – Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde
CODOMAR – Companhia Docas do Maranhão
COFINS – Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
COMARA – Comissão de Obras Aeroportuárias da Força Aérea Brasileira
CSTB – Centro de Estudos Superiores de Tabatinga
DAC – Diretoria de Infraestrutura Aquaviária
DANE – *Departamento Administrativo Nacional de Estadística*
DIAN – *Dirección de Impuestos Aduaneros Nacionales*
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes
EMBRATEL – Empresa Brasileira de Telecomunicações
ENASA – Empresa de Navegação da Amazônia S.A.
END – Estratégia Nacional de Defesa
EPS – Empresas Privadas Promotoras de Saúde
EPS-S – Empresas Prestadoras de Serviço de Saúde Subsidiado
ESE – Empresa de Saúde do Estado
ESG – Escola Superior de Guerra
FA – Forças Armadas
FAB – Força Aérea Brasileira
GSAC – Programa Governo Eletrônico Acesso ao Cidadão
HGUT – Hospital de Guarnição de Tabatinga
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços
IIRSA – Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
IMANI – *Instituto Amazónico de Investigaciones*
INC/BC – Instituto de Natureza e Cultura de Benjamin Constant-AM
INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
INPA – Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia

IPI – Importação e sobre Produtos Industrializados
IPS – Instituição Prestadora de Saúde
ISS – Instituto de Seguro Social
LBDN – Livro Branco de Defesa Nacional
MIN – Ministério da Integração Nacional
MINTER – Ministério do Interior
MRE – Ministério das Relações Exteriores
NAEA – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos
NEPECAB – Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira
OTCA – Organização do Tratado de Cooperação Amazônica
PAEG – Programa de Ação Econômica do Governo
PCN – Projeto Calha Norte
PDFF – Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira
PDN – Política de Defesa Nacional
PEF – Pelotões Especiais de Fronteira do Exército Brasileiro
PENSD – Política de Ensino de Defesa
PIM – Pólo Industrial de Manaus
PIN – Plano de Integração Nacional
PIS – Programa de Integração Social
PND – Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
POLAMAZÔNIA – Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia
PORTOBRAS – Empresa de Portos do Brasil S/A
PR – Presidência da República
PROTERRA – Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste
SENA – *Servicio Nacional de Aprendizaje*
SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SEPLAM – Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico do Amazonas
SGSSS – Sistema Geral de Seguridade Social em Saúde
SNAPP – Serviço de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará
SNPH – Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas
SPEVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia
SRF – Secretaria da Receita Federal
SUDAM – Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus
SUS – Sistema Único de Saúde
SUSAM – Superintendência de Saúde do Amazonas
TCA – Tratado de Cooperação Amazônica
UEA – Universidade do Estado do Amazonas
UEDF – Unidades Especiais de Desenvolvimento Fronteiriço
UFAM – Universidade Federal do Amazonas
UFPA – Universidade Federal do Pará
UFPEL – Universidade Federal de Pelotas
UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro
UNAL – Universidade Nacional da Colômbia
VARIG – Viação Aérea Riograndense S.A.
ZFM – Zona Franca de Manaus
MP – Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO **13**

PARTE I - FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL BRASILEIRO-COLOMBIANA: OS PRIMEIROS CINCO SÉCULOS DE FRONTEIRAS **27**

1 CAPÍTULO I – A PRODUÇÃO DA FRONTEIRA BRASIL-COLÔMBIA **28**

1.1 Antes da fronteira (1494-1750): a expansão luso-castelhana de Tordesilhas à Madri . 29

A descoberta do "rio das Amazonas" e a ocupação portuguesa iniciada por Belém ... 30

Os fortins portugueses e as ordens religiosas: estratégia de ocupação 31

A expedição de Pedro Teixeira baliza a fronteira entre as duas colônias 33

A ocupação colombiana começa pelo Caribe 34

A ação jesuítica no território colombiano e a disputa pelo vale do rio Solimões 35

Os primeiros dois séculos e meio da ocupação luso-castelhana na Amazônia 38

1.2 Constituição da Fronteira (1750-1938): a disputa pela borracha constitui a fronteira internacional 39

O Tratado de Madri dá início à conformação das fronteiras na Amazônia 39

A política territorial pombalina: a substituição das missões religiosas pelos fortins ... 40

A criação do fortim de São Francisco Xavier de Tabatinga 41

A conformação territorial e a constituição da nação colombiana 43

As *caucherías* da selva oriental colombiana despertam a fronteira 44

A fundação de Leticia em território peruano 46

Independência do Brasil: rearranjo territorial e a necessidade de fluidez 46

A economia da borracha e a produção do espaço amazonense 47

Os tratados de limites no início do século XX e o Conflito de Leticia 50

Da disputa pela seiva das seringueiras se consolidam as fronteiras 54

1.3 Consolidação da Fronteira (1938-1981): verticalidades institucionais consolidam a fronteira 55

Os Tratados de Limites na tríplice fronteira Brasil, Colômbia e Peru 55

O Convênio de Cooperação Aduaneira entre Colômbia e Peru (1938) 58

O Estado Novo, os Territórios Federais e a Amazônia 58

A II Guerra Mundial abala a geopolítica mundial e desperta a Amazônia 60

A Guerra fria, Doutrina de Segurança Nacional e a hiléia amazônica 62

O período militar, a Amazônia e as fronteiras 64

O significado da modernização conservadora para Manaus, a Amazônia e o Alto Solimões 69
A conquista do Trapézio Amazônico e a refundação de Letícia 72
As transformações modernizantes colombianas e ocupação da selva oriental 73
O narcotráfico e a ocupação da Amazônia colombiana 76

PARTE II - FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL BRASILEIRO-COLOMBIANA: AS ÚLTIMAS TRÊS DÉCADAS DA FRONTEIRA BINACIONAL 78

2 CAPÍTULO II - FLUIDEZ TERRITORIAL NA FRONTEIRA 79

2.1 Fluxos comerciais locais e extra-locais 79

2.2 O conjunto de fixos que viabilizam os fluxos e as ações 83
As telecomunicações e internet 83
A energia elétrica 88
O transporte fluvial 91
O transporte aéreo 97
O eixo estruturante viário e o transporte inter-urbano 103
O sistema educacional 105
O sistema de saúde 106
As instituições que controlam o movimento 112

3 CAPÍTULO III - POROSIDADE TERRITORIAL NA FRONTEIRA 114

3.1 O fortalecimento do Tratado de Cooperação Amazônica 114

3.2 Colômbia e Peru estendem sua área de cooperação aduaneira 115

3.3 As Áreas de Livre Comércio brasileiras buscam promover as cidades fronteiriças .. 116

3.4 As Unidades Especiais de Desenvolvimento Fronteiriço colombianas (1995) 119

3.5 A espacialização das normas que regulam os fluxos na tríplice fronteira 120

3.6 As fronteiras e a Política de Defesa Nacional brasileira no início do século XXI 124
A Política de Defesa Nacional concentra-se na Amazônia 124
A Estratégia Nacional de Defesa (2008): defesa e desenvolvimento 125
O Livro Branco de Defesa Nacional (2010): abra-se o diálogo 126
O Programa Calha Norte (2004): as novas vertentes e a ampliação do escopo 127
O Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (2008) abre os poros da fronteira brasileira 128
Comissão de Integração Brasil-Colômbia e os Comitês de Fronteira (2008) 130

4 CAPÍTULO IV – HORIZONTALIDADE NA FRONTEIRA 133

4.1 A natureza da horizontalidade na fronteira ocidental da Amazônia 133

4.2 A horizontalidade e o cotidiano 138

4.3 Uma verticalidade contraditória e complementar 139

4.4 O subespaço e as redes 141

4.5 A trajetória demográfica no subespaço fronteiriço 143

4.6 Os objetos e serviços compartilhados no subespaço 145

4.7 As instâncias da integração fronteiriça 151

CONSIDERAÇÕES FINAIS 155

REFERÊNCIAS 163

INTRODUÇÃO

As cidades situadas na fronteira ocidental da Amazônia constituem rica área a ser estudada. Nas últimas três décadas a estrutura urbana e populacional da Amazônia sofreu modificações significativas. A população urbana passou de 59% para 79% (IBGE, 2010) e Manaus continua sendo uma metrópole macrocefálica, concentrado 52% da população do Estado com 1,8 milhões de habitantes, em segundo lugar está Parintins com 102 mil habitantes correspondendo a 2,9% da população. Tabatinga em 1980 contava com 17 mil habitantes, em 2000 atingiu 38 mil, ficando na 9ª posição, e em 2010 alcançou 52 mil habitantes, passando a 7ª posição. Isso indica um crescimento populacional de 131% em três décadas. Algo justificável se fosse ao menos uma cidade com acesso rodoviário ou situada próxima a algum centro produtivo dinâmico, mas ao contrário, Tabatinga localiza-se no extremo ocidental da Amazônia brasileira, à margem do rio Solimões, vizinha à cidade de Leticia na fronteira com a Colômbia, à 1.105 km por via aérea à oeste de Manaus e 1.090 km ao sul de Bogotá. Leticia também demonstra características similares, em 1973 tinha 8 mil habitantes, em 1985 passou a 25 mil e em 2010 aproxima-se dos 40 mil, alcançando juntas nesse mesmo ano 90 mil habitantes. Conurbadas e apenas divididas por uma fronteira seca (cidades gêmeas), juntas constituem um subespaço particular carregado de singularidades em sua dinâmica territorial (considerando os aspectos naturais, econômicos, sociais e culturais), que nos despertou curiosidade.

A partir da situação dada, surgem questões: o que explica esse crescimento? Qual a gênese dessas cidades? Em que circunstâncias econômicas e políticas surgiram, se desenvolveram e ainda se mantém? Como cidades isoladas no interior da floresta Panamazônica sem acesso rodoviário vêm se desenvolvendo e conformando uma centralidade regional? Qual a dinâmica de fluxos local e extra-local dessas cidades gêmeas que explica essa centralidade? Como funcionam internamente e como se articulam com seus respectivos espaços nacionais e com o mundo? Quão significativas são as relações econômicas, sociais e culturais que estabelecem entre si para o desenvolvimento do subespaço? Qual a gênese da horizontalidade presente no subespaço e sua importância? As ações vinculadas à fluidez e porosidade territorial realizada ao longo do período ajudaram a aproximar as populações ou a distanciá-las, criando um ambiente de disputas/enfrentamento? Os laços horizontais que aproximaram as populações foram estreitados ou obtaculizados ao longo do tempo?

Essas perguntas, ao que nos parece, podem ser respondidas plenamente ou em parte por meio de uma análise geográfica, o que é em verdade, o objetivo maior dessa pesquisa:

compreender a dinâmica territorial do subespaço fronteiriço das cidades gêmeas Tabatinga e Leticia situadas no centro da floresta Panamazônica, considerando a formação socioespacial dos respectivos países e partindo da análise da densidade de fixos, fluxos e normas bem como do significado da horizontalidade presente no subespaço. A fim de alcançar esse objetivo, a pesquisa foi desmembrada em quatro menores: 1) compreender historicamente o processo de ocupação do subespaço transfronteiriço no contexto das respectivas formações socioespaciais (colombiana e brasileira); 2) inventariar e examinar os fixos que viabilizam a fluidez territorial no subespaço transfronteiriço e estudar o sistema de fluxos envolvidos na escala local e extra-local; 3) analisar a densidade normativa que viabiliza a porosidade territorial do subespaço e inferir sobre o significado desta para a sociedade local e regional; e, 4) compreender a horizontalidade identificada no cotidiano territorialmente compartilhado e inferir sobre sua importância para o melhoramento/melhoria das condições de vida da população.

Dos anos 1980 até hoje mudanças expressivas de cunho político, econômico e social alteraram a vida de relações e a dinâmica interna e externa do subespaço. Tabatinga emancipou-se em 1981 e Leticia foi elevada a capital de Departamento em 1991. Desde então, Brasil e Colômbia direcionaram significativos investimentos de toda ordem sobre essas localidades. Infraestruturas urbanas foram atualizadas, instituições foram instaladas e um conjunto de normas jurídicas elaboradas a fim de promover o desenvolvimento do lugar. Hoje as relações econômicas locais foram estimuladas e as possibilidades de estabelecer relações verticais viabilizadas em rede dentro de uma dinâmica global; isto é, uma camada modernizante sobrepôs o subespaço. Contudo nossa hipótese de trabalho gira em torno da idéia de que o relativo desenvolvimento observado parece não ser explicado apenas pelos investimentos, indica estar alicerçado sobre uma horizontalidade desenvolvida no subespaço identificada na complementaridade das produções e o exercício de uma existência solidária (SANTOS, [1994], 2008), que têm um caráter transfronteiriço, integrador, que se sobrepõe à fronteira e se realiza no cotidiano territorialmente compartilhado, reforçando as relações econômicas e sociais internas.

O estado da arte acerca do tema demonstra que importantes estudos vêm sendo realizados sobre cidades fronteiriças e suas particularidades. O Grupo RETIS/UFRJ, coordenado pela Profa. Lia Osorio Machado, por exemplo, dedica-se ao estudo da Faixa de Fronteira e questões correlatas incluindo cidades gêmeas. O espaço amazônico, por sua vez, é estudado de forma mais abrangente pelo Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA)

NAEA, da Universidade do Pará (UFPA). As cidades da calha do rio Solimões são objeto de estudo do Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira (NEPECAB), da Universidade Federal do Amazonas (UFAM), coordenado pelo Prof. José Aldemir de Oliveira, pioneiro nesse assunto. Enfim, vários autores do país têm se dedicado ao estudo do tema das fronteiras internacionais, entre eles podemos destacar, por exemplo: Tito Carlos Machado de Oliveira (2005), Altiva Barbosa (2007), Adriana Dorfman (2009), entre outros. Quanto ao estudo específico das cidades gêmeas Tabatinga e Leticia, é pioneiro o estudo de Ricardo José Batista Nogueira (2004) e de Rebeca Steiman (2002) e alguns artigos e capítulos de livros.

As cidades e sua localização

Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia) são cidades gêmeas, unidas por uma fronteira seca situadas na interseção das três fronteiras Brasil-Colômbia-Peru na região do Alto Solimões/Amazonas, encravadas praticamente no centro da grande floresta Amazônica Sul Americana. Nessa tríplice fronteira situam-se três núcleos urbanos: as duas cidades citadas e o distrito peruano de Santa Rosa. Foram eleitas para este estudo somente as cidades gêmeas por serem mais populosas e exercerem maior influência regional, visto que Santa Rosa, situada na margem oposta do rio Amazonas/Solimões, desenvolve uma incipiente atividade econômica comparativamente às duas cidades maiores. Estas duas cidades não possuem ligação terrestre com o interior de seus respectivos países e por via aérea estão a mais de mil km distantes de suas cidades regionais mais próximas.

Figura 1 - Localização do subespaço Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia)

Elaboração: Adaptado de Google Earth por Emerson EUZÉBIO

A cidade de Tabatinga situa-se no limite oeste da região Norte do Brasil, no Estado do Amazonas, à margem esquerda do Rio Solimões, na microrregião do Alto Solimões. E Leticia situa-se no extremo sul do Departamento (Estado) do Amazonas colombiano, igualmente à margem esquerda do rio Amazonas/Solimões. Estão separadas fisicamente apenas por um igarapé[1] assoreado formando uma fronteira seca, e politicamente por uma fronteira internacional.

Tabatinga juntamente com outros oito municípios forma a microrregião do Alto Solimões que soma uma população superior a 245 mil habitantes (IBGE, 2010). Na região estão situadas diversas áreas protegidas representadas por Unidades de Conservação de Proteção Integral sob administração do Governo Federal e Estadual e abriga 26 áreas de terras indígenas de diversas etnias, totalizando mais que 9 milhões de hectares. A região possui uma notável complexidade sócio-ambiental se destacando 11 dos 66 grupos étnicos do Estado do Amazonas, sendo os seis numericamente mais expressivos: Ticuna, Kokama, Marubo, Matsé, Kaixana e Kanamari.

Figura 2 - Vista aérea da Tríplice Fronteira

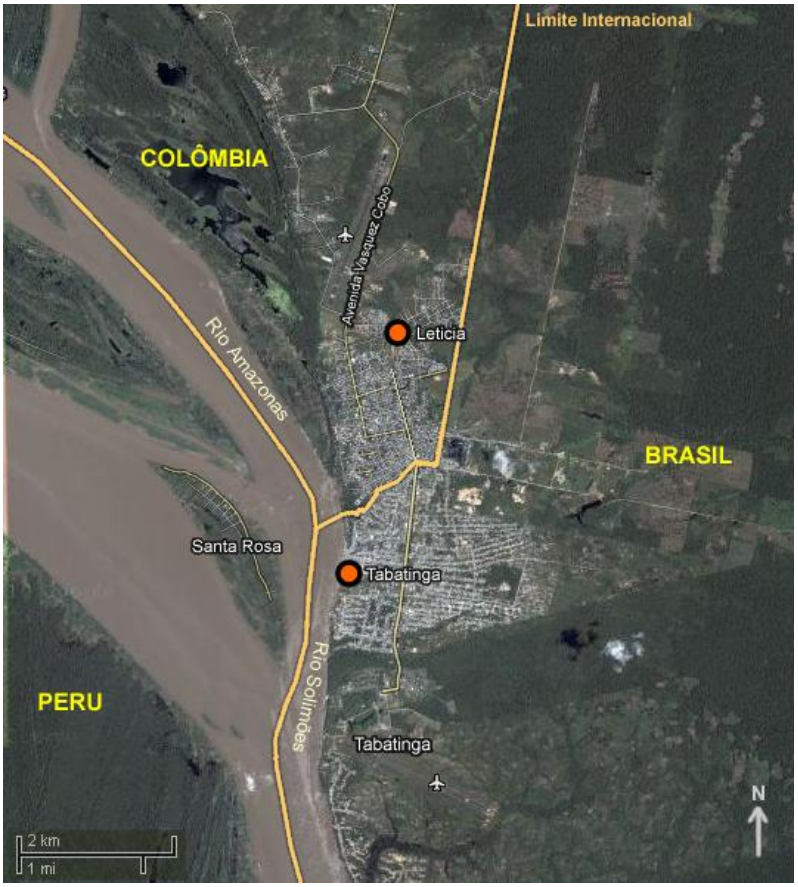
Fonte: Cedido pela Capitania dos Portos de Tabatinga. Adaptado por Emerson EUZÉBIO

O principal acesso à Leticia é o aéreo e seu acesso fluvial está restrito à região sul daquele país. Foi oficialmente fundada em 25 de abril de 1867, ainda no século XIX quando essa área pertencia ao Peru. Em 1928, a partir do Tratado de Salomón-Lozano passou ao domínio colombiano, momento em que foi criada a *Comisaría del Amazonas* a qual foi

[1]Termo tradicional na região norte do Brasil referente a riacho, sanga ou córrego.

convertida em Intendência em 1931. Logo após, em 1934 foi criada a *Comisaría Especial del Amazonas* com capital em Leticia e finalmente em 1991, com a reforma constitucional colombiana, Leticia foi elevada a categoria de Capital de Departamento (COLOMBIA, 2010).

Figura 3 - Planta da área de estudo – Cidades gêmeas Tabatinga e Leticia



Fonte: Adaptado de Google Earth por Emerson EUZÉBIO

Os principais dados sobre Leticia são: área de 5.968 km²; população aproximada de 39.636 habitantes (DANE[2], 2008); altitude média 80m; taxa de urbanização de 62,8% em 2008; extensão da área rural compreende: 16 resguardos de territórios indígenas, compreendendo 27 comunidades indígenas e o Parque Nacional Natural Amacayacu com 293.000 ha. A economia da cidade é baseada na extração de madeira, pesca, turismo e artesanato, sendo a pesca uma das mais importantes.

Referencial teórico

Alicerçados fundamentalmente na produção teórica do geógrafo Milton Santos buscamos nos assenhorear de categorias e método para alcançar o objetivo proposto. Nesse sentido, trazemos a seguir alguns elementos fundamentais a esse pleito.

---

[2] Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Colômbia, População 2008.

Espaço geográfico e formação socioespacial

A primeira e fundamental categoria de análise é o espaço geográfico. Categoria basilar da geografia, um híbrido, forma conteúdo (SANTOS, [1996], 2009), que tanto engloba a materialidade do mundo quanto as organizações, ações, sistemas de vida que necessitam da materialidade para se reproduzir, produzindo-a. O entendimento do espaço geográfico amazônico atual, enquanto paisagem humanizada, historicizada, passa necessariamente pelo estudo da história dessa vasta região, de sua economia e sociedade em relação à formação social e territorial tanto brasileira quando colombiana, isto é, a formação socioespacial.

Considerando o espaço como uma construção social em permanente transformação, entendemos que as mudanças na sociedade acarretam mudanças na forma e nos objetos geográficos em cada período histórico. O estudo da formação socioespacial das duas sociedades nacionais envolvidas no subespaço torna-se necessária e fundamental.

Para Santos ([1979], 2008) o "modo de produção, formação social, espaço – essas três são categorias interdependentes" (p. 27), isto é, a noção de formação social deve conter o complexo das diferentes formas técnicas e organizacionais do processo produtivo, que correspondem às diversas relações de produção existentes não podendo ser concebida sem referência ao espaço. "Os diferentes lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares" (Ibid., p. 28). Os modos de produção se concretizam sobre uma base territorial historicamente determinada, sendo assim as formas espaciais são uma linguagem dos modos de produção, implicando condicionantes geográficas que carregam os lugares de especificidades. É nesse encaminhamento que buscamos a compreensão das implicações que a formações socioespaciais brasileira e colombiana impuseram sobre este lugar formando especificidades, das quais nos interessa saber o significado para o subespaço atual.

Fronteiras e Limites

O segundo conceito basilar à articulação da problemática são as fronteiras e os limites, cuja noção vem adquirindo novos significados através da história, mas guardando uma essência genética. Ambas estão intimamente relacionadas ao conceito de território. Os termos sofreram alterações significativas a partir da constituição da teoria do Estado Moderno e por isso perduram dificuldades em caracterizá-las (MACHADO, 2005).

A palavra fronteira (front) relaciona-se historicamente ao que sua etimologia indica: o que está à frente. A história da palavra fronteira mostra que seu significado não nasceu

associado a um conceito político ou intelectual, mas ao fenômeno da vida social que indicava a margem do mundo habitado. À medida que as civilizações se desenvolveram a fronteira tornou-se o local de comunicação entre uma e outra adquirindo um caráter político, sem uma conotação de zona ou área com limites definidos segundo uma unidade política, remetendo seu entendimento mais ao começo do Estado do que o fim (MACHADO, 1998).

Sobre a história das fronteiras Meira Mattos (1990) lembra que "os povos primitivos não tinha necessidade de fronteiras" (p. 13), pois se constituíam de grupos esparsos pelo planeta. O aumento gradativo da população alterou as relações sociais, surgiram conflitos de interesses por áreas e daí a necessidade de se estabelecer limites ou linhas de fronteira. O aparecimento do conceito de nação no período pós-revolução francesa fez com que as fronteira passassem a ter maior importância devido à formação dos estados nacionais[3].

A noção de limite por sua vez, está relacionada historicamente aos limites do Estado, que eram os limites do reino. Com a instituição do Estado moderno, a palavra limite, de origem latina, evoluiu para designar o fim daquilo que mantém coesa uma unidade político-territorial, recebendo conotação política e nos remetendo ao conceito de soberania que corresponde ao processo de territorialização absoluta. Tal conceito foi forjado nos séculos XVIII e XIX como sendo o território sobre o qual o Estado exerce poder e autonomia. Os Estados se constituíram como formas territoriais de organização política, somente no final do século XVIII quando os limites das potências européias começam a ser demarcadas.

Segundo Lia Osorio Machado (1998, p. 42), a fronteira está orientada "para fora" enquanto o limite está orientado "para dentro". A fronteira é sempre algo em construção, sob "ameaça" e o limite é uma definição legal do Estado, uma abstração, um polígono intelectualizado. Um "marco", por exemplo, representa um símbolo visível do limite, que invariavelmente não representa os desejos dos habitantes da fronteira.

---

[3] Dado que o subespaço em questão situa-se numa fronteira internacional, naturalmente a geopolítica constitui outro componente nitidamente presente e afeto ao lugar. No Brasil, a geopolítica, em se analisado o processo histórico de nossa formação territorial, sempre esteve presente desde o período colonial, considerando que os portugueses se mostraram desde aqueles tempos remotos, atentos a importância do espaço territorial, sua localização e posição. Este termo que foi fundamental à época da Segunda Guerra Mundial, fez parte dos manuais das potências hegemônicas, mas que depois do fim da Guerra Fria vem sendo cada vez menos ventilado nos meios de comunicação de massa. A geopolítica permanece como um núcleo duro, influenciando as decisões políticas dos Estados-Nação, sobretudo em áreas de fronteiras, contudo agora, nesse início do século XXI, diferentemente da primeira metade do século XX, vê-se mais influenciada pela conjuntura econômica globalizada.

A fronteira, por outro lado, por estar em permanente mutação pode ser um fator de integração quando significa uma zona de interpenetração mútua permitindo a construção de estruturas sociais, culturais e políticas. O limite é o oposto, indica fator de separação, um obstáculo fixo, disjuntor, a despeito da presença de fatores físicos, geográficos, históricos e culturais comuns.

A partir da segunda guerra mundial em função das grandes transformações geográficas e políticas ocorreram mudanças na concepção de fronteira e limites. Autores franceses defendiam que não fazia mais sentido o significado imperialista atribuído às fronteiras, evoluindo essas à noção de zona fronteiriça, pouco rígida, unificante e integradora. Sobre esse assunto tratam autores como: Frederick Jacson Turner (1893), Friedrich Ratzel (1898), Camile Vallaux (1914), Jacques Ancel (1936), Ghichenot e Raffestin (1974), Claude Raffestin (1980), Michel Faucher (1986), Carlos de Meira Mattos (1990), Antônio C. R. Moraes (1990), Wanderley Messias da Costa (1992), Lia Osorio Machado (1998), Rebeca Steiman (2002), entre outros.

Faixa de fronteira e cidades gêmeas

Correlacionado à fronteira, está o conceito jurídico de faixa de fronteira, que quando aplicado ao território brasileiro remonta ao primeiro período da República, quando a Lei nº 601, de 18 de setembro de 1890, criou a faixa de fronteira, a 66 km (10 léguas) ao longo dos limites fronteiriços com os países limítrofes. (STEIMAN, 2002). Esta foi ampliada pelo artigo nº 66 da Constituição de 1934, para 100 km e posteriormente, em 1937, pelo artigo nº 165, ampliada ainda mais para 150 km. A Lei nº 6.634, de 2 de maio de 1979, junto ao Decreto nº 85.064, de 26 de agosto de 1980, regulamentou a faixa de fronteira e, finalmente, a Constituição de 1988, no parágrafo 2º do artigo nº 20, designou que: “a faixa de até 150 quilômetros de largura, ao longo das fronteiras terrestres, designada como faixa de fronteira, é considerada fundamental para a defesa do território nacional e sua ocupação e utilização serão regulamentados por lei” (BRASIL, [1988], 1990, p. 27).

O Brasil faz fronteira com dez países da América Latina, correspondendo a aproximadamente 27% do território nacional, envolve 11 Estados, 588 municípios e reúne cerca de 10 milhões de habitantes. A Faixa de Fronteira configura-se como uma região pouco desenvolvida economicamente, historicamente abandonada pelo Estado, marcada pela dificuldade de acesso a bens e serviços públicos.

Figura 4 - Faixa de Fronteira Brasileira

Elaboração: Adaptado do IBGE e PDFF (2008) por Emerson EUZÉBIO.

A esse respeito, Machado (2005) explica que nesses 588 municípios existem 80 localidades situadas nessa faixa, incluindo-se cidades, vilas e povoados e desses 49 são classificados como cidades. Muitas dessas cidades estão próximas ou interligadas a outras cidades nos países vizinhos, e por assim dizer são chamadas de cidades gêmeas.

O trabalho desenvolvido por Lia Osório Machado (2005) organizou uma tipologia das interações transfronteiriças concernente às cidades gêmeas relacionando as aglomerações urbanas da categoria cidades do lado brasileiro com cidades e/ou povoados vizinhos existentes ao longo do limite internacional brasileiro. Segundo esta tipologia, as cidades de Tabatinga e Leticia configuram uma articulação do tipo fronteira seca com interação do tipo "sinapse", isto é, "[...] a trocas entre as aglomerações urbanas são intensas e ativamente apoiadas pelos Estados contíguos (infra-estrutura de articulação, mecanismos de apoio e regulamentação ao comércio)" (MACHADO, 2005, p. 275).

Fluidez territorial

Fluidez territorial representa outra categoria de análise básica a esse estudo. Para que as mercadorias, as pessoas e as ações circulem faz-se necessário uma base material, um sistema de objetos técnicos (fixos) que viabilizam esse trânsito. Esses fixos podem ser compostos de pontos e/ou linhas que servem aos diferentes momentos do processo produtivo. Os pontos seriam os portos e aeroportos que executam a função de terminais de conexão e as

linhas seriam as rodovias, ferrovias e hidrovias que permitem o escoamento das mercadorias, pessoas e informações (ordens) entre os lugares, sejam eles contíguos ou distantes. Todos se articulam e se realizam no território, pois mesmo a fluidez posta a serviço da competitividade presente nas relações econômicas passa pelo território (ARROYO, 2001).

Consideramos, portanto, a fluidez territorial como sendo "[...] a qualidade dos territórios nacionais que permite uma aceleração cada vez maior dos fluxos que o estruturam, a partir da existência de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos [...] para garantir a realização do movimento". (ARROYO, 2001, p. 105). O que nos possibilita verificar que hoje os lugares se diferenciam conforme sua capacidade de fluidez, e, assim, competem entre si por uma melhor condição diante dos interesses do capital hegemônico, seria a produtividade espacial (SANTOS, [1996], 2009). Contudo, os meios que lhes viabilizam a fluidez territorial, normalmente, não estão sob seu controle, mas nas mãos de seus governos nacionais e/ou de grandes empresas e assim permanecendo subordinados aos "ventos" da política e do Estado (ARROYO, 2001). A esse respeito, Milton Santos observa que as palavras de ordem do presente são: fluidez e competitividade. "A exigência da fluidez manda baixar fronteiras, melhorar os transportes e comunicações, eliminar os obstáculos à circulação do dinheiro, suprimir as rugosidades hostis ao galope do capital hegemônico" ([1994], 2008, p. 31).

Porosidade Territorial

Outra categoria central que nos permite estabelecer um quadro teórico-empírico de relação entre o território, as fronteiras e os fluxos é a norma. A norma jurídica entendida como "regra" ou "lei" estipula, determina, autoriza ou não os fluxos entre países – através das fronteiras - e condiciona assim a porosidade do território.

Admitimos, dessa forma, a porosidade territorial como "[...] aquela qualidade dos territórios nacionais que facilita sua relação com o exterior, a partir de uma base institucional incumbida da regulação do movimento" (ARROYO, 2001, p. 143). Ou seja, que a densidade normativa dos territórios corresponde ao arcabouço legal que regula a circulação de mercadorias, pessoas e informações, componentes fundamentais que interferem diretamente nas relações econômicas, sociais, culturais e políticas, especialmente de cidades vizinhas como é caso, não só de Tabatinga e Leticia, na Amazônia Ocidental, mas de cidades gêmeas em geral.

Estas normas "são criadas em diversos níveis geográficos e políticos, mas dada a competitividade mundial, as normas globais, induzidas por organismos supranacionais e pelo mercado, tendem a configurar as outras" (SANTOS, [1994], 2008, p.51), isto é, interferem nas normas nacionais. É através de ações normadas e de objetos técnicos que a regulação da economia e a regulação do território se impõem com mais força para viabilizar a reprodução do capital a nível global por meio da mais-valia internacional, demandando um aprofundamento da divisão social e territorial do trabalho, paralelo a demanda por novas e mais elaboradas formas de cooperação e controle (SANTOS, [1996], 2009).

Esse conjunto normativo regulatório nos remete à afirmação de Arroyo (2001, p. 104), "fluidez e porosidade territorial tornam-se atributos fundamentais do território para este se integrar e participar da atual organização global e sistêmica". Conforme nos lembra Santos ([1994], 2008) "um novo sistema se levanta e ganha um papel de reitor nas relações sociais, isto é, o subsistema da regulação, sem o qual já não se podem entender os fenômenos espaciais" (p. 95).

Horizontalidade e verticalidade

Por fim, a díade verticalidade-horizontalidade; são as duas últimas categorias basilares da pesquisa. As horizontalidades, grosso modo, são as extensões territoriais formadas de pontos que se agregam sem descontinuidade, o *lócus* da produção e de uma cooperação mais local com forte repercussão social, política e por vezes cultural. A horizontalidade desenvolve forças centrípetas que agem como fator de agregação, de convergência e coesão. (SANTOS, [1996], 2009)

As horizontalidades são o alicerce de todos os cotidianos, isto é, do cotidiano de todos: indivíduos, coletividades, firmas e instituições, cimentadas pela similitude das ações ou por sua associação e complementaridade, melhor dizendo, horizontalidades são "o domínio de um cotidiano territorialmente compartilhado, com tendência a criar suas próprias normas" (SANTOS, [1994], 2008, p. 50).

Para P. Sorokin apud Santos ([1996], 2009, p. 284), a circulação horizontal se verificaria "[...] de lugar a lugar, de homem a homem, de grupo a grupo, no espaço social" e para H. Lefebvre (apud SANTOS, Ibid.), a "complexidade horizontal é dada pela vida atual do grupo humano em suas relações com o lugar [...]". As horizontalidades são formadas de pontos contíguos agregados sem descontinuidade nos remetendo à noção tradicional de

região, por outro lado, opostamente, as verticalidades reúnem pontos no espaço separados uns dos outros, descontínuos, distantes ou não, mas, sobretudo articulados pela técnica para o funcionamento global da sociedade e da economia (SANTOS, [1996], 2009).

As verticalidades criam interdependências que são numericamente proporcionais às necessidades de relacionamento dos agentes com mais poder e desenvolvem relações essencialmente de solidariedade organizacional entre os lugares, podendo ser financeiras, comerciais, políticas, entre outras, baseadas em fluxos mediados por suportes (fixos) territoriais (SANTOS, [1996], 2009).

Na horizontalidade o funcionamento é oposto, os laços de cooperação baseiam-se numa solidariedade orgânica, espontânea, nascida nas relações vividas no cotidiano, no corpo a corpo, homem a homem (Ibid.). São relações fundadas na similitude, na complementaridade das produções e no exercício de uma existência solidária, graças a essas relações, conscientes ou não, há um aumento da “produtividade econômica e também política do território" (SANTOS, [1994], 2008, p. 51).

Contudo, horizontalidade e verticalidade coexistem indissociavelmente e estão permanentemente sujeitas ao movimento da história. As forças hegemônicas tanto do mercado globalizado quanto do Estado, grande regedor das ações determinantes das novas realidades espaciais, ambos associados à informação, provocam um incessante “processo de entropia” que mudam os contornos e os conteúdos dos subespaços impondo novos mapas ao mesmo território (SANTOS, [1994], 2008, p. 89).

Este é, em linhas gerais, o conjunto metodológico-conceitual eleito para a compreensão do subespaço objeto desse estudo e por meio dos quais nos esforçamos por desenvolver os argumentos da dissertação.

Procedimentos metodológicos da pesquisa

Inicialmente, a fim de alcançar o primeiro objetivo da pesquisa, que seja: compreender historicamente o processo de ocupação do subespaço transfronteiriço no contexto das respectivas formações socioespaciais. Por se tratar de uma construção histórica, fundamentalmente baseada em revisão bibliográfica, a pesquisa se baseou em fontes secundárias nacionais e colombianas. No entanto, acreditamos que o trabalho de campo realizado, de caráter etnográfico, agregou conhecimentos da dimensão empírica vivenciada no

cotidiano, nas entrevistas e nas observações empreendidas na área de estudo e assim contribuiu para uma construção teórica mais consistente.

Em termos de método, para lidar com a dimensão histórica envolvida na pesquisa, tanto para esse objetivo em especial, como para todo o trabalho, e admitindo a dimensão temporal para a análise do espaço como fundamental (SANTOS, [1985], 2008), elaboramos uma periodização acerca do objeto no intuito de compreender o desenvolvimento das correspondentes formações socioespaciais e suas implicações sobre esse espaço amazônico interior. Isso porque, assumimos que os efeitos da combinação das diversas modernizações são responsáveis pela situação econômica e social atual e sua corresponde organização espacial. Da mesma forma que cada período histórico impõe repercussões diferentes ao nível nacional, regional e local e toda modernização têm repercussões sociais, econômicas, políticas e espaciais (SANTOS, [1979b], 2008).

Outro aspecto também considerado basilar foi a escala. Conscientes de que "não se pode fazer um interpretação válida dos sistemas locais na escala local. Eventos à escala mundial, seja os de hoje ou os de ontem, contribuem mais para o atendimento dos subespaços que os fenômenos locais" (SANTOS, [1985], 2008, p. 36). E que "cada lugar [...] é um ponto de encontro de lógicas que trabalham em diferentes escalas [...] de interesses longínquos e próximos, mundiais e locais" (SANTOS, [1994], 2008, p. 18). Assumimos como fundamental a necessidade de estabelecer relações entre as variáveis nas escalas mundial, nacional e local.

O quadro abaixo demonstra como a dissertação foi organizada. Uma periodização em quatro fases, associada a um conjunto permanente de conceitos e categorias de análise, distribuídos em quatro capítulos procurando uma coerência organizacional. Cada corte temporal representa uma ruptura relativa às questões de fronteiras externas ou internas. O primeiro capítulo abrange três períodos: Pré-fronteiras; Constituição da Fronteira e Consolidação da Fronteira (1494-1980), e por assim ser, constitui a primeira parte do trabalho. Os capítulos 2, 3 e 4, correspondentes ao período recente das últimas três décadas, representam o segmento mais significativo desse trabalho e constituem a segunda parte.

Quadro 1 - Periodização e organização da dissertação

Partes	**Parte I**			**Parte II**
Período	**1494 a 1750**	**1751 a 1938**	**1938 – 1980**	**1981 – 2011**
Denominação / Categoria	**Pré-fronteira**	**Constituição da Fronteira**	**Consolidação da Fronteira**	**Fase atual**
Formação Socioespacial	Capítulo 1	Capítulo 1	Capítulo 1	Capítulos 2, 3 e 4
Fluidez Territorial				Capítulo 2
Porosidade Territorial				Capítulo 3
Horizontalidade Verticalidade				Capítulo 4

Elaboração: Emerson EUZËBIO.

Pretendemos agora apresentar uma análise ou interpretação coerente desse lugar fronteiriço tão particular, à luz de um sistema teórico e metodológico no intuito de compreender a dinâmica territorial do subespaço das cidades gêmeas Tabatinga-Leticia. Mesmo cientes de nossas limitações de ordem metodológicas e da impossibilidade de se esgotar as referências sobre o tema, acreditamos que o esforço analítico contribui de alguma forma para o entendimento das atuais dinâmicas territoriais que vêm se realizando nesse espaço fronteiriço, distante dos centros de poder, encravado na grande floresta Panamazônica, de limitado acesso, baixa densidade populacional e historicamente marginalizado.

PARTE I

FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL BRASILEIRO-COLOMBIANA: OS PRIMEIROS CINCO SÉCULOS DE FRONTEIRAS

1 CAPÍTULO I – A PRODUÇÃO DA FRONTEIRA BRASIL-COLÔMBIA

Ao considerar o espaço como uma construção social em permanente transformação e que as mudanças na sociedade acarretam mudanças na forma e nos objetos geográficos em cada período histórico, dedicaremos esse primeiro capítulo ao estudo das formações socioespaciais envolvidas no subespaço, buscando focalizar a escala sobre a região amazônica, pois os períodos históricos são, antes de tudo, a história da produção ou da divisão do trabalho e do avanço da técnica, o que transforma a organização espacial (SANTOS, [1979a], 2008). O espaço é o resultado da produção em decorrência de sua história, logo, a sociedade precisa ser definida através do espaço, e este é o resultado dos processos produtivos impostos a ele pela sociedade, sendo a paisagem o resultado cumulativo desses tempos.

Para Milton Santos, "modo de produção, formação social, espaço; essas três categorias são interdependentes" ([1979a], 2008, p. 27), isto é, a noção de formação social deve conter o complexo das diferentes formas técnicas e organizacionais do processo produtivo, que correspondem às diversas relações de produção existentes não podendo ser concebida sem referência ao espaço. "As diferenças entre lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares" (Ibid., p. 28). Os modos de produção se concretizam sobre uma base territorial historicamente determinada, sendo assim as formas espaciais são uma linguagem dos modos de produção, implicando condicionantes geográficas que carregam os lugares de especificidades.

Tais considerações nos remetem a refletir também acerca do estudo das modernizações e da periodização como método necessário e fundamental ao entendimento dos subespaços. Para Santos ([1979b], 2008) "cada período é caracterizado pela existência de um conjunto coerente de elementos de ordem econômica, social, política e moral, que constitui verdadeiro sistema [...] modernização" (p. 31). Essa por sua vez, tende a se desdobrar em subsistemas subordinados, que ao serem atingidos sofrem pressão para que também nele haja modernização. O autor destaca ainda que a datação e a localização são fundamentais e ressalta o imperativo de se evitar incidência da "miopia temporal", isto é, o erro de interpretação por falta da devida consideração histórica (SANTOS, [1979b], 2008).

Nesse encaminhamento, e buscando evitar o erro de método, elegemos como necessária a elaboração de uma periodização envolvendo as duas formações socioespaciais no intuito de compreender os efeitos que estas impuseram sobre o subespaço originando especificidades locais. A dificuldade de execução advinda deve-se ao imperativo de se reunir

e sincronizar temporalmente fatos relativos aos dois estados nacionais envolvidos (Brasil e Colômbia) e relacioná-los com as modernizações impostas no lugar.

1.1 Antes da fronteira (1494-1750): a expansão luso-castelhana de Tordesilhas à Madri

A fase por nós denominada de Pré-Fronteira está balizada por dois momentos identificados como de ruptura relativos às questões de fronteiras e limites internacionais envolvendo as nações ibéricas. O primeiro é o Tratado de Tordesilhas (1494) que marca o início do período e o segundo o Tratado de Madri em 1750, que marca a irrupção de uma nova fase.

Na virada do século XV para o XVI, Portugal e Espanha constituíam os primeiros Estados Nacionais, ao mesmo tempo que eram as potências marítimas na época da fase de transição do feudalismo para o capitalismo, quando se iniciavam as primeiras relações capitalistas de produção e a substituição gradual da mentalidade medieval pela renascença.

A empreitada das grandes navegações que culminaram com a "descoberta" do Novo Mundo, a América, foi inicialmente realizada por empresas conquistadoras e depois colonizadoras que demandavam grandes investimentos e riscos. Sobre os fatores que levaram às expedições, Moraes (2000) explica que "as carências européias alimentaram a expansão, muito mais do que o espírito de cruzada ou a busca de aventura, os baixos níveis de cereais e o déficit de metais preciosos que forçavam a balança comercial negativa, entre outros motivos econômicos empurraram às expedições" (p. 73).

O desenvolvimento do mercantilismo na Europa foi o responsável pela substituição das empresas conquistadoras por empresas colonizadoras gerenciadas pelo Estado (Coroa); conseqüentemente, a ocupação e desbravamento dos espaços americanos deixaram de ser negócio entre mercadores e conquistadores passando a fazer parte do sistema de decisão, e de forma obrigatória, na política de Estado, se imbricando com questões relativas à geopolítica e à geoeconomia européia da época (MACHADO, 1989).

Espanha e Portugal foram os países que lideram o arranque das expedições de descobertas, sendo também esses os primeiros a sentir a necessidade de legitimar e garantir a posse sobre suas novas terras. A legitimação foi realizada pela autoridade Católica que através da emissão de Bulas Papais buscava conciliar o interesse entre as duas Coroas. Tal situação culminou na assinatura do Tratado de Tordesilhas em 1494. Rotulado como *capitulación de la partición del mar océano*, dividiu o mundo em dois hemisférios delimitado por um meridiano

distante 370 léguas à oeste da ilha de Cabo Verde, deixando à Espanha as terras ocidentais e a Portugal as orientais. Definindo assim o princípio de *maré clausum* aceito pelas coroas católicas européias até final do século XVI (MACHADO, 1989). Por ocasião da "descoberta do Brasil" em 22 de abril de 1500, a "área amazônica pertencia à Coroa Espanhola, excetuando, apenas uma pequena réstia de terras situada a leste da foz do Amazonas que pertencia a Portugal" (RIBEIRO, 2006, p. 41).

A efetiva ocupação das terras brasileiras só se iniciou trinta anos após o "descobrimento" com a divisão da costa brasileira em capitanias – feudos costeiros – que visavam garantir posse da terra (MORAES, 2000). Mesmo assim, os holandeses foram os primeiros a tentarem romper o princípio de *maré clausum* ocupando parte da costa nordeste da colônia onde o cultivo do açúcar avançava com êxito (MACHADO, 1989).

Franceses, holandeses e ingleses investiram sobre a costa brasileira desde os primórdios da colônia. Para manter a posse e defesa do território, os portugueses mantiveram o mesmo sistema de administração implantado nos demais territórios da colônia. Dividiram a região em capitanias e distribuíram sesmarias aos colonos (REZENDE, 2006).

Os franceses se estabeleceram em vários pontos da costa brasileira desde o Rio de Janeiro até o Rio Grande do Norte. Os primeiros combates para removê-los se deram em São Luis, em 1613, e a expulsão definitiva ocorreu em 1615, marcando o início da fixação portuguesa na região amazônica, o que para Rezende (2006), "representou verdadeiro marco na defesa do litoral no sentido leste-oeste, e assinalou o início da conquista e ocupação da hinterlândia amazônica" (p. 52).

A descoberta do "rio das Amazonas" e a ocupação portuguesa iniciada por Belém

Foi o navegador castelhano Yañes Pinzón que em 1500 anunciou ao Velho Mundo a existência de imenso mar de *agua dulce* do outro lado do Atlântico (HUERTAS, 2007). No entanto, foi Francisco de Orellana, outro explorador a serviço de Castela que partindo de Quito (Equador, região dos Andes) realizou a primeira navegação completa pelo rio Amazonas até o oceano Atlântico em 1542. Relatos dizem que durante a viagem teriam sido atacados por nativos ferozes comandados por mulheres sem seio de aspecto imponente. A palavra grega *a-mazón*, que significa sem seio passou a ser empregada para se referir às guerreiras, dando origem ao nome do grande rio das Amazonas (REZENDE, 2006). A façanha levou a Espanha a reconhecer como seu todo o território percorrido por Orellana, isto é, a Amazônia.

A conquista e ocupação da Amazônia teve seu início no período da vigência da União Ibérica[4], quando ante a possível investida holandesa ou inglesa contra a região, a Coroa Espanhola ordenou o controle da entrada do estuário do rio Amazonas e o bloqueio à navegação estrangeira. Em 12 de janeiro de 1616, a construção da Casa Forte do Presépio de Santa Maria de Belém, núcleo original da futura cidade de Nossa Senhora de Belém, significou o controle de acesso à vasta região amazônica (REZENDE, 2006).

A expulsão dos holandeses e ingleses do baixo Amazonas se realizou em seguida à fundação de Belém. Após várias campanhas iniciadas em 1623, os holandeses foram rechaçados do vale do Amazonas indo se instalar mais ao norte onde hoje ficam as Guianas. Por sua vez, os ingleses, também foram perseguidos e desmobilizados por diversas expedições portuguesas comandadas por Pedro Teixeira. A expulsão dos ingleses levou pouco mais de dez anos e a dos holandeses mais de trinta. A Capitania das Índias Ocidentais conquistou Pernambuco em 1630 e de lá se estendeu até o Maranhão (MACHADO, 1989). Para Reis (1948, vol. I), estes esforços demonstram claramente as intenções da Coroa Ibérica em conquistar a região e estender-se mais ao norte possível, preservando a entrada do rio Amazonas sob o controle espanhol e português (apud REZENDE, 2006).

A União Ibérica foi extinta em 1640 e o Brasil voltou ao domínio de Portugal. A Amazônia, porém, segundo o Tratado de Tordesilhas continuava sob o poder da Espanha, situação que os portugueses não aceitavam desde quando ainda era vigente a União Ibérica. A região da grande selva ficou dessa forma, durante 110 anos numa situação nebulosa, até a assinatura do Tratado de Madri, em 1750 (RIBEIRO, 2006).

Os fortins portugueses e as ordens religiosas: estratégia de ocupação

Portugal instalou vários fortins em locais estratégicos da região do vale do Amazonas. Pequenos, com poucas peças de artilharia e construídos de madeira e fibra visavam a defesa e ocupação. Para Machado (1989), os fortins tinham mais significado simbólico do que militar dada a precariedade das construções e limitação de suas tropas. Apesar dessa debilidade aparente, "as construções de fortes em localizações estratégicas bem ilustra a visão geopolítica que presidia a conquista lusitana da Amazônia" (MORAES, 2000, p. 398).

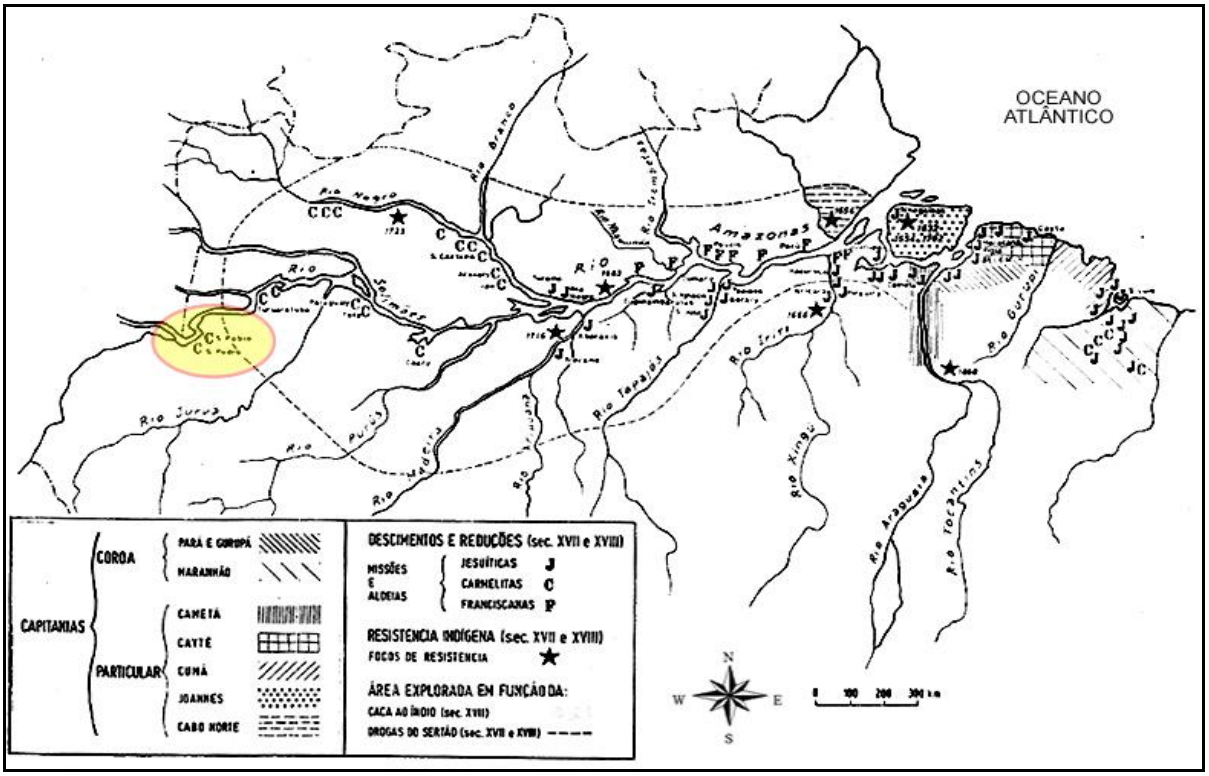
Por outro lado, "a forma menos custosa para garantir o domínio do espaço amazônico […] da época, era, sem dúvida, a missão religiosa" (MACHADO, 1989, p. 40). Os religiosos

[4] As Coroas de Portugal e Espanha estiveram unidas sob um único governo entre 1580 e 1640 constituindo a União Ibérica e formando o maior império territorial que já existiu no em todos os tempos (REZENDE, 2006).

podiam submeter os indígenas à área de influência dos portugueses e atuar como elemento de controle social, representando para a coroa uma forma de garantir a posse da terra, prática que foi válida para o conjunto das terras brasileiras e não só para o vale do Amazonas. A partir de 1616, constituiu-se como política da Coroa o incentivo ao estabelecimento das ordens religiosas no território (MACHADO, 1989).

As ordens franciscanas foram as primeiras a chegar ao vale do Amazonas, provavelmente junto às tropas portuguesas em 1616. Em seguida vieram os carmelitas em 1624, e depois os mercedários, trazidos por Pedro Teixeira desde Quito em 1639, e finalmente os Jesuítas, trazidos pelo Padre Antônio Vieira em 1652-53 (Ibid.). A Coroa portuguesa distribuiu as Ordens regularmente de forma a não haver conflitos territoriais. Aos franciscanos da Piedade foi designada a margem esquerda do baixo Amazonas; aos franciscanos de Santo Antônio, as missões do Cabo Norte[5]; aos Mercedários, o vale do Urubu; e finalmente aos Carmelitas foi designada a ocupação do alto dos vales do rio Negro, Branco e Solimões. O mapa abaixo demonstra essa espacialização:

Figura 5 - Distribuição das Ordens Religiosas no Amazonas



Fonte: MACHADO (1989), adaptado por Emerson EUZÉBIO.

Dentre as Ordens do ultramar a Companhia de Jesus fundada em 1540, pelo ex-militar Ignácio de Loyola, ocupou lugar de destaque por formar um corpo sólido numa organização

[5]Região do atual Estado do Amapá.

quase militar e atuação multinacional. “No Brasil a ação dos jesuítas no período colonial se destacou das outras ordens por sua capacidade organizativa, extensão territorial e impacto social” (MACHADO, 1989, p. 46-48).

A partir daí, o território do Amazonas foi aberto aos índios das missões e fechado aos moradores, tendo em vista que os brancos não podiam viver nas missões e deviam permanecer a até duas léguas de distância delas. A organização produtiva da missão permitia a subsistência e a produção de excedentes que eram comercializados com isenção de dízimos ou taxa de aduana em Lisboa. Segundo Machado (1989), em 1751, a população total das missões foi estimada em 12 mil habitantes. Uma população pequena relativamente à área considerada, no entanto, parece ter sido suficiente para garantir durante todo o período a posse portuguesa. Moraes (2000) resume essa estratégia para a região dizendo que “foi nessa área que a instituição religiosa melhor desempenhou o papel congênere na função de ocupação e afirmação da soberania” (p. 400).

A expedição de Pedro Teixeira baliza a fronteira entre as duas colônias

A expedição de Pedro Teixeira pelo vale do rio Amazonas/Solimões desde Belém até Quito no Equador (1637-1639) ainda em vigência da União Ibérica significou a tomada de posse da região para Portugal em nome do Rei da Espanha e veio a balizar a linha de fronteira entre as duas nações (GADELHA, 2002). Moraes (2000) aponta que essa bandeira foi a “mais dilatada das expedições exploradoras […] e que constituiu tentativa de desalojamentos dos núcleos estrangeiros e instalação de bases portuguesas no vale do grande rio” (p. 397). O caminho aberto por Pedro Teixeira propiciou a infiltração dos portugueses até a segunda metade do século XVII por todo o vale amazônico, até aproximadamente o ano de 1740 (um século). Nesse período, muitas foram as Ordens Régias, expedições e conflitos havidos entre portugueses e espanhóis pelo controle mais ocidental do vale do rio Solimões.

Outra estratégia de controle territorial empregada por Espanha e Portugal durante a vigência da União Ibérica e que foi mantida por Portugal após seu rompimento foi a criação de territórios diretamente subordinados à Metrópole. Com esse fim, o Estado do Maranhão foi criado em 1621, por Felipe III, da Espanha e Felipe II, de Portugal, como entidade autônoma e politicamente independente do Estado do Brasil. O novo Estado abarcava os atuais estados do Ceará, Piauí, Maranhão, Pará, parte do Amazonas e Amapá sendo subordinados ao governo geral de São Luis (REZENDE, 2006). Em 1654, o Maranhão recebeu denominação de Estado do Maranhão e Grão-Pará. Entre 1751 e 1772, o mesmo Estado teve sua

denominação invertida para Estado do Grão Pará e Maranhão, agora com sede em Belém, ficando assim, ambos os Estados independentes e subordinados diretamente a Lisboa. Em 1772, o Estado do Grão Pará passou a ser chamado de Estado do Grão Pará e Rio Negro, permanecendo até 1774, quando foi reintegrado ao Brasil. Após o final da União Ibérica, Portugal manteve a estratégia desse Estado politicamente desvinculado do Brasil para melhor empreender sua intenção de realizar a ocupação interior da Amazônia através da criação de uma economia regional que foi a coleta das "drogas do sertão" para a comercialização na Europa.

A ocupação colombiana começa pelo Caribe

A ocupação da colônia espanhola que veio a conformar a atual Colômbia, se iniciou pelo norte da América e se realizou sob circunstâncias diferentes da portuguesa. A colonização espanhola na América se explica pela busca de metais preciosos e a ocupação de novos territórios. A economia européia estava deficitária de metais, e requeria urgente uma fonte de riquezas para manter o tráfego comercial entre oriente e ocidente e conservar os preços das manufaturas. Assim a economia colonial entre os séculos XVI, XVII e XVIII se baseou na busca por ouro e prata, e foi dessa forma que a nova colônia se vinculou à economia-mundo (MESA, 1999).

As primeiras regiões envolvidas economicamente foram: Santa Fé de Antioquia; Pamplona; Cartago e Popayán e, posteriormente nos século XVII e XVIII, Choco e outras de Antioquia. A entrada no território se deu pelo litoral atlântico, região do Caribe, sendo as primeiras cidades fundadas Santa Marta, Cartagena e Riohacha. Após a descoberta do rio Magdalena, artéria fluvial no sentido norte-sul em meio à cordilheira, se iniciou a empreitada da conquista do interior. No alto do planalto em 1537 foi fundada a cidade de Santa Fé de Bogotá, e nos anos seguintes as cidades de Pasto, Cali e Cartago, em expedições vindas do sul do continente, região do Peru.

Outro eixo de povoamento aconteceu pela área onde hoje fica o território venezuelano, atravessando os "*Llanos*" até juntar-se na vertente oriental da cordilheira. Praticamente todas as cidades fundadas tiveram distritos mineiros e usavam mão-de-obra indígena, até que essa se esgotou e foi substituída pelos escravos negros (MESA, 1999). Esse processo de colonização foi responsável pelo extermínio de considerável população indígena da região. Calcula-se que dos aproximados 3 a 4 milhões do momento da conquista, restaram apenas 130 mil, no final do século XVIII.

O esquema jurídico-formal que estruturou a economia e a implantação do poder colonial foi a encomenda[6]. As regiões de terras submetidas pela encomenda foram posteriormente convertidas em áreas de exploração agrícola. Nos vales inter-andinos foi introduzido o gado. Nas áreas agropastoris formaram-se grandes latifúndios com mão-de-obra indígena (Ibid.). O território colonial pode ser descrito como uma proto-rede urbana que formava uma colcha de espaços descontínuos, somente constituindo uma unidade por pertencerem ao império espanhol. As dificuldades de comunicação eram enormes, assim como os obstáculos. Esse território funcionava como um apêndice econômico da Coroa, primeiramente dentro da racionalidade extrativista e depois na divisão internacional do trabalho através da produção agrícola (MESA, 1999).

O resto do território era constituído de extensas áreas baldias, isoladas e improdutivas, algumas delas cobertas de floresta e sem comunicação com as áreas anteriormente descritas. O processo gradual de crescimento demográfico e econômico associado ao novo cenário geopolítico mundial formou as condições para a busca da independência. A *Gran Colombia* tornou-se independente em 1819, após quase dez anos da guerra liderada por Simón Bolívar e iniciada em 1810 (MESA, 1999).

Quanto à ocupação do vale do Amazonas pelos espanhóis, até a primeira metade do século XVII não ultrapassou a região de Quito (Equador), do rio Napo e Javari até as províncias de Iquitos, região dos Omáguas e Pebas. Diante da necessidade de muitos recursos e do obstáculo natural da cordilheira andina, os espanhóis optaram por não se aventurar pelo vale amazônico, preferindo buscar riquezas minerais (*El Dorado*) no Peru ou no vice-reino de Nova Granada (GADELHA, 2002, apud REZENDE, 2006).

A ação jesuítica no território colombiano e a disputa pelo vale do rio Solimões

As empreitadas dos Jesuítas em território colombiano se iniciaram no ano de 1626, sendo, porém, logo interrompidas por um período de trinta anos. Somente em 1661 foram retomadas. Suas atividades se concentravam ao sopé do Novo Reino e no rio Meta, com pequena influência sobre o resto do território, e, basicamente, consistia na arregimentação de indígenas destes territórios para serem deslocados ao piemonte oriental da cordilheira visando formar novos povoados. Apesar dos escassos dados sobre as atividades missioneiras jesuíticas pode-se entrever que na primeira metade do século XVIII, houve várias tentativas de realizar

[6] Instrumento político, jurídico e econômico que substituiu o poder da hierarquia dos índios pela dos conquistadores. O índio ficou obrigado a pagar um tributo, fosse em espécie ou em trabalho ao encomendeiro em troca de proteção e evangelização (MESA, 1999).

povoamentos permanentes em diferentes regiões, até que em 1767, Carlos III ordenou a expulsão dos Jesuítas desencadeando a decadência daquelas organizações sócio-territoriais (DOMINGUEZ, 1985).

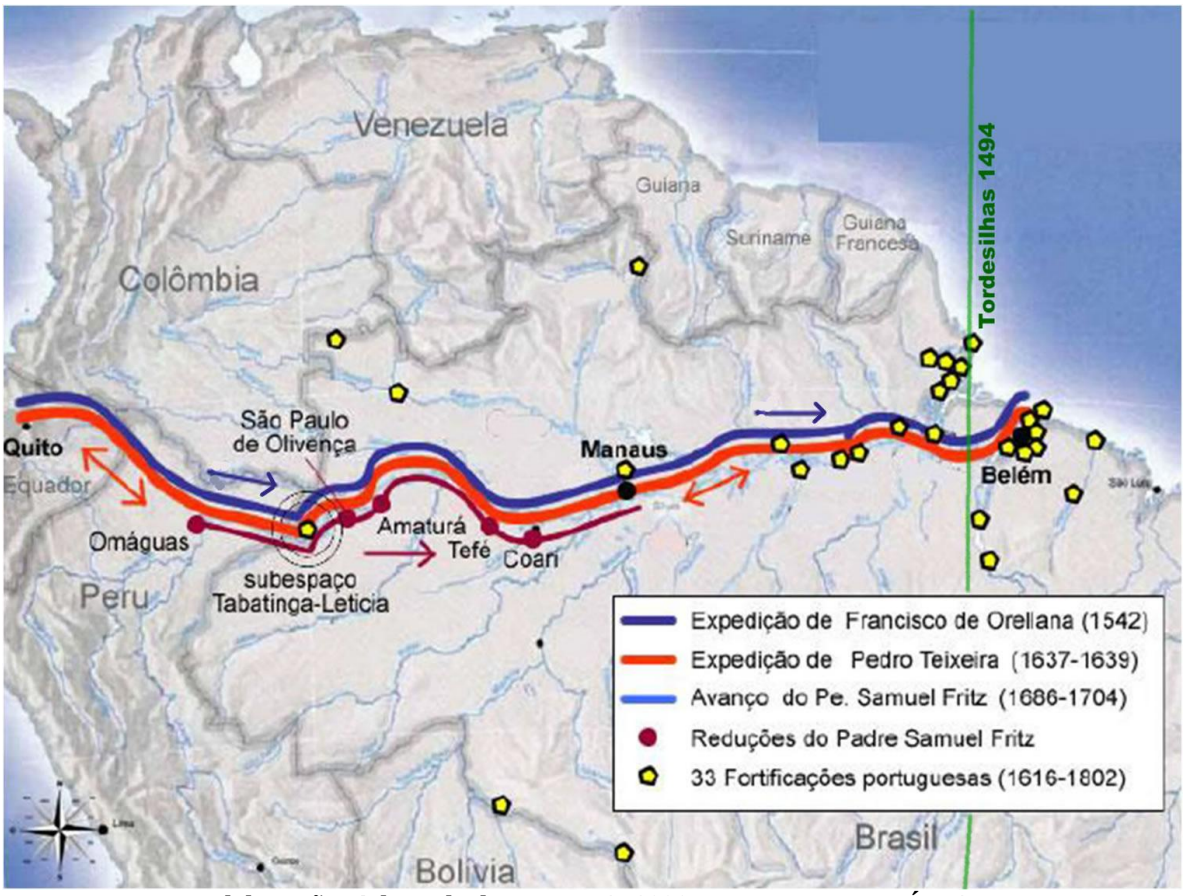
Desinteressadas pela região do vale do Amazonas, a partir do século XVII as autoridades espanholas entregaram aos missionários franciscanos e depois aos jesuítas a missão de defesa dos territórios coloniais americanos mais extremos. Desde então inúmeras reduções jesuíticas foram criadas com a tarefa de conquista e ocupação. Os jesuítas espanhóis iniciaram a conquista a partir de Quito (Equador) e Pasto (Colômbia) e foram penetrando até Borja[7] (Peru) às margens do rio Marañon onde fundaram a província jesuítica de Maynas, com 28 povoações, somando em 1660, 80.000 indígenas. Local este que configurou a base de irradiação em direção ao vale amazônico (rio Solimões) (MACHADO, 1989).

A serviço da coroa espanhola, fundamentada no Tratado de Tordesilhas, o missionário da Companhia de Jesus, Samuel Fritz, partiu da Espanha com a tarefa de ampliar a missão catequizadora no vale amazônico. Entre 1686 e 1704, o Padre Fritz fundou mais de trinta reduções na região dos Omáguas, local que serviu de centro principal para a missão seguinte no vale amazônico.

Em 1689, o Padre Fritz iniciou a navegação descendo pelo rio Amazonas em direção ao terreno ocupado pelos portugueses convertendo várias tribos ao longo dos rios Marañon e Solimões. Fundou ao longo desse último, as missões de Taracueteua (futura nossa Senhora de Guadalupe), São Paulo dos Cambebas (São Paulo de Olivença), Amaturá ou São Cristóvão (Castro de Avelães), Santa Teresa do Tape (Tefé) e Santana do Coari (Coari), todas em rotas já visitadas por portugueses desde 1660 pelas tropas de resgate ou pelos sertanistas coletores das drogas do sertão (LOREIRO, 1978 apud REZENDE, p.135). O mapa abaixo sintetiza as principais ações empreendidas no espaço amazônico no sentido de sua conquista.

[7] Localidade peruana situada na província de Loreto que foi utilizada como base para uma série de incursões e conquistas pela floresta nacional até 1640 (fim da União Ibérica), quando os espanhóis diminuíram sua atuação devido às sistemáticas invasões portuguesas.

Figura 6 - Expedições, reduções espanholas e fortificações na Amazônia.



Elaboração: Adaptado de RIBEIRO, 2006 por Emerson EUZÉBIO.

A partir da viagem do Padre Samuel Fritz a questão do domínio sobre o rio Solimões ganhou prioridade na política do governo português. Uma Carta Régia de 1708 expedida em Lisboa ordenou ações para a expulsão dos espanhóis do rio Solimões, e daí para diante, a ocupação e manutenção do território do vale amazônico recebeu maior atenção portuguesa. Para consolidar a ocupação, Lisboa ordenou que os missionários fundassem uma missão no rio Japurá e outra no Javari (ação que veio a delimitar a fronteira entre a colônia portuguesa e espanhola), que foi construída por volta de 1750, na confluência dos rios Marañon e Javari, com o nome de São Francisco do Javari, que originou a atual cidade de Benjamin Constant, ponto fronteiriço entre Brasil e Peru.

As ações empreendidas pelos portugueses para a ocupação do interior da região amazônica nesse período estavam, sobretudo, ligados à aliança que Portugal vinha desenvolvendo com a Inglaterra. Os acordos comerciais estabelecidos entre Portugal e Inglaterra em 1642, 1654 e 1661, seguidos do Tratado de Methuen em 1703, visavam três objetivos principais: manter sua economia em funcionamento; proteger-se de ataques; e, principalmente, resguardar as posses coloniais no Ultramar. Tais acordos trouxeram novo

fôlego à política colonial e revigoraram as ações de defesa do patrimônio de terras coloniais tendo vários efeitos para o vale do Amazonas.

A proteção inglesa, que dava mais preferência à retenção da Amazônia aos portugueses do que os franceses, seus rivais, viabilizou politicamente a defesa do vale do Amazonas e estimulou sua exploração, que foi intensificada no período entre 1640 e 1740, quando expedições foram realizadas com vistas a: expulsar franceses e espanhóis; capturar escravos; levantar fortins e encontrar ouro (MACHADO, 1989). Foi justamente nesse momento que na região da confluência dos rios Marañon e Javari foi fundada a aldeia de São Francisco do Javari, anteriormente citada. A esse respeito, "pode-se afirmar que até o final do século XVII as bases da formação territorial do Brasil estavam dadas, isto é, a soberania lusitana estava reafirmada" (MORAES, 2000, p. 401).

Os primeiros dois séculos e meio da ocupação luso-castelhana na Amazônia

Do contexto geral relativo aos primeiros dois séculos e meio das Colônias, percebe-se que houve uma influência externa determinante das ações territoriais nelas praticadas na medida em que eram subordinadas às metrópoles. Muito mais ainda, eram subordinadas às circunstâncias geopolíticas e geoeconômicas em que se envolveram, tanto Portugal e Espanha como países autônomos e independentes, quanto unificados pela União Ibérica. Numa instância superior, é nítida também, a influência das modificações pelas quais foi passando o modo de produção capitalista: capitalismo comercial; mercantilismo; imperialismo colonial. Percebe-se que tanto a situação da colônia lusitana como da castelhana da época estavam condicionadas a, no mínimo, duas macro-variáveis: o estágio do capitalismo e a forma de inserção das Coroas ibéricas nele e na geopolítica européia.

Do ponto de vista da ocupação efetiva da vasta região, esta foi uma empresa difícil, senão impossível. A estratégia de ocupação aconteceu por meio da colonização realizada em pontos escolhidos ao longo do eixo do rio Amazonas, na foz de seus afluentes e nas regiões fronteiriças. Essa colonização foi realizada por vias das ordens religiosas e da instalação de fortificações militares em pontos estratégicos. A ocupação não foi apenas uma questão geopolítica com a Espanha, haja vista que a Amazônia já estava ocupada por tribos indígenas que milenarmente nela habitavam. Entretanto, pelo Direito Internacional Público vigente à época, os povos indígenas da África e da América, por sua cultura primitiva, não eram reconhecidos titulares soberanos sobre as terras que ocupavam. A Espanha por sua vez, na região interior dos rios Amazonas, Putumayo, Caquetá e Napo, vasta área plana da selva

amazônica, onde se situa nosso objeto de estudo, não empreendeu nenhum esforço no sentido de sua ocupação mais efetiva, senão reduções religiosas que não permaneceram.

1.2 Constituição da Fronteira (1750-1938): a disputa pela borracha constitui a fronteira internacional

O Tratado de Madri dá início à conformação das fronteiras na Amazônia

Desde 1616 quando os portugueses ocuparam a foz do rio Amazonas (fundaram Belém) até o Tratado de Madri (1750), a Amazônia formalmente pertencia à Espanha, por força do Tratado de Tordesilhas, entretanto, de fato, era ocupada por Portugal. Nesse ínterim se passam 134 anos de indefinições geopolíticas (RIBEIRO, 2006).

A partir do reinado de Dom João V (1706-1750), que adota o absolutismo como regime político e o mercantilismo como política econômica, Portugal deu prioridade à definição das fronteiras coloniais resultando na assinatura do Tratado de Madri[8] em 1750, legalizando-se a determinação das fronteiras naturais segundo o argumento jurídico da posse da terra - *uti possidetis* - o que beneficiou Portugal que havia explorado as terras a oeste para muito além do Meridiano de Tordesilhas por extensa área no interior do Amazonas ocupada por ordens religiosas, bandeirantes e criadores de gado. Isto aconteceu graças à expansão territorial realizada durante o período da União Ibérica (1580-1640), e depois quando Portugal viu-se reforçado politicamente devido aos acordos comerciais estabelecidos com a Inglaterra desde 1642 até o Tratado de Methuen (1703).

A partir de então, Portugal empreitou uma profunda reorganização política, econômica, social, jurídica e religiosa sobre a Amazônia e o Centro-Oeste do Brasil, se propondo a ocupar e a povoar para garantir a defesa e a posse. Nessa época foram construídas inúmeras fortificações para guarnecer os limites exteriores da região. Com base nesse tratado e devido à prioridade da ação política portuguesa, o Brasil ao se tornar independente teve sua área territorial mais que triplicada e não demorou em oficializar suas fronteiras com as nações vizinhas sul-americanas recém formadas ou em formação (REZENDE, 2006).

Desse modo, pode-se dizer que o Tratado de Madri foi o marco jurídico que significou a primeira tentativa de formalização dos limites da Amazônia e do Centro-Oeste do Brasil. E, por isso, reveste-se de especial importância na medida em que concedeu ao Brasil (salvo

[8] Fora redigido com um profundo espírito americanista por Alexandre de Gusmão, secretário de D. João V (rei de Portugal) que era sogro de Fernando VI (rei da Espanha); não podia haver ocasião mais propícia ao ajuste amigável das fronteiras do ultramar: “mesmo que Espanha e Portugal estivessem em guerra, as colônias deveriam permanecer em paz e boa vizinhança” (NAPOLEÃO, 1999, p. 29).

pequenas modificações, como a compra do Acre em 1903 e a definição da linha Apaporis-Tabatinga com a Colômbia em 1907), aproximadamente, a sua atual configuração geográfica. O Tratado ainda veio a ser anulado no Acordo de El Pardo, em 1761, contudo as bases geográficas e o argumento jurídico prevaleceram, sendo revalidados em 1777 no Tratado de Santo Ildefonso.

A política territorial pombalina: a substituição das missões religiosas pelos fortins

Concomitantemente ao Tratado de Madri (1750), inicio-se o período conhecido como "período pombalino", um momento particular para o estudo da geografia amazônica. Foi também o momento em que se confrontaram dois modelos de controle territorial. O modelo de visão interna "local/horizontal", de caráter religioso, constituído pelas missões e outro de visão externa "vertical", privilegiando as relações comerciais com a metrópole e o conjunto da colônia portuguesa (MACHADO, 1989).

As missões religiosas se estabeleceram ancoradas entre a ação cristianizadora (ideológica) e a ação material (econômica). O êxito de uma dependia do êxito da outra, dadas as circunstâncias territoriais e de localização no interior da floresta. No essencial, tal forma de articulação interna se constituía numa estratégia apoiada pela Coroa portuguesa como forma de ocupação e manutenção do território. Nessa época existiam no vale do Amazonas 63 missões reunindo 12 mil índios. Os religiosos eram proprietários de fazendas, engenhos, possuíam considerável rebanho bovino e controlavam esse patrimônio sem interferência da Coroa, sendo protegidos pelas condições legais que os trouxeram para essa empreitada religiosa com fins de ocupação territorial.

A intenção do Marquês do Pombal[9] foi estender a posse sobre territórios não ocupados e garantir a soberania sobre os territórios já ocupados, no entanto, via como obstáculo a organização territorial organizada pelos jesuítas; em função disso buscou substituir os missionários por representantes da Coroa (MACHADO, 1989). Para esta autora, contudo, o conflito com a Coroa se desenvolveu em torno do exercício do poder, e a questão surgiu como decorrência do próprio êxito das missões. Assim, Pombal aumentou a pressão sobre o Papa argumentando a possibilidade de perder a América caso não fosse tomada uma medida drástica. Resultando que em 1759, os jesuítas foram expulsos de Portugal e de suas colônias seguida de uma forte ação repressiva.

[9] Sebastião José de Carvalho e Melo, nomeado Secretário de Negócios Estrangeiros e da Guerra por D. José I, que assumiu o trono português em 7 de setembro de 1750. Era absolutista, defendia o anticlericalismo e tinha o mercantilismo como modelo de política econômica (RIBEIRO, 2006).

Os portugueses não estavam equivocados em conceder-lhes tanta importância. Em meio ao século XVIII as aldeias castelhanas se estendiam pelo centro do continente sul-americano desde o Paraguai até os Maynas (Peru), criando uma verdadeira linha de fronteira disposta no sentido norte-sul que veio a tornar-se a base dos acordos de posse estabelecidos pelo Tratado de Madri, sendo um dos principais responsáveis pelo traçado da fronteira oeste brasileira (MACHADO, 1989).

No contexto econômico e político da época, o novo entendimento científico capitalista expressava que o território não adquiria valor por sua extensão, mas por seu conteúdo. Segundo Machado (1989), essa seria a razão que fez Pombal querer conduzir o governo colonial a busca de novas formas de reprodução das relações coloniais, perdendo assim, as missões, sua funcionalidade como sistema de controle do território.

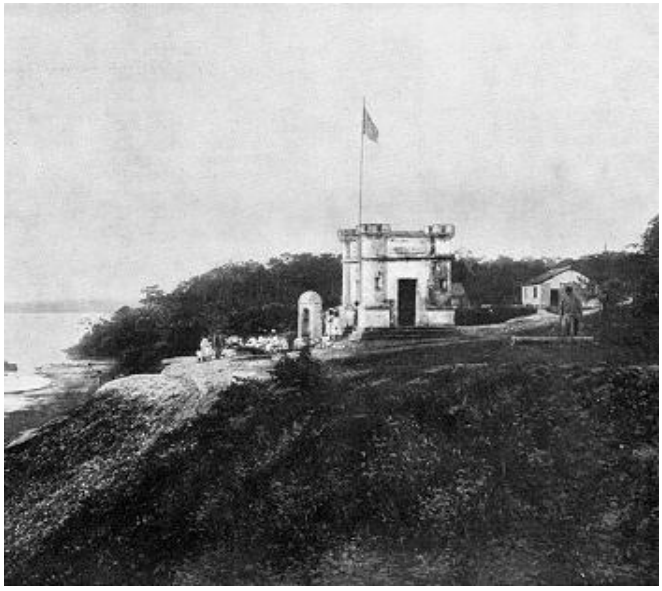
Em resumo, podemos verificar que as missões haviam conseguido conciliar o controle territorial e a base econômica, enquanto que o novo sistema de controle imposto em substituição daquele pelo governo colonial (uma só língua, uma só população civil e uma só república), não angariou associar a ela uma organização produtiva. Dessa forma, para Lia Machado (1989), "se os efeitos econômicos foram desagregadores para o vale do Amazonas, a política pombalina foi uma condição para a unidade política da Amazônia. […] acabou-se por reforçar a extensão e não o conteúdo do território" (p. 103).

A criação do fortim de São Francisco Xavier de Tabatinga

Em 1768 o governo colonial deslocou um grupo de indígenas cristianizados para a localidade de Tabatinga, no Alto Peru, com o propósito comercial e político de erguer uma pequena feitoria (MACHADO, 1989). Logo em seguida, em 1770, foi erigido o Forte de São Francisco Xavier de Tabatinga, pelo Sargento-Mor Domingos Franco, com vistas a assegurar a posse do território às vésperas da assinatura do tratado de Santo Ildefonso (1777), o que veio a dar origem ao pequeno povoado (REZENDE, 2006). O Forte foi desocupado em 1889 e após breve intervalo de tempo, voltou a ser ocupado por tropa no ano de 1910. Em 1932, a fúria das águas do rio Solimões destruiu pela segunda vez o Forte e só mais tarde, com uma grande seca, foi possível recuperar seus canhões. Quase cem anos depois, em 25 de abril em 1867, o Capitão peruano Benigno Gustamante fundou Leticia, como um porto fluvial peruano, inicialmente chamada de *San Antonio*.

Tabatinga foi considerada povoado em 1840, e elevada a categoria de Freguesia[10] em 1850, e trinta e um anos mais tarde foi integrada ao município de São Paulo de Olivença, em 1891. Em 1898 foi criado Benjamin Constant enquanto município desmembrado de Tefé e abarcando Tabatinga como seu distrito.

Figura 7 - Forte São Francisco Xavier de Tabatinga na década de 1920



Fonte: Ilustração contida em "Poste-frontière de Tabatinga, entre le Pérou et le Brésil"
Disponível em: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b9/Tabatinga-Frontier.JPG.
Acesso em: julho de 2011.

Ainda durante a vigência do período pombalino, a Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, empresa monopolista criada pelo Marquês, agiu no sentido de garantir a posse efetiva dos territórios disputados pelas coroas portuguesa e espanhola construindo e reconstruindo numerosos fortes em locais estratégicos e em limites de terras em disputa com a Espanha. Também durante sua ação, entre 1755 e 1760, quarenta e seis aldeias missionárias foram elevadas à categoria de vila. Da mesma forma, ainda em 1755, foi criada a Capitania de São José do Rio Negro, base do atual estado do Amazonas, de modo que a Amazônia passou a ter duas capitanias: Grão Pará e São José do Rio Negro, ambas subordinadas à Belém.

Em resumo, pode-se afirmar que a empresa monopolista portuguesa que substituiu o anterior sistema de controle territorial das ordens religiosas manteve as características da organização urbana incipiente herdada do século XVII e da primeira metade do século XVIII (CORRÊA, 1989). Também se verifica que a expulsão dos missionários religiosos da região significou o afastamento do obstáculo à nova ordem econômica (mercantilismo) que permitiu a região pudesse ser usufruída pelo Estado Português (RIBEIRO, 2006).

[10] Durante o Império correspondia à Paróquia na República a um distrito municipal. A elevação à Freguesia implicava na produção de um poder local e constituição de Câmara de Vereadores (CATAIA, 2001, p. 114).

Ao final do século XVIII, o cenário territorial na colônia mostrava que a metrópole lusitana já havia consolidado seu domínio na Amazônia, garantindo a posse do território e praticamente definido os limites fronteiriços ao norte e ao oeste existentes até hoje. Povoados e vilas estavam dispersos linearmente no sentido leste-oeste, desde a foz do rio Amazonas até cerca de 3.000 km na Vila de São Francisco Xavier de Tabatinga (OLIVEIRA, 2003).

A conformação territorial e a constituição da nação colombiana

Nas décadas finais do século XVIII a expansão industrial promovida pela Revolução Industrial inglesa mudou a direção dos fluxos do comércio mundial e delineou uma nova divisão internacional do trabalho demandando tanto a expansão dos mercados para a venda das novas mercadorias como a necessidade do abastecimento de matérias primas.

A invasão napoleônica à península ibérica em 1808 desestabilizou o poder das Coroas Ibéricas sobre as colônias possibilitando a independência da *República de la Gran Colombia* de Espanha em 1819, o que provocou a estruturação de uma nova realidade política, econômica e social com reflexos nas espacialidade nacional colombiana (MESA, 1999). Da mesma forma, a vinda da Coroa Portuguesa para o Brasil em 1807, trouxe novo significado geopolítico à colônia e viabilizou a independência 15 anos depois (RIBEIRO, 2006).

A *Gran Colombia* se organizava político-administrativamente em três grandes colônias (Departamentos) que integravam o *Virreinato de la Nueva Granada*: *Capitania General de Venezuela* (Venezuela); *Reino de La Nueva Granada* (Cundinamarca); e a Presidência de Quito (Equador). Em 1830, Venezuela e Equador tornaram-se independentes, permanecendo o Departamento de Cundinamarca, cujo núcleo originou a *República de Nueva Granada* (Colômbia), que teve a Constituição de 1832 e a de 1843, influenciadas politicamente pelo liberalismo e o pensamento racional do século XVIII (MESA, 1999).

A partir de 1850 começou a se intensificar o comércio exterior baseado em produtos primários, assim como a fluidez territorial com a introdução da navegação a vapor, obras, técnicas, associados às modificações econômicas, administrativas e fiscais, todavia o mercado interno permaneceu débil ainda por muito tempo. Em 1858 se formou a Confederação Granadina, em 1863 os Estados Unidos da Colômbia, em 1886 passou a denominação de República da Colômbia que fez nascer em 1891 a primeira Constituição Republicana. Nesse período se consolidaram setores econômicos e se estabeleceram as hierarquias sociais (Ibid.).

Em 1870 o café se tornou o principal produto colombiano espalhando-se por todas as áreas produtivas do território, chegando a representar 50% das exportações, provocando um impulso fluvial, ferroviário e rodoviário gigantesco, criando as condições para a articulação do território. As comunicações se intensificaram baseadas no telégrafo desde 1865. A Constituição de 1886 marcou a volta do Estado centralista que comandou a partir daí um arranjo espacial voltado à unificação do território (MESA, 1999).

A unificação territorial e a constituição da nação colombiana

Em 1886 esgotou-se o modelo liberal implantado a mais de trinta anos na Colômbia e mudanças na ordem política, econômica e social culminaram na Constituição de 1886 que veio a trazer uma das épocas mais pacíficas e prósperas do país até a grande depressão dos anos 1930. Nesse período o país se consolidou como exportador de produtos primários na divisão internacional do trabalho e tais mudanças propiciaram melhoria em todo o sistema de transportes (ferrovias, hidrovias e rodovias) juntamente à expansão e consolidação do café como principal produto colombiano. Outro fato de natureza territorial que significou mudança irreversível foi a separação do Panamá em 1903 com ajuda explícita dos Estados Unidos. Paradoxalmente, a abertura do Canal do Panamá em 1914 veio a contribuir significativamente para a economia colombiana (MESA, 1999).

Internamente, nesse período, o território nacional colombiano passou por uma especialização regional e uma divisão territorial interna do trabalho em função da cultura do café que associada aos processos de colonização e migração internos geraram um novo padrão na ocupação espacial do país. A soma dos fatores possibilitou uma mudança da base técnica, as formação de um mercado interno e a expansão e diversificação da produção de produtos primários de modo geral (MESA, 1999).

Essas mudanças, contudo, não chegaram a atingir o extremo oriente da selva amazônica colombiana onde fica a fronteira com o Brasil e Peru, área que só veio a receber atenção de Bogotá, por ocasião do auge da economia da borracha nas primeiras décadas do século XX, quando o governo central colombiano buscou firmar os tratados de limites entre a três nações vizinhas e se desencadeou o conflito armado de Leticia em 1932.

As *caucherías* da selva oriental colombiana despertam a fronteira

Desde a ordem de Carlos III para a expulsão dos Jesuítas dos territórios colombianos em 1767 a região do Caquetá, Putumayo e Amazonas tiveram um renascer indígena. Somente

em 1870 a situação foi alterada na região devido à penetração dos primeiros *quineiros*[11] e *caucheiros*[12] brasileiros, colombianos e peruanos, inicialmente instalados no piemonte da cordilheira e após 1890 deslocados para o médio e baixo Caquetá e Putumayo. O labor da extração do látex foi encargo dos índios, renascendo assim a mais impiedosa e cruel escravidão a que foram submetidos. Em 1905 os peruanos entraram a competir com os colombianos em seu território, levando ao enfretamento das tropas dos dois países em La Pedrera em 1911. A pesar disso, a Casa Aranha começou um processo de compra dos *caucheros* colombianos até apoderar-se de toda a região, o que veio mais tarde a desencadear o conflito armado com o Peru em 1932 (DOMINGUEZ, 1985).

Somente na segunda metade do século XIX começou a ação da Colômbia na área do baixo Putumayo. Iniciada por comerciantes, extratores de plantas medicinais e seringueiros que começaram a reclamar para si e para a Colômbia as áreas onde se assentavam. Segundo Domingues (1985) o país deve a estes grupos a manutenção de tal território:

> Realmente, el país debe a los caucheros el haber podido defender sus fronteras en esa región, ya que oficialmente nunca se preocupó por hacerlo hasta muy entrado el siglo XX. […] Como resultado de todas esas fuerzas encontradas de misioneros, comerciantes, caucheros, soldados y funcionarios (ante la presencia inconsulta del indígena), se firma un Tratado de Límites entre Colombia y Brasil en 1928, precediendo a colocar los hilos, trabajo que se terminó de realizar en 1936 hasta el rio Apaporis y en 1937 hasta Leticia (ANDRADE, 1965 apud DOMINGUEZ, 1985, p. 145).

Em resumo, se verifica que durante o século XIX a imensa região da selva amazônica oriental colombiana continuou da mesma forma que no período colonial. Só vindo ao doloroso despertar no final do século quando se iniciou a exploração da borracha. Momento esse em que o governador venezuelano do Território Federal do Amazonas, se apoderou totalmente do comércio de borracha até maio de 1913, quando Tomas Funes, um ex-militar, assassina a este e seu grupo, e passa a dominar as *caucherías* sob a lei do terror até 1921. Após isso e concomitante a queda dos preços da borracha, toda a região voltou ao antigo marasma colonial (DOMINGUEZ, 1985).

Durante essa mesma fase, na Colômbia, ocorreu um processo de colonização e abertura das fronteiras internas, o que para Moraes e Costa (1993) significa a "ampliação do horizonte geográfico de uma sociedade" (p. 139). Tal processo se deu a partir de 1850 com a política dos baldios, quando o Estado promoveu a ocupação de áreas de fronteira específicas

---

[11] Coletores de quina, importante planta medicinal com valor comercial para exportação.

[12] Coletores de látex das seringueiras para a produção da borracha.

incentivando a formação de colônias agrícolas. Tal política favoreceu o povoamento progressivo do oriente colombiano: mais a Orinoquia e pouco a Amazônia (MESA, 1999). O período de colonização se deu entre 1850 e 1930. A expansão da colonização esteve associada à exploração da borracha, da quina e de fibras naturais, sendo interrompida na fase da queda da borracha.

A fundação de Leticia em território peruano

Leticia foi fundada como porto fluvial em 25 de abril de 1867. Inicialmente, o capitão Benigno Bustamante, governador de Loreto (Peru), denominou a localidade de Santo Antonio, porém em 15 de dezembro do mesmo ano, o engenheiro Manuel Charón, trocou seu nome para Leticia, em homenagem a jovem Leticia Smith residente em Iquitos. Pouco depois da fundação do porto foi construída na redondeza a fortaleza Mariscal Ramón Castilla, em honra ao presidente peruano. Desde então até o final do século XIX o número de habitantes não passou de 50 famílias. Com o século XX, Leticia cresceu paulatinamente como centro comercial fluvial. Em março de 1.900 foi criado um posto aduaneiro, paralelo ao porto de Tabatinga no Brasil. Em 1907 foi criada a escola de práticos, para facilitar o trânsito de embarcações no rio. A comunicação sem fio que une Leticia a Iquitos foi inaugurada em 1916, fortalecendo seu papel de estação fronteiriça. Em 1928 o Tratado de Lozano-Salomón estabeleceu outra definição à fronteira e em 1930 Leticia foi entregue a Colômbia. (COLOMBIA, [MRE], 1979).

Independência do Brasil: rearranjo territorial e a necessidade de fluidez

Ao longo dos três séculos de vigência do regime colonial transformações profundas ocorreram na sociedade brasileira até a constituição do Estado Nacional em 1822. A Independência foi influenciada, no plano externo, pelo avanço da revolução industrial inglesa e pelo liberalismo econômico e político vigente na Europa; no interno, pela consolidação de uma elite econômica e política de ideais liberais e pela transferência da família real para o Brasil e sua fixação no Rio de Janeiro, juntamente com as advindas medidas modernizadoras e centralizadoras do poder político (COSTA, [1988], 1997). No plano territorial houve um deslocamento do pólo dinâmico da economia colonial do nordeste para o centro-sul, devida à decadência relativa da economia açucareira e à ascendência da mineração, e no plano político, à mobilidade da sede de poder de Salvador para o Rio de Janeiro.

Para Costa ([1988],1997), o movimento de independência aconteceu sob arranjos políticos e a luta pela emancipação não provocou modificações na estrutura econômica e

social do país que beneficiasse as camadas populares além ter mantido traços do período colonial como a escravidão. O descontentamento gerado fez eclodir a partir de 1831, intensa convulsão social e política desencadeando as historicamente conhecidas revoltas provinciais.

Por outro lado, a autonomia diante de Portugal significou uma revolução na medida em que rompeu com o estatuto colonial. Contudo, o Brasil passou a ser subordinado economicamente à Inglaterra mantendo a estrutura econômica herdada da colônia. Até 1860 o mais importante meio de transporte era a navegação costeira restrita às cidades litorâneas. A primeira ferrovia foi a Estrada de Ferro de Petrópolis datada de 1854, a instalação da rede telegráfica iniciou em 1852 e o telefone somente surgiu por decreto em 1883. No período colonial o único meio de transporte com rodas foi o carro de boi (CATAIA, 2001). As estradas de ferro, portos e equipamentos foram financiados pela política econômica mercantilista comandada majoritariamente pelo café e os demais produtos de exportação associados à empreendimentos ingleses no Brasil. Conseqüência imediata desse cenário foi o desequilíbrio da distribuição da infraestrutura de transporte no território (SOUZA NETO, 2009).

A precariedade da fluidez do território se pôs a nu quando eclodiu a Guerra do Paraguai (1864-1870) a qual levou o país a um processo de crescente endividamento externo sacudindo a sociedade brasileira. Percebeu-se assim, a necessidade iminente da construção de um Estado-Nação de fato, e de sua unificação em torno de um projeto que vinculasse uma população diversa histórica, cultural e materialmente, e distribuída de modo desigual num território tão imenso (SOUZA NETO, 2009).

A economia da borracha e a produção do espaço amazonense

No período que sucedeu à Independência, após a superação da Revolta da Cabanagem (1835-1840), um evento de origem exógena trouxe à região norte um vigoroso impulso econômico e demográfico com repercussão em sua organização urbana entre 1850 e 1920. “A descoberta do processo de vulcanização da borracha pelo norte americano Goodyear [tornou] o interior da floresta um dos principais alvos do capitalismo internacional” (HUERTAS, 2007, p. 32) conduzindo ao que ficou conhecido como o boom da borracha[13].

A abundância da goma no interior da floresta e sua valorização no mercado internacional como matéria-prima à indústria de pneumáticos inseriu a Amazônia na divisão internacional do trabalho. Capitais nacionais e estrangeiros mobilizaram-se para a região

[13] Denominação dada ao intenso e rápido ciclo econômico advindo do comércio de exportação da borracha.

trazendo a navegação a vapor[14] e fortalecendo o mecanismo de aviamento[15]. Uma corrente migratória advinda, sobretudo, do nordeste brasileiro foi desencadeada como forma de atender a escassez de mão-de-obra na região, movimento esse que superou 300 mil migrantes e foi qualificado por Furtado ([1959], 1971) como a "transumância amazônica". A peonagem e a escravidão por dívida caracterizaram as relações de trabalho. Novos núcleos de povoamento surgiram e anteriores foram revigorados, sendo Manaus, constituída Capital da Província do Alto Amazonas em 1852, e cidade que mais se beneficiou em termos relativos.

Em conseqüência do aquecimento econômico houve uma intensificação das relações entre os centros urbanos resultado de uma mais intensa circulação de mercadorias, financiada igualmente pelo sistema de aviamento que tanto viabilizou a produção como a circulação e o consumo (CORRÊA, 1989).

Nessa fase Manaus e Belém foram os receptáculos da modernidade advinda da Revolução Industrial em curso na Europa o que ficou conhecido como a *Belle Époque*. Grandes firmas exportadoras estrangeiras se instalaram em Manaus a fim de gerir o monopólio da borracha. Os excedentes da produção permitiram a elevação de prédios suntuosos e um fluxo de bens de consumo de luxo europeus. "Diante dos olhos do mundo, Manaus [...], [ficou conhecida] como a 'nova paris' grande cidade moderna e atraente da Amazônia" (HUERTAS, 2007, p. 39).

A economia gerada financiou a modernização do sistema de portos e transporte fluvial, corroborando para o aumento da fluidez territorial interiorizando fluxos nos pontos mais remotos da selva, sobretudo, no sudoeste na região, nos altos rios Madeira, Purus e Juruá, os quais foram efetiva e juridicamente ocupados pela presença dos seringueiros. Assim como da empresa do seringal surgiu a cidade de Rio Branco no Acre; também surgiu "Remate de Males", próximo à atual cidade de Benjamin Constant, distante aproximadamente 20 Km ao sul de Tabatinga, à margem do rio Javari (RIBEIRO, 2006).

A economia da borracha na região do Alto Solimões não representou área com grande volume de extração. Como bem exemplifica Oliveira (1998) "o Alto Solimões figurava entre as áreas produtivas menores, sendo comum que as casas aviadoras de Manaus e Belém a

---

[14] Em 1852 foi concedida exclusividade de navegação no amazonas à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, empresa do Barão do Mauá, condicionado à fundação de 60 colônias ao longo dos rios.

[15] Modelo creditício concebido para o custeio da safra da borracha que era capilarizado até as mais distantes regiões. Institucionalizou a dependência total do seringueiro e a escravidão por dívida.

registrassem sob a rubrica de Iquitos[16], ai englobando igualmente a borracha proveniente do rio Javari e do Peru" (p. 77). Nesse período, "Leticia abrigava um entreposto de comercialização, onde as casas aviadoras de Iquitos no Peru compravam esse produto extrativo" (NOGUEIRA, 2008, p. 170). Além disso, o tipo de seringal existente na região tinha características diferentes das outras áreas e utilizava a força indígena para a produção da goma, o que ficou conhecido como "modelo caboclo" (MENEZES, 2009). A goma extraída no Alto Solimões mais beneficiou a economia peruana do que a brasileira, haja vista que o sistema de aviamento da Casa Aranha até ai alcançava.

Antes e após a Proclamação da República em 1889, os núcleos populacionais de São Gabriel da Cachoeira, São Paulo de Olivença e Tefé configuraram como fundamentais no que se refere ao ordenamento territorial do ocidente Amazônico. Após a Proclamação da República dois fatores de ordem econômica afetaram a condição desses três núcleos: a questão da navegação no rio Amazonas entre Tefé e Benjamin Constant-Tabatinga; e, no final do século XIX, a grande exportação gomífera que, pela primeira vez, deu a região um sentido de economia de grande produção (MENEZES, 2009).

Quando o governo brasileiro resolveu novamente permitir às missões religiosas o controle dessa vasta região, instruindo com o beneplácito do Vaticano (através do Papa Pio X, grande impulsionador do trabalho missionário) as Prefeituras Apostólicas de Tefé, São Gabriel da Cachoeira e São Paulo de Olivença, em 23 de maio de 1910, foram reavivadas e ao mesmo tempo intensificados os marcos e limites internacionais, que mais tarde vieram a ser confirmados pela Comissão Especial de Fronteira (MENEZES, 2009).

A partir da década de 1910 quando a produção asiática de borracha desenvolvida pelos ingleses na Índia baseada em sementes levadas da Amazônia e cultivada em grandes *platations* entrou no mercado mundial suplantando a produção extrativista brasileira, instalou-se a crise da borracha. Assim, a partir de 1919, a queda drástica dos preços levou a desorganização da economia regional de tal forma que entre 1920 e 1960, a Amazônia experimentou um longo período de estagnação econômica com significativas repercussões em sua organização urbana (CORRÊA, 1989). Tais efeitos também afetaram a economia da borracha peruana e colombiana que se somava à brasileira na região do Alto Solimões.

[16] Foi igualmente a economia da borracha que fez Iquitos (Peru) desenvolve-se de forma surpreendente em meio a selva peruana, de tal forma que hoje a cidade tem mais de 400 mil habitantes e seu porto fluvial é o mais importante do país.

Os tratados de limites no início do século XX e o Conflito de Leticia

A emergência pela definição dos limites internacionais entre Colômbia-Peru e Colômbia-Brasil ocorridos no início do século XX na região do Alto Solimões/Amazonas, se deu, sobretudo, devido à economia ascendente da borracha que exigia a determinação quanto ao pertencimento dessa área da floresta amazônica. Os limites haviam sido alinhavados entre os três países desde o advento das Repúblicas tanto na Colômbia em 1819, como no Brasil em 1822 e no Peru em 1824. Contudo, os territórios dos baixos rios Napo, Marañon/Amazonas (peruanos) e Putumayo e Caquetá (colombianos), em tese estavam definidos, mas de fato não. O espaço nomeadamente colombiano, porém praticamente não ocupado, vinha sendo a quase três décadas paulatinamente ocupado por *caucheros* peruanos que desenvolviam nessa grande área uma importante economia, que, tal qual Manaus à época, fez Iquitos pujante.

O limite internacional entre Brasil e Peru havia sido estabelecido desde 1851 quando foi firmado o Tratado de Comércio, Navegação e Limites (Tratado de Lima) definindo a divisa internacional como sendo a linha geodésica Apaporis-Tabatinga. No entanto, a divisa entre Colômbia, Peru e Equador demoraria ainda décadas para ser ajustada.

O primeiro elemento diplomático relativo aos limites internacionais entre Brasil e Colômbia foi o Tratado de Bogotá[17] firmado em 1907. O documento definia a fronteira entre os países como sendo o contorno a "Cabeça do Cachorro", desde a pedra de Cucuí até a confluência dos rios Apaporis e Caquetá (Colômbia), de onde seguiria uma linha geodésica na direção sul até Tabatinga (Brasil).

Em ambos os acordos: Brasil-Colômbia e Brasil-Peru era a linha geodésica Apaporis-Tabatinga que delimitava o limite internacional desses países com o Brasil, isto é, as duas nações reivindicavam a posse territorial sobre mesma linha, que se tratava da margem direita do rio Putumayo desde a base da cordilheira até o Brasil, tendo em vista que o Peru a reivindicava apesar de ser colombiana desde 1824.

Em 17 de dezembro de 1819, foi criada a República da Colômbia em conseqüência dos movimentos independentistas liderados pelo libertador Simón Bolívar. O território da nova República era formado pela união do Vice Reinado de Nova Granada e da Capitania Geral da Venezuela, dividido em três Departamentos: Venezuela, Cundinamarca e Quito, tendo como suas capitais: Caracas, Bogotá e Quito, respectivamente.

---

[17] Também conhecido por Tratado Vásquez Cobo-Martins, delineou os 1.645 km de fronteira Brasil-Colômbia.

Em 25 de junho de 1824, o congresso colombiano reorganizou a República em doze Departamentos e anexou uma vasta área à margem direita do rio Putumayo, passando além do rio Napo, (Departamentos de *Azuay*, *Ecuador* e *Guayaquil*), criando a *Gran Colombia* que teve vida efêmera de apenas 11 anos, até 1830, quando após a morte de Bolívar se desmembrou em três nações distintas: Nova Granada (Colômbia), Venezuela, Equador.

Devido a essa expansão para o sul o Peru entrou em guerra com a Colômbia. O impasse foi resolvido em 1830 após dois anos de combates (1828-1829). O novo limite entre as nações ficou sendo rio Amazonas desde a desembocadura do rio Yarati e seguiria pelo rio Chichipe ou Humcabamba até a cordilheira.

A jurisprudência da época determinava que caberia a cada novo país o mesmo território que possuía quando da Audiência do *Virreynato* em 1810, os quais foram estabelecidos pela cédula de 1802. Baseado nisso a Coroa Espanhola devolveu a província de Maynas ao Peru, que corresponde ao território à margem direita do rio Putumayo.

A partir de 1875 tanto colonos colombianos como peruanos adentraram pela floresta amazônica no baixo Putumayo e Caquetá para extrair inicialmente a quina e posteriormente a borracha para o mercado internacional. No entanto, é bom ressaltar que nesse território, a pesar de "no papel" aquela área pertencer à Colômbia desde sua independência da Espanha (1810), nunca fora de fato ocupada ou colonizada oficialmente por seu governo central. Somente nesse momento, impulsionado pela borracha explorada pelos colonos pioneiros colombianos por iniciativa própria, é que a Colômbia manifesta seu interesse e posse sobre a região. Contudo esta já estava tomada por *caucheros* peruanos desde há quase três décadas.

A partir de 1900 militares peruanos começaram a inquietar colonos colombianos nessa área. Várias tentativas foram realizadas entre os dois países no sentido de resolver a questão territorial sem sucesso. Em 1909 os Estados acordaram em formar uma comissão internacional para averiguar a situação, mas sem êxito a tensão persistiu. Em 1911 um posto aduaneiro situado em La Pedrera foi atacado por militares peruanos. Novas negociações inócuas se desenrolaram até 1912. Entremeio a esse litígio, em 1916, Equador e Colômbia definiram seus limites territoriais mediante o Tratado Suárez-Muñoz Vernaza.

Como foi exposto, o Departamento do Amazonas Colombiano foi objeto de múltiplos litígios, incidentes fronteiriços, gestões diplomáticas e guerra com os peruanos. A questão fronteiriça colombo-peruana levou mais de onze anos para ser definitivamente solucionada. O Tratado Lozano-Salomón estabelecido em 24 de março de 1922, só ratificado em 1934,

conformou o início da empreitada. Pelo acordo fixado Colômbia conquistava o *Trapecio Amazónico* e adquiria uma saída ao rio Amazonas e o Peru permanecia com toda a margem direita do rio Putumayo. No entanto, os *caucheros* instalados em território colombianos desde aproximadamente 1890 vieram a comprometer o acordo que se tornou uma bomba de tempo.

A Casa Aranha foi uma *cauchería*[18] peruana estabelecida por Julio César Aranha e seus irmãos em uma imensa área anterior ao Tratado Lozano-Salomón na região dos rios Igaraparaná e Caraparaná, ambos tributários da margem esquerda do rio Putumayo, em território colombiano. O empreendimento desalojou colonos colombianos, usava mão-de-obra indígena e fomentou o comércio de escravos. Em 1912 a Casa Aranha passou a dominar o comércio de borracha na região e ter força política junto ao governo central de seu país. O governo peruano, por sua vez, fez vistas grossas ao empreendimento que se afiançou ao capital inglês formando a *Peruvian Amazonic Company Limited*. Os fatos patrocinados pela Casa Aranha consubstanciaram antecedentes importantes ao Conflito de Leticia.

Por ocasião da ratificação do Tratado Lozano-Salomón imperava um tom de descontentamento por parte dos parlamentares peruanos; foi quando por intervenção do governo dos Estados Unidos, se firmou em Washington, em 4 de março de 1925, uma Ata Tripartite, entre os representantes de Colômbia, Peru e Brasil, sobre o trapézio amazônico e a linha geodésica Apaporis-Tabatinga. Em 1926 foi assinado no Rio de Janeiro o Tratado de Limites entre Colômbia e Brasil ratificando a linha limite Apaporis-Tabatinga e concedendo aos colombianos o direito de navegação no rio Amazonas. E finalmente em março de 1930, foi ratificado o Tratado de Bogotá, confirmando ser a mesma linha geodésica o limite entre Colômbia e Brasil (COLÔMBIA, MD, 1994).

O Peru viveu um período de governo ditatorial entre 1919 e 1930, seguido em 1931 por uma séria instabilidade política ocasião em que assumiu o poder a União Revolucionária comandada pelo General Sánchez Cerro. Este explorou a inconformidade que havia no departamento de Loreto onde ficavam as caucherías e conduziu a invasão ao território colombiano fronteiriço do sul do país em 1932, violando o estabelecido no Tratado Lozano-Salomón (1922) e desencadeando o Conflito de Leticia (COLÔMBIA, MD, 1994).

Nessa época havia apenas 35 soldados colombianos em Leticia. Estes foram removidos antes da tomada da cidade pelos peruanos para que se desfigurasse um trunfo

[18] Local de produção, distribuição e comercialização de borracha.

militar passando este para um caso de polícia. Após essa manobra, se iniciou o conflito militar que perdurou por quase dois anos até 1934. As forças armadas colombianas eram deficientes e inferiores às peruanas, situação agravada pela localização de Leticia. Após muito esforço o governo colombiano, mediado pelo General Alfredo Vásquez Cobo, angariou meios junto à França, Inglaterra e Espanha e formou uma flotilha de três embarcações que integraram a expedição Amazônica. Esta penetrou o Amazonas por sua foz tendo Manaus como base de apoio, e após ter tomado o posto peruano instalado em Tarapacá em 1933, seguiu para Leticia retomando-a em março de 1934 (COLÔMBIA, MD, 1994). O esforço demandado para consolidar a capacidade de combate veio a contribuir definitivamente para a estruturação das forças armadas colombianas.

Imediatamente ao final do conflito em 1934, a *Comisaría del Amazonas* criada em 1931, foi convertida en Intendência[19] e se criou a *Comisaría Especial del Amazonas* com sede em Leticia, com vias à conceder maior poder político ao Trapézio Amazônico. Quase sessenta anos mais tarde, a reforma constitucional de 1991 veio a elevar o território à categoria de Departamento[20] e Leticia a condição de sua capital. Percebe-se, dessa forma, que desde o final do conflito bélico, o governo central colombiano passou a ter Leticia como localidade de distinto valor geopolítico, destinando desde então especial atenção política e de investimentos, como poderá se perceber nos próximos capítulos desde trabalho. Tais fatos nos remetem a refletir com Raffestin ([1980], 1993) quando afirmou que "o espaço não é significativo por si mesmo: ele só significa alguma coisa quando ligado a uma intenção" (p. 189), isto é o que fundamenta prioritariamente a bifacidade entre centralidade e marginalidade e as relação de poder.

Nessa fase, para reforçar a segurança na fronteira, o Exército Brasileiro instalou novos Pelotões Especiais de Fronteira (PEF) nas localidades de Vila Ipiranga e Vila Bittencourt, ao longo da fronteira com a Colômbia. Quanto a situação do PEF de Tabatinga no ano de 1950, o capitão-tenente Aécio Pereira de Souza (2000), comandante de vários navios da Flotilha do Amazonas da Marinha Brasileira, que guarnecia a região, assim o descreve: "[...] não tinha luz elétrica, até o querosene das lamparinas que mal iluminava o seu pobre quartel era comprado em Leticia; enfim, a sua dependência logística aos colombianos era absoluta" (p. 26). Segundo Souza (2000), no início de 1950:

---

[19] Intendências e comissárias eram espécies de territórios nacionais sem autonomia política ou orçamentária.

[20] Correspondente ao Estado no Brasil.

> Dos poderes constituídos, o único que se encontrava presente no alto Solimões era o emanado do Exército, representado pelos Pelotões de Fronteira. Os cidadãos que viviam naquelas paragens não tinham nenhum compromisso como o Estado, sob pretexto algum, e a recíproca era verdadeira [...], cerca de 90% da população das cidades, vilas e povoados era de analfabetos, e os 10% restantes tinham apenas o primário. Durante os cinco anos em que permanentemente estive em contato com aquele povo, visitando as sedes dos municípios, nunca tive o prazer de conhecer as autoridades locais: o prefeito, o juiz de direito, o promotor público, o médico (p. 63).

Narra ele ainda, sobre uma de suas expedições até Tabatinga:

> Estávamos todos comovidos, olhando a cidade de Leticia e comparando a sua pujança com a miséria e o abandono do casebre da nossa representação ao lado [Tabatinga], onde um punhado de soldados que mais parecia um bando de mendigos vivia debaixo da bandeira de um país que não tinha vergonha de ser humilhado (SOUZA, 2000, p. 77).

Da disputa pela seiva das seringueiras se consolidam as fronteiras

A região oriental da Amazônia colombiana por mais de três séculos não representou valor econômico ou político. Seu território ficou abandonado à sorte dos Tratados de Limites estabelecidos nos distantes gabinetes burocráticos. Toda a região do baixo Caquetá e Putumayo, incluído suas duas margens, tanto em território colombiano como peruano, nos confins da floresta Panamazônica quase em contato com o território brasileiro, ficou até o terceiro quartel do século XIX esquecida por ambos os países de língua espanhola. Os fatores foram diversos: o meio físico, a imponência da selva, a distância, o isolamento, as doenças, mas acima de tudo, a falta de condições econômicas e de interesse político para ligar a região.

Foi a extração da borracha desenvolvida por colonos empreendedores, colombianos e peruanos e brasileiros, que fez brotar a economia capaz de articular a região com o mercado internacional e com o interior de seus países. Essa economia que se tornou pujante em duas décadas e perdurou por quase quatro permitiu o desenvolvimento de importantes cidades como Iquitos e Manaus.

Podemos dizer que as fronteiras firmaram-se de fatos na medida em que foi necessário circunscrever até onde alcançava o poder. Somente nesse momento, abriram-se os olhos dos governantes do Peru e da Colômbia voltando seu interesse para seus respectivos territórios querendo reivindicar sua posse e confirmar suas fronteiras. Trata-se da alienação do território (divisão territorial), criada a fim de torná-lo funcional à produção, assim como nova fronteiras foram sendo produzidas e exigidas, dado que o território também se constitui a base do poder político (CATAIA, 2002).

Enquanto não tinha valor econômico aquele espaço ficou abandonado a própria sorte de suas populações. Diferentemente do lado brasileiro, a estratégia lusa mostrou seu valor. Desde o Tratado de Madri essas terras já eram posse portuguesa por estarem nelas plantadas fortins, ou missões religiosas e serem participantes da incipiente, mas pulverizada atividade de coleta das "drogas do sertão" que fizeram nela se desenvolver uma economia suficiente para manter o território. O forte de São Francisco Xavier de Tabatinga, erigido em 1770, "com mais valor simbólico do que militar" (MACHADO, 1989), cumpriu seu papel e manteve erguida a bandeira brasileira que permanece até hoje na entrada do rio Solimões onde há um dizer, estampado no muro do 8º Batalhão de Infantaria de Selva (8º BIS), adjacente ao aeroporto de Tabatinga, que de longe pode ser visto: "Aqui começa o Brasil!".

1.3 Consolidação da Fronteira (1938-1981): verticalidades institucionais consolidam a fronteira

O processo de consolidação da fronteira Brasil-Colômbia se inicia a partir do final da década de 1930 quando políticas nacionais começam a ser implantadas no contexto da nova conjuntura geopolítica e econômica mundial. Os limites haviam sido definidos, tratados e acordos assinados e reconhecidos, faltava agora tornar aquele subespaço fronteiriço "vivo", instalar os meios técnicos necessários para estabelecer a incorporação dele aos respectivos espaços nacionais. Esse processo vai se desenrolar ao longo de mais de meio século até aproximadamente os anos 1990.

Os Tratados de Limites na tríplice fronteira Brasil, Colômbia e Peru

As definições dos atuais limites internacionais entre Brasil, Colômbia e Peru se deram entre o início do século XX e o final da década de 1930. A primeira fronteira a consolidar-se juridicamente com base em um Tratado Internacional foi precisamente a Brasil-Colômbia. O Tratado de Bogotá ou Tratado Vásquez Cobo-Martins foi redigido em 24 de abril de 1907 em Bogotá e posteriormente ratificação em 20 de abril de 1908 na cidade do Rio de Janeiro. Esse documento definiu a fronteira noroeste brasileira entre Brasil e Colômbia como sendo o contorno da região da "Cabeça do Cachorro", desde a pedra de Cucuí até a confluência dos rios Apaporis e Caquetá (Colômbia), cuja extensão é o rio Japurá (Brasil), de onde seguiria uma linha geodésica até Tabatinga (COLOMBIA, [MRE], 1982). Esta, porém, ainda não estava definida aguardando o desfecho da questão diplomática sobre a fronteira entre Colômbia e Peru, que somente veio a ser resolvido em 1928, e logo depois contestado.

A questão fronteiriça entre Colômbia e Peru levou anos para ser solucionada. O Tratado de Limites e navegação fluvial Lozano-Salomón firmado em Lima (Peru) em 24 de março de 1922, conformou o início da empreitada. Pelo acordo fixado Colômbia adquiria o *Trapecio Amazónico* obtendo uma saída ao rio Amazonas e o Peru ficava com toda a margem direita do rio Putumayo, além disso, concedia mútuo direito de navegação nos rios da região conforme a legislação internacional (COLOMBIA, [MRE], 1979). Por ocasião da ratificação do Tratado, imperava um tom de descontentamento por parte dos parlamentares peruanos, foi quando por intervenção do governo dos Estados Unidos, se firmou em 4 de março de 1925, em Washington, uma Ata Tripartite, entre os representantes de Colômbia, Peru e Brasil, sobre a linha geodésica Apaporis-Tabatinga, possibilitando que o Tratado fosse finalmente ratificado em 19 de março de 1928, em Bogotá. A partir de então a extensão da fronteira entre Colômbia e Peru fixou-se em 1.626 Km (COLOMBIA, [MRE], 1982).

Após longo processo de negociação da Colômbia com seus vizinhos: Equador e Peru, que aspiravam obter uma fronteira oriental com o Brasil na linha Apaporis-Tabatinga, fato que para a Colômbia significava perda de território amazônico que historicamente lhe pertencia, foi finalmente firmado entre Brasil e Colômbia, no Rio de Janeiro, em 15 de novembro de 1928 e posteriormente ratificado em Bogotá em 9 de janeiro de 1930. O Tratado García Ortiz-Mangabeira, constituído de um Tratado de Limites e Navegação Fluvial ratificou o limite internacional Brasil-Colômbia como sendo a linha geodésica Apaporis-Tabatinga, que havia sido alinhavado no Tratado de Bogotá de 1907 e juntamente foram criadas regras para facilitar a navegação fluvial no rio Amazonas entre ambos os países de forma perpétua e recíproca. Uma Comissão Mista de Demarcação de Limites foi montada e seus trabalhos somente se encerraram em 1937, confirmando a extensão da fronteira entre Brasil e Colômbia como sendo de 1.645 Km (COLOMBIA, [MRE], 1982).

Em meados dos anos 1930, após o Conflito de Leticia foi assinado o Protocolo do Rio de Janeiro[21], na cidade que lhe deu nome, em 24 de março de 1934, e ratificado em Bogotá em 27 de setembro de 1935. Esse protocolo foi um acordo de amizade e cooperação entre Colômbia e Peru, que reiterava a vigência e obrigatoriedade do Tratado Lozano-Salomón de 1922, onde os países se comprometeram a estudar um acordo de desmilitarização da fronteira e a não entrarem em guerra ou usar da força como meio para a solução de seus problemas de qualquer natureza (COLOMBIA, [MRE], 1979). A figura abaixo elucida os Tratados de Limites na tríplice fronteira do Alto Solimões:

[21] Também denominado de protocolo Urdaneta–Valencia–Cano y Martua-Belande–Ulloa.

Figura 8 - Tratados de limites internacionais entre Brasil-Colômbia e Colômbia-Peru

Fonte: adaptado por Emerson EUZÉBIO, com base em (COLOMBIA, 1979, 1982, 1994)

A partir do final da década de 1930 até a metade da década subseqüente são fixados os limites internacionais até hoje vigentes entre Brasil-Colômbia e Colômbia-Peru, ou seja, é quanto se formaliza a tríplice fronteira. Esse entendimento reveste-se de particular significado para nosso objeto de estudo na medida em que marca temporalmente e normativamente a fronteira. Conseqüentemente, é a partir dessa fase que os Estados Nacionais vão assumir aquelas localidades situadas na margem do limites internacional (Tabatinga-Brasil e Leticia-Colômbia), como lugares com significado estratégico e valor geopolítico, necessitando de atenção espacial para sua manutenção e desenvolvimento. Nesse encaminhamento, logo em seguida, a Colômbia firmou um convênio de cooperação aduaneira com o Peru representando um instrumento jurídico que afetou a porosidade territorial no subespaço.

O Convênio de Cooperação Aduaneira entre Colômbia e Peru (1938)

Três anos após o Protocolo do Rio de Janeiro, a Colômbia estabeleceu um convênio de cooperação aduaneira para facilitar suas relações comerciais na fronteira com seu vizinho Peru. O Convênio de Cooperação Aduaneira entre Colômbia e Peru (CCACP) aprovado pela Lei nº 160, de 16 de novembro de 1938 (COLOMBIA, [MRE], 1938), posteriormente regulamentado, passou por alguns ajustes e continua em vigor até os dias atuais. O documento conformou uma área de tarifa aduaneira comum entre os países a qual em linhas gerais estabeleceu que os governos da Colômbia e do Peru com o propósito de fomentar o comércio e a navegação entre as duas nações, em comunhão com o Protocolo de Amizade e Cooperação, de 24 de maio de 1934 (Protocolo do Rio de Janeiro), logravam encontrar soluções para as necessidades comuns e promover o desenvolvimento regional.

O território a que se aplica o convênio foi delimitado no caso colombiano da orla do rio Amazonas desde a desembocadura do rio Atacuari até a fronteira com o Brasil, e pelo lado esquerdo do rio Putumayo desde Puerto Assis até o Brasil. No lado peruano, por sua vez, pelo rio Amazonas, desde Iquitos até a desembocadura do rio Atacuari, e pelo rio Putumayo desde a desembocadura do rio Cuhimbé até a desembocadura do Yaguas.

Por este convênio ficou acordado que as embarcações de ambos os países que navegassem pelos rios Amazonas e Putumayo gozariam de completa liberdade de navegação e trânsito, valendo para os rios afluentes e confluentes. Pequenos barcos estrangeiros poderiam atracar na encosta dos rios para comercializar mercadorias desde que já tivessem apresentado os documentos necessários na aduana de entrada e pago os direitos correspondentes quanto à mercadoria de procedência estrangeira. As embarcações deveriam estar documentadas e carregar consigo as notas fiscais das mercadorias e se essas fossem de procedência estrangeira seriam taxadas, produtos agrícolas, derivados e madeira seriam isentos de taxas de importação ou exportação. As administrações de Aduana de Iquitos e Leticia deveriam reunir-se anualmente para avaliar o desenvolvimento da região (COLOMBIA, [MRE], Ley nº 160, 1938).

O Estado Novo, os Territórios Federais e a Amazônia

A situação política do Brasil no início do século XX até o início dos anos 1930 foi marcada por crises políticas recorrentes envolvidas no contexto de um republicanismo formal, autoritarismo tradicional e oligarquias provinciais. O Crash de 1929 desencadeou uma crise econômica que acabou por deflagrar mudanças políticas que levaram a ascensão de Getúlio

Vargas ao poder em 1930. Desde então, o aparelho estatal passou por importantes transformações modernizantes marcadas pela criação de vários órgãos públicos e empresas estatais (das quais muitas atuam até hoje) que tinham a tarefa de promover o desenvolvimento nacional. Sobre essa fase, Costa diz que "a Constituição de 1934 foi de fato liberal e modernizante do país" (1997, p. 45).

Um exemplo foi a criação do Correio Aéreo Nacional (CAN) em 1931, que veio a somar na ação fundamental de penetração da presença estatal militar ao interior do país. O CAN foi responsável por desenvolver atividade pioneira na abertura de novas rotas para a aviação civil facilitando as comunicações e ligando as populações do interior com o centro do país (CARVALHO, 1963 apud HUERTAS, 2007, p. 48).

Para Costa (1997) as iniciativas do período 1930-40, estavam em consonância com as tendências dominantes da relação entre Estado e economia dos países capitalistas centrais da época que orbitavam sobre os princípios da economia keynesiana. A exemplo dos Estados Unidos que vivia a política do *New Deal* para a superação da Crise de 1929.

A ascensão de Getúlio Vargas à presidência, a promulgação da Constituição e a instalação do Estado Novo (1937-1945) significou uma guinada na política brasileira que assumiu um caráter autoritário e centralizador, porém com importantes repercussões econômicas, sociais e territoriais.

A partir do Estado Novo foi iniciada uma nova divisão política, administrativa e territorial na Amazônia. A esse respeito, Lysias Rodrigues[22] (1947) considerava que havia um entrave histórico à evolução político-social do Brasil de cunho geopolítico desde o período colonial. Postulava ele a necessidade de uma nova divisão territorial tendo em vista que 93% da população estava localizada ao leste do território (fachada atlântica), enquanto apenas 6% ficava a oeste, sendo que esta ocupava 64% da área total do país, ou seja, era praticamente despovoada, constituindo um vazio demográfico.

Também Mário Travassos (1947), quanto à Amazônia defendia que comparativamente aos Andes o vale Amazônico tinha capacidade de comunicação muito superior e assim "[…] redobra-se de valor a capacidade corredora da Amazônia" (p. 67). Era necessário estender e interconectar o arquipélago brasileiro, ligando a Amazônia ao resto do país. "Os grandes vales

[22] Major-Brigadeiro-do-Ar. Fez parte do Correio Aéreo Nacional, profundo conhecedor das ligações aéreas do Centro-Oeste e Norte do Brasil, além da divisão territorial defendia a mudança de localização da capital.

são verdadeiros eixos de compartimentação econômicos" (p. 69), e que goza o Brasil "[...] de privilegiada condição fisiográfica em favor da unidade territorial no se refere ao papel vinculador das vias fluviais especialmente o vale amazônico" (p. 122). "Cabe ao Brasil tomar consciência dessa formidável realidade geográfica" (p. 144). […] "Somente o domínio da pluralidade dos transportes poderá integrá-la" (p. 153). Essas considerações faziam muito sentido, haja vista que somente após o final da Segunda Grande Guerra é que a "Ilha Amazônica" veio a ser conectada ao restante do país por meio rodoviário; até então, somente tinha comunicação pelo meio fluvial-marítimo.

A criação de cinco Territórios Federais[23] em 1943 nas áreas fronteiriças se constituiu na primeira ação para mudar essa situação. Tais territórios controlados pelo governo federal através de um representante nomeado com a missão de dotá-los dos fixos necessários à educação, saúde, energia, água potável, vias de acesso e repartições públicas foi a forma política encontrada para sobrepor o poder local expresso pelas rivalidades dos regionalismos (RODRIGUES, 1947).

Eventos com significativa repercussão na Amazônia nessa fase foram: a finalização da demarcação da fronteira Brasil-Colômbia (1937); a transformação da Superintendência de Defesa da Borracha (1912) no Banco de Crédito da Borracha (1942); o segundo ciclo econômico da borracha "Soldados da Borracha"[24] (1943-1945); e a concessão de foro de cidade às sedes municipais de São Paulo de Olivença e Benjamin Constant em 1938, os dois municípios que constituíam o Alto Solimões à época (MENEZES, 2009).

A II Guerra Mundial abala a geopolítica mundial e desperta a Amazônia

A II Guerra Mundial estremeceu as estruturas geopolíticas do mundo e despertou a sociedade brasileira para a circunstância que o país guardava diante da Amazônia, uma relação colonial, sendo conectada ao resto do país por navegação oceânica. A atmosfera mundial contra o nazi-facismo provou a queda de Getúlio e a elaboração de uma nova Constituição em 1946. A partir desta foi incluída a questão amazônica sob dois vieses: valorização econômica e integração nacional. O artigo nº 199 da Constituição destinou 3% da renda da União para a valorização da Amazônia, o que possibilitou a renovação da frota do

[23] Criados pelo Decreto-lei n° 5.812, de 13 de setembro de 1943, durante o governo Vargas, os Territórios Federais do Amapá, Rio Branco, Guaporé, Ponta Porã e Iguaçu, tinham o objetivo geopolítico de tornar mais forte a ação do poder público federal sobre as áreas que haviam sido objeto de litígio fronteiriço.

[24] Contingente de brasileiros que foram mobilizados para a Amazônia a fim de extrair borracha para suprir as necessidades do esforço de guerra norte-americano/brasileiro (1943/45) que provocou uma expansão demográfica (50 mil nordestinos) e um surto econômico. (Rev. bras. Hist. vol.21 no.40 São Paulo, 2001)

SNAPP[25], implantação de sistemas de energia em Manaus e Belém e deu início a construção das estradas de integração nacional (RIBEIRO, 2006).

O fim do Estado Novo e a Constituição de 1946 representou uma guinada política que pela primeira vez contemplou dispositivos voltados aos problemas regionais, dentre os quais estava o Fundo de Valorização Econômica da Amazônia. Esse período denotou uma preocupação maior do Estado brasileiro para com a integração dessas regiões ao centro dinâmico do país (Centro-Sul) por meio dos bancos regionais que vieram a balizar as ações políticas da fase subseqüente, como foi o caso da criação em 1953, da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), que complementada por um Decreto-Lei instituiu a Amazônia Legal[26] e em seguida foi apoiada pelo primeiro Plano Qüinqüenal[27] (1955-1959) para a região.

O segundo governo de Vargas deu continuidade em ritmo acelerado às políticas públicas voltadas para infraestrutura, energia e transportes o que veio a constituir o conjunto de condições que viabilizaram o surto industrial e crescimento econômico verificado no período seguinte do governo Juscelino Kubitschek (JK) e o Plano de Metas.

Dentre as ações contidas no Plano de Metas de JK (1957-1960), as que mais afetaram a fluidez territorial foram a construção de 12 mil km de rodovias nacionais e a pavimentação de 7.215 km, o que deu uma nova configuração às relações inter-regionais do país (COSTA, 1997). Também a construção de Brasília teve grande significado geopolítico como nó de articulação territorial. Nesse sentido, Costa (1997) aponta que a transferência da capital "representou a implantação de um poderoso posto de vanguarda para o norte e o oeste do país" (p. 54), e que, concomitantemente à realização daquela grande obra foram construídas as rodovias: Belém-Brasília; Acre-Brasília; Fortaleza-Brasília; Belo Horizonte-Brasília; e, Goiânia-Brasília, representando quase 6.000 km de estradas federais. Da análise do período (1930-1960) Wanderley Messias da Costa (1997) aponta para a idéia de que:

---

[25] Serviço de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará, criada em 17 de abril de 1940, foi substituída em 10 de fevereiro de 1967, pela Empresa de Navegação da Amazônia S.A. (ENASA) e a Companhia Docas do Pará (CDP).

[26] Área que abrange nove estados brasileiros pertencentes à Bacia amazônica. Composta da totalidade dos estados do Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins, parte dos Estados do Maranhão e Mato Grosso, e cinco municípios de Goiás, totalizando 761 municípios (IBGE, 2005), perfazendo uma superfície de aproximadamente 5,2 milhões de km², correspondendo a cerca de 61% do território brasileiro.

[27] Documento que passou a presidir e orientar o poder público quanto aos projetos para a região. Incluía o zoneamento econômico e social e definia grandes estratégias de curto, médio e longo prazo para a Amazônia.

> Nenhuma política territorial é geográfica ou geopolítica em estado puro, ou seja, simples artimanhas de arranjo ao nível do espaço e do poder estatal. Com o avanço das formas típicas do capitalismo em sua fase atual, elas serão cada vez mais subestratégias da política econômica maior [, logo…] sempre ocuparão os capítulos periféricos dos grandes planos nacionais de desenvolvimento (p. 55).

A esse respeito, verificamos de forma clara que as grandes obras de articulação do território brasileiro, sempre foram realizadas nos momentos de crescimento econômico, e que, ao mesmo tempo, sempre serviram ao poder estatal, incluíram valor geográfico, valor geopolítico e favoreceram a reprodução do capital, seja público ou privado. Também constata-se que aquelas ações pioneiras e audaciosas realizadas entre 1930-1960, muito vieram a contribuir para formar o alicerce que hoje permite a fluidez no território brasileiro. Quanto à segurança da Amazônia, também é nesse período que começam a ser instalados vários PEF, como o 5º Pelotão de Fronteira que ocupou as instalações do Forte em Tabatinga.

A Guerra fria, Doutrina de Segurança Nacional e a hiléia amazônica

Nesse período subseqüente ao final do Segundo Conflito Mundial o mundo passou a orbitar segundo a ordem bipolar do poder internacional em torno dos Estados Unidos ou da antiga União Soviética. Após um período de neutralidade o Brasil alinhou-se ao grupo norte-americano passando a receber orientação política e assumindo compromissos que o colocaram numa posição de interdependência devida a "aliança incondicional com a potência que exercia a liderança no mundo ocidental" (ANDRADE, [2001], 2007, p. 55-56). Para Becker (1994) o cenário histórico de instabilidade política interna e externa (Guerra Fria, Revolução Cubana, etc.) dos anos 1960, conduziu a um conjunto de fatores que associados ao viés ideológico e geopolítico contribuíram para criar um "grau de perigo" oportuno à ação dos militares que organizados vieram a tomar o Estado em 1964.

Ainda em 1949, mal terminado o Conflito Mundial, com o apoio dos Estados Unidos e da França, foi criada no Brasil a Escola Superior de Guerra (ESG)[28], onde foi gestada a Doutrina de Segurança Nacional. A Doutrina carregava em si uma componente ideológica amalgamada na então vigente Guerra Fria: "Guerra improvável, paz impossível", que pairava no globo e influenciava os países sul-americanos. Postulavam que a melhoria das condições de subdesenvolvimento da população brasileira seria condição necessária para a não germinação do "vírus comunista" (FREITAS, 2004). As bases elementares da doutrina foram:

[28] A Escola Superior de Guerra foi criada em 20 de agosto de 1949, visava à realização de análises estratégicas, criação e desenvolvimento de doutrinas e planejamentos; ser centro permanente de pesquisas para a formação da elite militar e civil; e, desenvolver uma doutrina no Brasil alinhada aos Estados Unidos de contenção do Comunismo.

nacionalismo; contenção da ameaça soviética, Estado soberano, aspiração à liderança regional e geopolítica da paz. Nesse cenário, a ocupação e proteção da Amazônia se encaixaram e converteram em premente necessidade.

A constituição do pensamento da Escola Superior de Guerra foi fortemente influenciada pelo General Golbery de Couto e Silva, tanto antes como depois de 1964. Costa (1997), a esse respeito, considera-o como um dos ideólogos do regime militar: "o General Golbery procurou desenvolver suas idéias em torno de um projeto geopolítico para o território nacional" (p. 65). Em sua análise geopolítica, Couto e Silva (1981) considerava o território brasileiro um "vasto arquipélago", carente de integração, composto de um núcleo central "coração do país" e três penínsulas: Nordestes, Centro-Oeste e Sul. Quanto à Amazônia, propunha "inundar de civilização a hiléia amazônica a coberto dos nódulos fronteiriços, partindo de uma base avançada constituída no Centro-Oeste, em ação coordenada com a progressão Leste-Oeste, seguindo o eixo do rio" (COUTO E SILVA, 1981, p. 47). As idéias de Golbery foram materializadas ainda na década de 1950 a partir da construção de Brasília e de rodovias como a Belém-Brasília. No entanto, foi na década de 1970, durante a execução do Plano de Integração Nacional (PIN) que ocorreram os grandes elementos de transformação da Amazônia que perduram até nossos dias.

O significado da construção de Brasília para a integração nacional foi algo de primeira grandeza. Segundo Andrade ([2001], 2007) a questão da transferência da capital já era debatida desde o período imperial e a Constituição Republicana de 1891 determinava que deveria ser transferida para o Planalto Central na área núcleo das bacias hidrográficas do Amazonas, São Francisco e Prata. Contudo, o dispositivo constitucional foi deixado de lado por mais de cinqüenta anos sendo ignorado inclusive por Getúlio Vargas em seus mandatos.

A localização da capital era tida por Rodrigues (1947) como o segundo problema geopolítico do Brasil. Para ele a capital federal deveria deixar de ser no Rio de Janeiro, cidade litorânea, e ser transferida para uma área mais interior do território por razões militares, econômicas, políticas e sociais. A nova localização da capital se constituiria em um nó integrador do território ligando todos os quadrantes, assim como aglutinaria a unidade política nacional rumo à consolidação da nação brasileira.

Após o interregno entre 1891 e a década de 1950, o assunto da nova capital foi trazido a tona novamente. As razões agora, segundo Andrade ([2001], 2007), foram devidas ao aconselhamento dos geopolíticos conservadores que desejavam como capital uma cidade

localizada mais no interior do território, moderna, com boas condições para movimentação de tropas e distante das pressões populares (que ecoavam) nos grandes centros.

Eleito em 1955, Juscelino Kubitschek, assumiu o desafio da construção da nova capital e a inaugurou em abril de 1960. Tal feito marcou o início de uma série de grandes obras, principalmente rodovias de grande valor geopolítico que vieram a interligar o arquipélago brasileiro (TRAVASSOS, 1947).

Sobre a integração nacional, Santos e Silveira ([2001], 2010) apontam que Brasília, por um lado, favoreceu a concentração econômica de São Paulo desequilibrada em relação às outras regiões do país, e por outro, induziu a construção de uma rede de rodovias sobre o conjunto do território, contribuindo para a expansão e articulação do consumo interno. No entanto, lembram que "a própria construção de Brasília teria sido impossível se a indústria já não se houvesse desenvolvido em São Paulo" (p. 46).

O período militar, a Amazônia e as fronteiras

A ascensão dos militares ao poder em 1964 teve repercussões geopolíticas profundas sobre a Amazônia. A integração física da hiléia ao restante do país foi a idéia dominante como resposta geopolítica à cobiça internacional. Era preciso ocupar a grande região para que deixasse de ser um "vazio demográfico". Daí surgiu dois objetivos básicos indissolúveis: integração e ocupação, seguido do lema "Integrar para não entregar" (RIBEIRO, 2006).

A concepção de Integração Nacional nascida como conseqüência do contexto político internacional e nacional conduziu a ações do governo central no sentido de mobiliar o território brasileiro dos meios necessários à sua articulação, vista como condição básica ao desenvolvimento econômico e social e carregava em si uma componente geopolítica que dava relevância especial à Amazônia e à região nordeste do país. Para Costa (1997), esta fase, no que se refere ao planejamento econômico e regional baseado em macro planos inaugurados desde o Estado Novo (1937), representou senão uma continuidade, um aprofundamento do processo de modernização centralizada e a concentração do poder no Estado autoritário.

Como estratégia o governo criou "superórgãos" a exemplo do Ministério do Planejamento de Coordenação Econômica e o Ministério Extraordinário para a Coordenação de Organismos Regionais. Em novembro de 1964 editou o primeiro plano de desenvolvimento, o Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG) para o período 1964-

66. Esse programa continha políticas territoriais e estratégias regionais de desenvolvimento principalmente voltadas para o nordeste e a Amazônia.

Uma nova política de desenvolvimento para a Amazônia foi estabelecida em 1965, e logo em 1966, foram aprovadas leis que definiram a nova estratégia institucional para a região. Esta foi lançada em discurso proferido pelo Presidente Castelo Branco em Macapá e Boa Vista em setembro de 1966, quando lançou a "Operação Amazônia" por meio do Decreto 59.455, de 4 de novembro de 1966.

Nessa mesma fase, foi criada a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), o Banco de Crédito da Amazônia foi transformado no Banco da Amazônia S.A (BASA), foram concedidos incentivos fiscais em favor da Amazônia (todos em 1966) e foi criado o Ministério do Interior (MINTER) em 1967. Concomitantemente, no limite oeste do rio Solimões, ainda em 1965, foi construída a pista de pouso de Tabatinga e, logo em seguida, em 1967, criada a Colônia Militar de Tabatinga, em substituição ao 5º Pelotão de Fronteira que ocupava, mais recuado, desde 1949, a posição do antigo Forte que havia sido destruído pela águas em 1932. Tal Colônia veio a significar a pedra fundamental da atual cidade, que conta hoje com mais de 50 mil habitantes.

As políticas territoriais do regime militar presentes no Programa Estratégico de Governo de 1967 dedicaram preocupação espacial com a Amazônia e continham um duplo objetivo: preservar as fronteiras internacionais e incorporar sua economia ao todo nacional. Na mesma linha, o Plano Decenal de Desenvolvimento Econômico e Social (1967-1976) evidenciou de forma explícita a questão regional e a integração nacional como sendo o objetivo maior a ser perseguido pelo Estado. Do ponto de vista teórico, na análise de Costa (1997), o Plano encarnava a Teoria dos Pólos de Desenvolvimento formulada por François Perroux[29], e que já havia sido utilizada desde a década de 1950.

O Programa Estratégico do Governo para o período subseqüente (1968-1970) manteve as diretrizes quanto à necessidade da integração nacional, porém com medidas mais específicas voltadas para a região Amazônica. Na década de 1970, o I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (I PND), para o período 1972-1974, significou o principal plano global de desenvolvimento, dando continuidade às estratégias de integração

[29] Economista francês que elaborou a teoria dos pólos de crescimento em 1955. Segundo sua teoria, o pólo de crescimento pode vir a tornar-se um pólo de desenvolvimento ao provocar transformações estruturais e expandir a produção e o emprego em suas adjacências.

nacional e buscando expandir a fronteira econômica do país no sentido Centro-Sul, Centro-Oeste, Amazônia e Nordeste (ANDRADE, [2001], 2007).

O Plano de Integração Nacional (PIN), instituído em junho de 1970, em meio ao auge do "milagre econômico brasileiro", representou uma estratégia de alargamento das fronteiras econômicas internas do país (COSTA, 1997). E tinha como meta ambiciosa "rasgar a imensa floresta amazônica de leste a oeste e de norte a sul, encravando em seu âmago uma cruz rodoviária que fosse capaz de descortinar as riquezas escondidas em seu subsolo e proporcionar a colonização da selva, integrando-a à vida nacional" (HUERTAS, 2007, p. 99). As principais estradas ou eixos de integração foram: BR-010 (Belém-Brasília); BR-163 (Cuiabá-Santarém); BR-364 (Cuiabá-Porto Velho); BR-316 (Pará-Maranhão); BR-230 (Transamazônica) e ainda, foi planejada a construção da Perimetral Norte, desde o Amapá até o oeste do Amazonas na fronteira com a Colômbia.

O II PND (1975-1979) afetado pelo declínio da balança comercial buscava estimular o crescimento das exportações e a expansão da fronteira econômica por meio da ocupação das chamadas "áreas vazias" do território. A estratégia para isso foi a articulação de capitais privados nacionais e estrangeiros e grandes investimentos governamentais (COSTA, 1997). Nesse período o governo federal criou vários órgãos, programas e superintendências, como o: Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA); Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste - PROTERRA (1971); Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia - POLAMAZÔNIA (1974); entre outros. Assim o Estado, através de grandes projetos, programas e incentivos fiscais promoveu uma modernização e garantiu a transferência de capitais para a periferia, marcando a fase que Berta Becker (1994) denomina de "modernização conservadora" (p. 148).

Para Andrade ([2001], 2007), nesse período viveu o Brasil a fase do "milagre econômico" chegando a posição de oitava economia ocidental à custa de um profundo endividamento externo, abertura territorial ao investimento estrangeiro, desnacionalização da indústria e parte da economia, permissão de propriedade a grupos internacionais de latifúndios em Goiás, Mato Grosso e Amazônia, se colocando numa posição de sub-potência submissa intermediadora dos interesses dos Estados Unidos na América Latina.

Em análise do período, para Cataia (2001), "os militares sedimentaram uma camada técnica sobre o território brasileiro que possibilitou hoje os presentes sistemas técnicos" (p. 131). Contudo, o planejamento centralizado que, do pós-guerra até os anos 1970, havia

conseguido modernizar o território dando fluidez à circulação passou a mostrar sinais de esgotamento a partir de então (CATAIA, 2001). Ainda sobre essa fase, Bertha Becker ([2004], 2009) aponta a ocupação da Amazônia entre 1970-1985 como um avanço da fronteira como recurso. Isso é válido para a maior parte da região onde significativos recursos econômicos estão disponíveis. Em Tabatinga, no entanto, assim como em várias outras áreas, sobretudo na fronteira com a Colômbia e o Peru, a ocupação foi mais política.

Abaixo trazemos um quadro síntese com as principais ações estatais empreendidas no período entre 1930 e 1985 que vieram a contribuir para a articulação do território nacional e direta ou indiretamente afetaram a Amazônia e suas fronteiras:

Quadro 1 - Síntese das ações estatais afetas a articulação territorial e a Amazônia

Fase	Governo	
1930 1945	Getulio Vargas “Nova República” “Estado Novo”	Correio Aéreo Nacional e Departamento de Aviação Civil – 1931 Constituição – 1934 Serviços de Navegação da Amazônia e Adm. do Porto do Pará (SNAPP) – 1940 Criação de Territórios Federais em áreas fronteiriças - 1943 Banco de Crédito da Borracha (BCB) – 1944
1946 1951 1951 1954	Gaspar Dutra Getulio Vargas	Constituição – 1946 Escola Superior de Guerra (ESG) - 1949 Banco de Crédito da Amazônia (BCA) – 1950 Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) - 1952 Cooperação Militar Brasil/Estados Unidos - 1953 Amazônia Legal – 1953 Superintendência P. de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) -1953 Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA) - 1954
1956 1961	Juscelino Kubitschek "Anos Dourados"	Plano de Metas de JK (1957-1960) – 1956 Zona Franca de Manaus (ZFM) – 1957 (Porto Livre) Rodovia BR-153 (Belém-Brasília) - 1959 Rodovia BR-364 (Cuiabá-Porto Velho-Rio Branco) – 1960 Construção de Brasília – 1960 Estatuto do Trabalhador Rural – 1963
1964 1985	Governos Militares	Estatuto da Terra – 1964 Reestruturação da Amazônia Legal – 1966 Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) – 1966 Banco da Amazônia S/A (BASA) – 1966 Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) – 1967 Empresa de Navegação da Amazônia S.A. (ENASA) – 1967 Plano Decenal de Desenvolvimento Econômico e Social (1967-1976) Projeto RADAM – 1970 Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) - 1970 Programa de Integração Nacional (PIN) – 1970 Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste (PROTERRA) – 1971 Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA) – 1974 I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (I PND) – 1972-1974 II Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (II PND) – 1975-1978 Elaboração do Projeto Calha Norte – 1984

Elaboração: Emerson EUZÉBIO a partir de documentos oficiais

A Panamazônia e o Tratado de Cooperação Amazônica

Terminada a Segunda Grande Guerra a questão geopolítica amazônica assumiu uma nova dimensão. Os interesses internacionais agora se dirigiam para a Amazônia Continental que envolve vários países sul-americanos. Nasce assim, além da dimensão hidrográfica e florestal pré-existentes, uma dimensão geopolítica para a Panamazônica. O prenúncio sobre a grande hiléia amazônica compreendendo uma área florestal de 5,8 milhões de Km^2 distribuídos por sete países, e uma bacia hidrográfica de 6,8 milhões de Km^2 envolvendo seis nações sul-americanas, levou a concepção do Tratado de Cooperação Amazônica.

As mais significativas ameaças de caráter geopolítico sobre a Pan-Amazônia foram: tentativa da criação do Instituto Internacional da Hiléia Amazônica; projetos de ocupação por populações de países superpovoados (projeto hindu, japonês, chinês); a construção do Grande Lago Amazônico; a criação do Centro do Trópico Úmido; a concessão de terras públicas para a exploração de madeireiras, entre outros (RIBEIRO, 2006).

Da germinação iniciada na década de 1960 o Tratado de Cooperação Amazônica foi assinado em 3 de julho de 1978 na cidade de Brasília entre as repúblicas da Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela. Estas resolveram de propósito comum conjugar esforços sobre seus respectivos territórios no intuito de promover o desenvolvimento regional eqüitativo de benefícios à região amazônica para elevar o nível de vida de seus povos, mantê-los em seus territórios e integrá-los às suas economias nacionais mantendo a preservação ecológica da Amazônia e configurando um caminho para a integração e solidariedade de toda a América Latina (COLOMBIA, [MRE], Ley nº 74, 1979).

O Pacto Amazônico, como ficou conhecido (1978), apesar de ter sido um acordo de cunho mais político do que territorial de fato, voltado a configurar um bloco de representatividade dos países sul-americanos diante dos interesses hegemônicos sobre a Pan-Amazônia, no que se refere a porosidade territorial das fronteiras amazônicas, significou o revigoramento dos acordos de liberdade de navegação comercial no curso do rio Amazonas e demais rios amazônicos internacionais, assinados ainda nas primeiras décadas do século XX, por ocasião das definições dos limites internacionais, sobretudo, com repercussões no Alto Solimões, entre Brasil-Colômbia-Peru.

O significado da modernização conservadora para Manaus, a Amazônia e o Alto Solimões

Dentro da estratégia governamental de integração nacional viabilizada pelos projetos agrícolas, pecuários e industriais, foi criada em 1966 a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), em substituição à SPVEA, assim como a transformação do BCA no Banco da Amazônia S/A (BASA), significando incentivos fiscais e financeiros para atrair investidores privados, nacionais e internacionais à região. Tal movimento foi complementado em 1967, pela criação da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), incumbida de desenvolver o Pólo Industrial de Manaus (PIM).

O Estado criou assim as pré-condições materiais (transportes, energia e política fiscal) para a ocupação pretendida, que foi coadjuvada pelas políticas de atração populacional promovidas pelas instituições de colonização, especialmente dirigidas para a população do Nordeste. Foi em função disso que Manaus em pouco mais de uma década tornou-se metrópole regional tendo sua população aumentada entre 1960-1970 em 80%, e entre 1970-1980 em 206**%**, devido à intensa imigração incentivada pelos programas de colonização e à franca expansão do mercado de trabalho, tornando-se uma metrópole macrocefálica, que concentra 48**%** da população total do Estado do Amazonas nos dias atuais (IBGE, 1960, 1970, 1980, 1991 e 2010).

Para Bertha Becker e Claudio Egler (1994), o Brasil alcançou uma melhor posição graças às condições preexistentes: grande território, mercado interno e sólida base industrial estabelecida na fase anterior associada à política deliberada trazida pelo regime autoritário socialmente excludente imposta pelos militares que conquistaram o Estado e puseram em execução um projeto geopolítico para a modernidade. “O projeto geopolítico com o autoritarismo histórico resultou numa modernização conservadora [...] [a que foi] responsável imediata pela emergência do país como potência regional” (BECKER e EGLER, 1994, p. 124). Esse grande projeto geopolítico, contudo, não foi elaborado apenas pelos militares, mas acabou sendo gerido por eles.

O autoritarismo instalado no Brasil foi marcado pelo domínio institucional apontado por Becker e Egler (1994) como autoritarismo-burocrático, nesse período o Estado interveio contra os movimentos populares garantindo o “progresso” continuado e o “desenvolvimento” segundo a ideologia da Segurança Nacional pregoado pela doutrina militar vigente. Para Cardoso (1979), dos regimes militares na América Latina o Brasil viveu uma “militarização

do Estado" (apud BECKER e EGLER, 1994, p. 127), pois, diferentemente dos outros países da América do Sul, o Brasil já era industrializado quando os militares tomaram o poder, e, paradigmaticamente, estes estimularam o aprofundamento da industrialização.

Ainda Becker e Egler (1994), analisando o legado da modernização conservadora sintetiza dizendo que "O Brasil ingressou na modernidade pela via autoritária, e o projeto geopolítico do Brasil-Potência, elaborado e gerido pelas Forças Armadas, deixou marcas profundas sobre a sociedade e o espaço nacionais" (p. 169). Segundo a autora, a economia brasileira alcançou nesse período a oitava posição no PIB mundial, com expressivos avanços na indústria, na agricultura e nos serviços que se interligaram em quase todo o território. Apesar disso, as benesses desse crescimento econômico não foram desfrutadas pela maior parte da população, inaugurando também no Brasil a "modernidade da pobreza".

As repercussões do período no Alto Solimões

Os eventos políticos e as transformações sociais pelos quais passou o Brasil, de forma acelerada, desde os anos 1930 até o final dos anos 1980, trouxeram repercussões espaciais e territoriais significativas para a região do Alto Solimões no extremo oeste amazonense. Em 1950 as ordens religiosas voltaram a atuar na região através da Prelazia Nullius, revestindo a região de distinção especial quanto às ações da Igreja. Entregue aos Capuchinhos Franciscanos, a prelazia com sede em São Paulo de Olivença manteve a tradicional atuação: seminário; catequize e alfabetização (MENEZES, 2009).

A Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia também criada em 1950 não trouxe projetos políticos específicos para o Alto Solimões. Contudo, cinco anos depois, em 1955, desmembramentos municipais no Estado do Amazonas criaram os municípios de Atalaia do Norte, Jutaí e Santo Antônio do Içá. E somente após o regime militar, em 1985, uma nova sucessão de desmembramentos municipais desenhou o atual mapa do Alto Solimões criando os municípios de Amaturá, Tonantins e Tabatinga somando o total de nove (MENEZES, 2009).

Tabatinga foi desmembrada de Benjamin Constant em dezembro de 1981, em obediência ao art. nº 177, da Constituição Estadual, introduzida pela Emenda Constitucional nº 12, de 10 de dezembro de 1981. Mesmo tendo sido o ato declarado nulo em 13 de Maio de 1985, por inconstitucionalidade, a sede de Tabatinga foi instalada em 1º de fevereiro de 1983. Por fim, através da Lei nº 1.707, de 23 de outubro de 1985, Tabatinga foi reconhecida

definitivamente pelo governo federal como Município autônomo. O quadro abaixo demonstra a cronologia de criação e dos desmembramentos municipais que formaram a microrregião:

Quadro 2 - Alto Solimões: leis de criação e de desmembramentos municipais

Município	Desmembrado de	Lei e data de criação
São Paulo de Olivença	Tefé	Lei nº 599, de 31/05/1882
Fonte Boa	Tefé	Lei nº 92, de 23/03/1891
Benjamin Constant	São Paulo de Olivença	Lei nº 191, de 29/01/1898
Atalaia do Norte	Benjamin Constant	Lei nº 96, de 19/12/1955
Jutaí	São Paulo de Olivença, Fonte Boa e Juruá	
Santo Antônio do Içá	São Paulo de Olivença	
Amaturá	São Paulo de Olivença	Emenda Constitucional nº 12, de 10/12/1981, ratificada pela Lei nº 1.707, de 23/10/1985
Tabatinga	**Benjamin Constant**	
Tonantins	Fonte Boa e Santo Antônio do Içá	

Fonte: MENEZES, 2009, p. 234, adaptado por Emerson EUZÉBIO.

A autonomia concedida à Tabatinga e a tantos outros municípios brasileiros a partir de 1985 aconteceu concomitante ao fim do regime militar e ao inicio de uma forte luta pelo municipalismo simultaneamente à eclosão de reivindicações sociais e territoriais em todo o país (CATAIA, 2001). De 1964 a 1980 o número de municípios no Brasil permaneceu praticamente o mesmo senão diminuiu. Entre 1984 e 1997 aumentou de 4.102 para 5.507 (34,4%). Em grande parte devido à Constituição de 1988, que possibilitou a emancipação e fortaleceu juridicamente os municípios (Ibid.).

A partir de junho de 1968, a Lei Federal nº 5.449, declarou vários municípios brasileiros como áreas de interesse da Segurança Nacional, entre eles muitos localizados na faixa de fronteira brasileira, como Benjamim Constant do qual Tabatinga era distrito à época. Desde estão os prefeitos dessas localidades passaram a ser nomeados pelo governador do Estado com a devida anuência do governo federal.

Assim, quando a fronteira política revestiu-se de maior importância aos interesses dominantes, o eixo São Paulo de Olivença-Tabatinga recebeu maior significado político do que teria se fosse uma simples fronteira econômica dentro da própria região. Essas localidades passaram a ter função mais importante que a forma devido ao seu valor estratégico e geopolítico. Sendo possível, assim afirmar, “que a presença institucional da Igreja e das Forças Armadas constituiu nessas cidades, a base para sua a rede urbana que, dentre outras funções, desenvolveu um importante papel político na nacionalização do território” (MENEZES, 2009, p. 230).

Não obstante, a nosso ver, esses núcleos sofreram a atração, da díade fronteiriça, dos núcleos urbanos localizados nos países vizinhos limítrofes. Esse é o caso de Benjamin Constant e Tabatinga e em relação à Leticia (Colômbia), cidades que mantém historicamente relações muitos intensas entre si dada a situação de isolamento de ambas, a distância de seus centros políticos, e, logo, a necessidade do intercâmbio para a própria sobrevivência. Sobre esta situação nos lembra Ricardo Farret (1997) que:

> Isoladas dos dois lados, pelos seus respectivos governos nacionais, as áreas de fronteira desenvolveram estratégias de sobrevivência, criando complementaridades, independentemente das macro-decisões nacionais, pela via dos fluxos de pessoas, bens e serviços (p. 108).

Segue abaixo um quadro que sintetiza a história jurídica da formação do município de Tabatinga desde o período colonial até sua consolidação em 1985:

Quadro 3 - História da formação do município de Tabatinga

Fase	Ano	
Colônia de Portugal	1759	São Paulo de Olivença é elevado a categoria de Vila.
	1768	Criado o povoado de São Francisco Xavier de Tabatinga, onde foi construído um forte para abrigar o destacamento militar do Javari.
	1817	Criado o município de São Paulo de Olivença desmembrado de Tefé, para onde retornaria em 1833 perdendo, inclusive, a categoria de Vila.
Independência	1866	Assentados os marcos de limites entre Brasil e Peru nas proximidades de Tabatinga.
	1892	Recriado o Município de São Paulo de Olivença desmembrado de Tefé.
República	1898	Criado o Município e a Vila de Remate dos Males, atual Benjamin Constant
	1910	Criada a Prefeitura Apostólica do Alto Solimões com sede em São Paulo de Olivença, sob a responsabilidade da Ordem Franciscana.
Estado Novo	1930	Supressão do Município de Benjamin Constant
	1931	Restauração do Município de Benjamin Constant
	1935	São Paulo de Olivença volta a condição de município autônomo
Governo Militar	1968	Município de Benjamin Constant passa a ser Área de Segurança Nacional sob o domínio do Comando de Fronteira Solimões
Abertura Política	1981	Criado o Município de Tabatinga desmembrado de Benjamin Constant
	1985	Aprovação do Projeto Calha Norte.
	1986	Elevação do Aeroporto de Tabatinga à categoria de Internacional.

Fonte: MENEZES, 2009, p. 234, adaptado pelo autor a partir de documentos oficiais.

A conquista do Trapézio Amazônico e a refundação de Letícia

Tão logo encerrado o litígio com o Peru (1934), retomado o Trapézio Amazônico e assinado o acordo de amizade e cooperação (navegação, comércio e aduana) entre os países (Protocolo do Rio de Janeiro - 1934), foram instalados os sistemas de engenharia e as instituições mínimas necessárias ao funcionamento da localidade, pensada como tentáculo estatal militar de defesa do território colombiano. No mesmo ano a *Comisaría del Amazonas* foi convertida em Intendência e criou-se a *Comisaría Especial del Amazonas* com sede em Leticia onde foi construída uma Colônia Militar juntamente com uma unidade do Exército e

uma base da marinha colombianos. Anos mais tarde, na década de 1950, sobre a inicial pista de pouso, foi construído o Aeroporto em 1955 e em 1963 Leticia foi elevada a categoria de Município.

Concomitantemente, a partir do início dos anos 1930 ocorreu um movimento de abertura das estradas ditas de "defesa nacional", ligadas a defesa e soberania do território, especialmente nas áreas de conflito recente com o vizinho Peru. O governo estimulou a criação de colônias militares fornecendo os insumos necessários, especificamente no Caquetá, Putumayo e Amazonas, estratégia que foi chamada de "colombianização da colonização", transferindo a responsabilidade institucional da colonização ao Ministério da Guerra (MESA, 1999). Isso significou o primeiro processo de ocupação incentivado pelo Estado na região da Amazônia colombiana após o declínio gomífero, quando foram criadas às colônias militares e agrícolas a partir de 1940 e 1950, o que possibilitou a consolidação de antigos núcleos urbanos, a criação de novos e o desencadeamento de pequenas migrações internas.

As transformações modernizantes colombianas e ocupação da selva oriental

Entre 1930 e 1946 houve um incipiente, mas dinâmico crescimento do espaço urbano colombiano. Nessa época Bogotá já abrigava 250 mil habitantes e Medellín e Barranquilla davam sinais de importante atividade industrial. Ao mesmo tempo, uma crescente tensão social, urbana e rural provocou a primeira reforma agrária em 1936 (GÓMEZ, 2005). O segundo conflito bélico mundial abalou a economia colombiana em suas exportações e importações e, em seguida, a onda globalizante do pós-guerra levou ao período sangrento vivido na Colômbia, entre 1946 e 1957, conhecido como *La Violencia*. Este foi marcado pelo fanatismo político, o qual desencadeou a deterioração da capacidade produtiva no campo gerando uma migração em massa para as cidades em busca de trabalho. Paradoxalmente, seguiu-se um crescimento econômico da ordem de 5% ao ano, avançando a urbanização que atingiu 38% em 1951, o momento também foi importante para a industrialização e a criação de importantes empresas estatais no país (Ibid.).

No final dos anos 1950 e início de 1960, a violência diminuiu com base no acordo entre os dois partidos tradicionais denominados Frente Nacional, porém, se iniciou nesse período uma nova violência promovida pelas guerrilhas de esquerda que receberam influxo da Revolução Cubana e das guerras de libertação que se desenrolavam na Ásia e na África. Em resposta o Estado promoveu uma segunda reforma agrária (1962-1979), manteve a substituição das importações e a promoção da indústria. Em suma, afirma-se que durante a

Frente Nacional, a economia permaneceu aquecida, houve êxitos sociais, mas não o suficiente para reduzir a crescente desigualdade e injustiça social e territorial (GÓMEZ, 2005).

As redes técnicas no território colombiano passaram a ser construídas de forma intensa a partir de 1950. A rede de estradas no sentido sul-norte, predominantemente, e em menor escala, no sentido leste-oeste, trouxe maior fluidez territorial até os anos 1990. Quanto à navegação fluvial o país pouco investiu em suas regiões orientais marginalizadas de baixa densidade populacional como a Amazônia, os Planos Orientais e o *Chocó*. Já o transporte aéreo, foi nesse período, ampliado e intensificado no âmbito nacional e internacional abrangendo inclusive as áreas mais remotas do território (GÓMEZ, 2005). A infraestrutura portuária manteve-se a mesma em quantidade, sendo melhorado em qualidade, basicamente distribuída ao longo da costa oeste e norte. A melhoria relativa da infraestrutura dessas redes técnicas, contudo, não significou numa diminuição significativa das desigualdades territoriais históricas (GÓMEZ, 2005). Esses sistemas de engenharia ficaram concentrados longitudinalmente junto à Cordilheira, na porção oeste do país, e dispersos na porção leste que inclui a região da Amazônia colombiana.

A declinação do Produto Interno Bruto Agropecuário a partir da década de 1970 atingiu seu mínimo nos anos 1990 por ocasião da implantação das políticas de liberalização da economia simultaneamente ao desmonte do Pacto Internacional do Café que derrubou os preços internacionais vindo a reduzir as áreas de cultivo colombianas. Nessa mesma década houve uma expansão de cultivos ilícitos em torno de 440% em área plantada, as taxas de desemprego e subemprego subiram significativamente, e a estrutura salarial favoreceu o setor financeiro e comercial que gozaram de aumentos na cifra de até 80%, enquanto que o setor industrial não passou de 30% (GÓMEZ, 2005). As 11 zonas francas que vinham sendo implantadas com tímidos resultados a partir dos anos 1970 desviaram-se do seu objetivo inicial, passando a funcionar como espaço de transação e armazenagem nas mãos de comerciantes e especuladores.

Quanto à distribuição da população, no período entre 1964 e 1993, a concentração desta em áreas urbanas se intensificou atingindo 70,8%. Bogotá aumentou sua população de pouco mais de 3 milhões para 6,3 milhões, 17,3 % da população total do país, se constituindo no centro do sistema territorial colombiano. Também se desenvolveu nesse interregno um processo de metropolização dos municípios vizinhos às grandes cidades. A exploração petrolífera e a construção da estrada Marginal da Selva estimularam o crescimento da

população ao largo do piemonte da cordilheira oriental, a continuação da colonização da Amazônia e o auge dos cultivos ilícitos (GÓMEZ, 2005).

A política de colonização colombiana e a selva oriental

No período entre 1940 e 1970 ocorreu um processo de colonização do território colombiano, em parte fomentado por políticas estatais e outra por força de desequilíbrios internos. Fatores relacionados ao esgotamento da fronteira agrícola, à pressão demográfica, às tensões sociais e a violência política dos anos 1940 levaram ao processo da colonização armada[30]. Esse fenômeno desencadeou no período entre 1951 e 1960, por um lado, um grande processo de emigração do campo para a cidade (mais de dois milhões de pessoas), e por outro, milhares de famílias imigraram inversamente em direção ao grande oriente colombiano incluindo a Amazônia, aumentando a população da região em 35%, porém não chegando a atingir a área do Trapézio Amazônico, onde se localiza Leticia (MESA, 1999).

Enquanto os grandes planos orientais recém começavam a receber imigrantes camponeses segregados sem a mínima condição econômica, a industrialização e a urbanização se desenvolviam na área central-norte do país, consolidando mercados regionais e criando um fluxo tecnológico que constituiu pontos de alta densidade técnica no território. De tal forma distribuída que, na década de 1960-70, a população colombiana estava 90% concentrada sobre a região do planalto andino, costa do pacífico e planície caribenha, e os demais 10%, esparsamente situada pelas regiões dos planos orientais e menos ainda na região da floresta amazônica colombiana (MESA, 1999).

No pequeno ínterim entre 1942-1944, ante a necessidade de goma dos Estados Unidos e dos Aliados da Segunda Guerra, se instalou na Amazônia a *Rubber Development Corporation*, empresa norte-americana responsável pela extração e comercialização da borracha com mão-de-obra local. O impulso econômico durou até o final da guerra em 1945[31] quando a Rubber se retirou, deixando muitos acampamentos e pistas de pouso que deram origem a povoados e reavivaram outros antes abandonados (DOMINGUEZ, 1985, 1990).

---

[30] Movimento camponês apoiado pelo Partido Comunista que após 20 anos de resistência à perseguição política passou a ocupar terras, amparado por grupos liberais e comunistas que dirigiam o processo de colonização num movimento de migração defensiva denominado de *Columnas en marcha*. Áreas do território foram controladas por colonos armados comandados por frações dos partidos Liberal e Comunista no interregno de 1955 a 1965 constituindo o que se chamou de Repúblicas Independentes (MESA, 1999, p. 68-72).

[31] Similar ao que ocorreu na Amazônia Brasileira por meio dos “Soldados da Borracha”.

Nos locais residuais da borracha, núcleos de povoamento surgiram, assim como muitos outros nos pontos onde estiveram instaladas as Repúblicas Independentes originárias da colonização armada, que por onde passaram as *Columnas em Marcha* deixavam germes populacionais. Em 1958, a anistia política concedida pela Frente Nacional levou a fragilização do movimento camponês (1960) e conduziu o governo ao combate às Repúblicas Independentes, introduzindo o Exército nesses territórios por meios das Colônias Militares e recuperando o seu controle. Paradoxalmente, do desmantelamento desses núcleos nasceram as FARC[32] em 1965 (MESA, 1999). Essas colônias militares também deram origem a núcleos populacionais urbanos.

Simultaneamente, entre 1950-1970, no extremo sul do Trapézio Amazônico, praticamente isolado, o governo central colombiano movia esforços para ocupar e reforçar sua presença em Leticia, como premente necessidade à manutenção do território no sentido geopolítico *stricto sensu* da nova fronteira a ser desenvolvida economicamente que lhe possibilitaria acesso à navegação ao vale do rio Amazonas. Leticia nasce assim, tal como Tabatinga, resultado de uma verticalidade estatal de caráter militar[33] para assegurar a posse, o controle e a manutenção do território na tríplice fronteira internacional. Até 1970, Leticia era uma vila com uma população que não ultrapassou 5 mil habitantes. Foi no período seguinte, quando por um lado, se dava a contração econômica internacional (1980), por outro avançam os cultivos ilícitos de coca pela selva colombiana, que a população de Leticia sofreu um saldo.

O narcotráfico e a ocupação da Amazônia colombiana

Algo similar economicamente e territorialmente ao ciclo da borracha se desencadeou na selva colombiana a partir do final da década de 1970, simultaneamente à crise econômica mundial dos anos 1980. Até final da década de 1960 os cultivos ilícitos na Colômbia eram pouco conhecidos (GÓMEZ, 2005). No final dos anos 1970 a ampliação dos cultivos de coca na região de fronteira Equador-Peru se alastrou ao longo do rio Putumayo (fronteira com a Colômbia) e promoveu uma importante migração e colonização que tomou vastas áreas indígenas (MESA, 1999). As condições bioclimáticas favoráveis da região amazônica entre a Bolívia, Peru e Colômbia somadas ao baixo investimento necessário favorecem a produção de coca e seu cultivo na região (Ibid.). O acesso aos produtos químicos indispensáveis ao processamento da pasta e os meios de transporte, fundamentais ao negócio, foram

[32] Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC).

[33] Instalação da Colônia Militar de Tabatinga (1967) e da Base Naval da Armada Nacional da Colômbia, na década de 1930 logo após o final do Conflito de Leticia.

encontrados no subespaço Leticia-Tabatinga, principalmente por oferecer a saída fluvial pelo rio Amazonas-Solimões em direção a Manaus e daí aos mercados internacionais. O subespaço passou assim a configurar como corredor de exportação da droga e favoreceu ao desenvolvimento do chamado Cartel de Leticia[34] em 1979. Entretanto, contraditoriamente, foi o maior responsável pelo incremento populacional dessa região, especialmente de Leticia.

A economia gerada em torno da droga produziu o que ficou conhecido como "colonização do narcotráfico" nos anos 1970 (MESA, 1999, p. 78). Foi o caso de Leticia, que entre 1973 e 1985 (12 anos) teve sua população aumentada de 5.849 para 17.005 habitantes (191%). O tráfico de drogas se tornou o carro chefe da economia regional entre 1977-1986, levando consigo tanto o crescimento econômico de Leticia, como o de sua vizinha Tabatinga, onde o dinheiro da droga era lavado e gasto pelos traficantes devido à desvalorização da moeda brasileira na época e à fragilidade da polícia local (STEIMAN, 2002). O auge do tráfico se deu em 1986 e representou também um *boom* econômico em Tabatinga promovendo o alastramento do comércio e uma corrente emigratória. Essa atividade, contudo, conduziu quantidade de pessoas de ambas as nacionalidades a pagarem com suas vidas às dívidas do envolvimento com o ilícito, fato que perdura ainda em nossos dias.

Tal situação nos remete a refletir sobre o que Raffestin ([1980], 1993) havia exposto a respeito ao nascimento das nodosidades e centralidades. Elas aparecem quando os atores lançam uma estratégia de controle e se estabelecem num lugar escolhido pela facilidade que oferece à defesa ou irradiação do poder, tornando-se fundamentais as linhas de comunicações organizadas em rede para viabilizar a circulação e as trocas. "Aqueles que estão em condições de exercer o poder criam o território organizado". (Ibid., p. 197). É o caso da instalação do tráfico de drogas em Leticia nos anos 1977-1986, o lugar estava deficiente em seu poder institucionalmente constituído, todavia dispunha de facilidades de comunicação que possibilitam a circulação e as trocas, assim desenvolvido o poder econômico não demorou o estabelecimento do poder político pelo Cartel de Leticia. Tal como citou Machado (1996), as atividades ilícitas podem gerar efeitos geográficos sobre a estrutura e distribuição da população, processos migratórios, enfim "modificações das estruturas de poder" (p. 27).

[34] Foi considerado o terceiro maior da Colômbia, sendo dissolvido na década de 1990. (STEIMAN, 2002).

PARTE II

FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL BRASILEIRO-COLOMBIANA: AS ÚLTIMAS TRÊS DÉCADAS DA FRONTEIRA BINACIONAL

2 CAPÍTULO II - FLUIDEZ TERRITORIAL NA FRONTEIRA

Nos dias de hoje, torna-se um desafio entender as novas formas de articulação dos subespaços amazônicos com mundo globalizado. Importa-nos assim saber: como estes vêm se inserindo no meio técnico-científico-informacional? Como os Estados vêm provendo as cidades amazônicas dos fixos necessários à maior fluidez requerida pelos mercados e sociedades locais? Ao mesmo tempo, torna-se importante verificar quais têm sido as conseqüências da implantação dessas próteses sobre o território. Considerando que estes trazem a reboque uma psicosfera particular muito diferente da existente, tradicional, cabocla e/ou indígena. Nesse sentido, o presente capitulo traz à luz elementos fundamentais que dão suporte ao entendimento da fluidez territorial do subespaço Tabatinga e Leticia. O objetivo desse inventário é tanto conhecer os objetos técnicos que viabilizam o movimento, quanto estudar o sistema de fluxos envolvidos na escala local e extra-local.

2.1 Fluxos comerciais locais e extra-locais

As transações comerciais estabelecidas entre as cidades gêmeas, delas para o interior de seus países e para com o exterior são muito influenciadas pelo contexto regional em que se inserem. A escassa dotação de recursos e o reduzido tamanho de seus mercados internos pesam sobre o desenvolvimento dos seus circuitos produtivos de forma que os produtos que podem oferecer à cidade vizinha estão relacionados à sua capacidade de se conectar aos mercados de seus respectivos países (GRUPO RETIS, 2009).

Essa capacidade de articulação com os mercados internos e externos é determinada pelas próprias condições de fluidez e porosidade territorial do subespaço. Os fixos que viabilizam a primeira condição e os fluxos que se estabelecem estão sendo abordados nesse capítulo, as normas que permitem a segunda serão tratados no próximo.

O conjunto de normas vigentes constituídos de acordos binacionais tece uma trama de benefícios fiscais que determina as possibilidades comerciais de/para o subespaço. É o caso, por exemplo, dos combustíveis (gasolina e diesel) que Leticia importa do Brasil via Manaus com uma redução tributaria da ordem de 50% comparativamente ao mesmo combustível comercializado em Tabatinga e no restante do Brasil. Por essa razão os tabatinguenses compram combustível em Leticia.

Também em função de um acordo entre Brasil e Peru, é permitida a navegação com cargas pelo rio Amazonas, desde sua foz até a jusante. Essas cargas passam em trânsito

através de balsas e navios de grande calado que não param em Tabatinga e chegam até Iquitos (Peru), 245 km a oeste de Tabatinga. Dessa forma Iquitos se torna a principal responsável pela abundante oferta de produtos importados da China e do sudeste asiático no mercado local. Fitas, CDs e relógios asiáticos chegam à Tabatinga por sacoleiros e ambulantes peruanos. Haja vista que Iquitos se constitui uma área de livre comércio peruana.

Nas lojas e mercados de Tabatinga, os artigos mais procurados pelos colombianos são produtos de alimentação industrializados oriundos do centro-sul do Brasil via Manaus. Além dos básicos de alimentação como arroz, feijão, açúcar, macarrão, óleo de soja e outros, as carnes congeladas, principalmente as de frango, frios, enlatados, bebidas e artigos em geral. Esses produtos são comprados em Tabatinga pelos leticianos tanto no varejo como no atacado, e abastecem a Leticia e várias localidades e povoados colombianos e peruanos situados nos arredores, a exemplo de Puerto Nariño, a cerca de 87 km à noroeste de Leticia.

No sentido contrário, os produtos mais procurados pelos brasileiros em Leticia são os eletro-eletrônicos, bebidas destiladas, perfumes, roupas e calçados. Essas mercadorias são importadas para Leticia sem impostos de Áreas de Livre Comércio nacionais como os *San Adresitos* de Bogotá e internacionais como Miami e Panamá. Essas mercadorias são postas à venda nas lojas de Leticia com preços compensadores comparativamente aos praticados no Brasil devido, sobretudo, ao diferencial tributário.

Outro fluxo comercial representativo em volume e importância para o aprovisionamento tanto de Tabatinga como de Leticia é o de produtos agrícolas não industrializados como: batata, cebola, tomate, feijão, lentilha, alho, ovos, cenoura, beterraba, pimenta, condimentos e grãos a granel em geral. Esses produtos são cultivados em parte pelos ribeirinhos brasileiros e peruanos situados às margens do rio Solimões/Maranõn, mas, sobretudo, pelas populações agrícolas tradicionais peruanas que vivem nos vales entre a serra andina e a costa daquele país nas Províncias de Huánuco, Arequipa, Cusco, Lima, entre outras, em virtude das condições favoráveis de clima e solo daquelas regiões e chegam ao subespaço por via fluvial. Uma quantidade menor de origem colombiana é cultivada na região andina (Departamentos de Cúcuta, Cundinamarca, Antioquia e outros) em condições de clima mais frio como a couve-flor, o brócolis, o pimentão, o nabo, a maçã, a pêra, etc. Estes chegam à Leticia por via aérea com preços mais altos, todavia, por não terem concorrentes têm mercado certo.

Figura 9 - Comercialização de produtos agrícolas por peruanos em Tabatinga

Autor: Emerson EUZÉBIO, novembro de 2009.

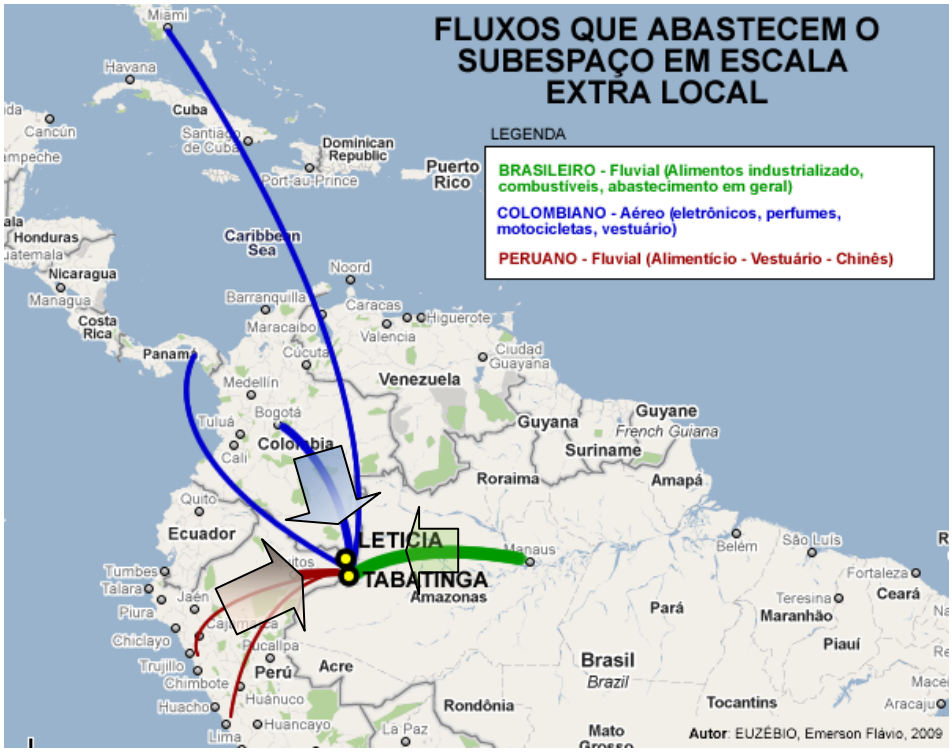
A pesca é seguramente a atividade que tradicionalmente envolve o maior número de pessoas. A maior parte dos pescadores que atuam na região são brasileiros, contudo o grande mercado de peixes é colombiano. A maior parte dos pescadores se submete ao sistema de aviamento da pesca praticado pelos frigoríficos colombianos de Leticia devido aos altos custos e à dificuldade de obtenção dos equipamentos e materiais de pesca, associados à indisponibilidade de crédito e financiamento. Nessa região do Alto Solimões a área potencial de pesca brasileira é maior que a dos demais países, sobretudo dos "peixes de couro[35]". Esses têm baixa aceitação no mercado brasileiro, no entanto são considerados nobres na Colômbia. Leticia reúne o pescado regional, os congela in-natura em seus frigoríficos e vende para o centro da Colômbia e exportação para Europa, Argentina e Chile constituindo uma importante fonte de renda e entrada de divisas para a cidade de Letícia.

Nesse cenário comercial fortemente influenciado pelo território (fluidez e porosidade) ainda há um fenômeno fundamental a ser considerado. O câmbio, este é um elemento sempre presente nas relações de vizinhança inter-fronteiriças vividas no subespaço. As informações que temos indicam que a moeda brasileira obedece ao seu valor oficial de Brasília enquanto a moeda colombiana (peso) na cidade de Leticia tem um valor desvinculado do valor oficial de Bogotá. O peso "leticiano" estaria vinculado às variações de mercados locais associado à oferta e demanda pela moeda, intimamente relacionada ao comércio do pescado.

O mapa abaixo exemplifica os principais fluxos extra-locais articulados no subespaço. As linhas azuis representam fluxos colombianos, as vermelhas peruanos e a verde brasileiro.

[35] Designação comum a determinados peixes que possuem o corpo desprovido de escamas ou revestido de placas ósseas. São peixes grandes, muitos comuns da região amazônica e sua pesca é realizada de novembro a maio, época das cheias dos rios.

Figura 10 - Principais fluxos que abastecem o subespaço em escala extra-local



Fonte: Trabalho de Campo, Emerson EUZÉBIO

Os produtos importados pelo Peru das Ásia (China e Sudeste asiático) passam via rio Solimões em frente ao subespaço diretamente à Iquitos e depois retornam para Tabatinga e Leticia pelo "circuito inferior da economia" (SANTOS, [1979b], 2008). Tabatinga, por sua vez, atua como fornecedora em atacado de produtos alimentícios industrializados às localidades brasileiras, colombianas e peruanas adjacentes ligadas por via fluvial, inclusive Iquitos para alguns produtos. Eletrodomésticos e tecidos, enlatados, frutas e verduras de clima frio são importados de Bogotá para Letícia por via aérea e comercializados localmente no subespaço. Os produtos agrícolas não-industrializados que abastecem as cidades são, sobretudo, de origem peruana, como já foi descrito.

Todos estes fluxos são viabilizados por um conjunto de sistemas de engenharia destinados e especializados para esse fim, isto é, permitir o transporte material e imaterial de cargas e passageiros por via fluvial, aérea (para os fluxos regionais e internacionais) e por via terrestre (para os fluxos inter-urbanos), mas também são regulados por um conjunto de normas estabelecidas, as quais serão tratadas no próximo capítulo.

2.2 O conjunto de fixos que viabilizam os fluxos e as ações

As telecomunicações e internet

Entre os elementos que caracterizam o meio técnico-científico-informacional, o último, informacional, é um fator que vêm adquirindo relevância crescente à medida que a divisão territorial do trabalho se acentua na escala global. A informação flui entre os lugares conduzindo mensagens que são, antes de tudo, fontes preciosas de apoio à decisão, contribuindo para consubstanciar as ordens, as quais são, em última instância, os elementos que irão agir diretamente sobre a sociedade e o território após executadas pelas firmas, instituições e pessoas. Para Bertha Becker ([2004], 2009), as redes de telecomunicações na Amazônia se constituem elementos de crucial importância para o estabelecimento das relações global-local. Nesse sentido, apresentamos a seguir informações de ordem técnica[36] a respeito das tecnologias e possibilidades de comunicações no subespaço em questão.

Em Tabatinga a empresa OI[37] possuí um link satelital que conecta sua central local com o sistema da Nacional da OI de voz e dados (telefonia e internet). Na cidade, a empresa possui uma central digital de voz que comporta a demanda de telefonia local, sendo esta a única concessionária que presta esse serviço à população. Através dela também é possível obter o serviço de internet, porém, exclusivamente através de linha privativa (LP) locadas para pessoas jurídicas a uma velocidade máxima de 512 Kbps[38].

Nessa modalidade seus clientes são o Banco do Brasil, o Bradesco e a Caixa Econômica Federal. Segundo as informações coletadas, a empresa não está oferecendo este serviço a novos clientes devido à impossibilidade técnica, isto é, a banda disponível que se recebe é muito estreita para poder distribuir a um número maior de clientes, se assim o fizesse, perder-se-ia velocidade significativamente. A telefonia fixa é distribuída normalmente pela rede de cabos que abrange a maior parte da cidade, com exceção de poucos locais específicos de urbanização muito recente, os quais estão em fase de expansão.

---

[36] Desde dezembro de 2009 viemos realizando um levantamento sobre como se estabelecem os serviços de telecomunicações e internet no âmbito das cidades de Tabatinga e Leticia. Obtivemos informações mais detalhadas sobre Tabatinga do que sobre Leticia. As informações foram alcançadas por meio de entrevistas realizadas junto aos escritórios das concessionárias locais das duas cidades. Em Tabatinga as informações foram obtidas no escritório da OI e com os proprietários de duas micro-empresas privadas locais que prestam serviço de Internet via transmissão de rádio sem fio (Wireless), e em Leticia nos escritórios da duas operadoras locais que serão apresentadas a seguir.

[37] Nome fantasia da empresa de telefonia Tele Norte Leste Participações, antiga Telemar, que recentemente em 2009, adquiriu o controle da Brasil Telecom e passou a atuar em todo o território nacional, com a nova marca apenas “Oi”.

[38] Kylobit por segundo. Unidade de medida de velocidade de transmissão de dados. 1.000 bits por segundo.

A telefonia móvel (celular) passou a ser oferecida pela empresa TIM a partir de 2003 e em 2008 pela VIVO. Ambas oferecem telefonia celular com tecnologia GSM[39], sendo que a TIM[40], a partir de 2008 passou a oferecer internet móvel com velocidade nominal de até 200 Kbps. Contudo, na prática, com a intensa demanda pelo serviço a velocidade não passa de 40 Kbps, o que corresponde a menos que uma conexão de internet por linha discada, a mais antiga e mais lenta tecnologia. No entanto, em Tabatinga não há provedores locais de internet discada. A única forma de se estabelecer uma conexão de internet discada seria fazendo uma ligação interurbana (para outro código de área) o que seria muito caro e não compensador pela qualidade e velocidade muito baixas.

As telecomunicações na região da selva amazônica sofrem dificuldades técnicas particulares devidas à extensão da floresta e a distância dos grandes centros nodais. Praticamente todos os links que a conectam aos centros do país são estabelecidos por meio de satélites. Isso implica altos custos e dependência tecnológica das poucas empresas que prestam esse serviço no território nacional. Nesse sentido, ao se analisar a história da Embratel verificamos a importância da sua atuação e o atraso tecnológico do país quanto à interligação do espaço nacional.

A Embratel[41] foi criada em 1965 pelo Presidente Castelo Branco (primeiro presidente do regime militar) com a finalidade de prover os meios de comunicação necessários a conectar o país. Em 1985 lançou seu primeiro satélite, o Brasilsat A1 para prover comunicações domésticas e em 1986 o Brasilsat A2 para complementar o sistema de telecomunicações via satélite. Em 1996, ao incorporar a tecnologia digital, a empresa passou a distribuir a internet e operar sistemas de fibras ópticas entre as principais cidades do país, e estabeleceu convênios com instituições acadêmicas.

Em 2007 a Embratel ativou um sistema pioneiro de comunicações por fibra óptica entre Porto Velho e Manaus operando a uma velocidade de 768 megabytes por segundo.

---

[39] GSM - Global System for Mobile Communications ou Sistema Global para Comunicações Móveis (2G), trata-se de uma tecnologia de telefonia móvel utilizada em mais de 200 países totalmente digital inclusive o canal de voz com possibilidade de prover serviços adicionais como, email, mensagem de texto e mensagem de voz.

[40] TIM Brasil, subsidiária do Grupo Telecom Itália, atua no Brasil desde 1998, com o lançamento do serviço TDMA no Estado da Bahia e em 2002 lançou o serviço GSM em todo o país. É integrante da carteira do Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) 2008/2009, da BM&FBOVESPA e recentemente incorporou a Intelig, empresa estatal de telefonia do Estado de Minas Gerais.

[41] Privatizada em 29 de julho de 1998, hoje faz parte da Telmex Internacional, S.A.B. de C.V. (Telmex Internacional) (BMV: TELINT; NYSE: TII; LATIBEX: XTII), empresa líder em serviços de telecomunicações com operações no Brasil, Colômbia, Argentina, Chile, Peru, Uruguai e Equador.

Recentemente recebeu a licença de operação do IBAMA[42] para a conclusão da obra, que envolveu uma linha aérea com 5.388 postes. Em 2009 elevou a capacidade de comunicação de dados e telefonia da fibra Porto Velho-Manaus para 2,5 gigabytes por segundo (Gbps), melhorando as condições da capital amazonense.

Também em 2007 a Embratel ativou sua terceira geração de satélites de comunicações, com o lançamento do satélite Star One C1 e em 2008 lançou o Star One C2. O C1 substituiu o Brasilsat B2 ampliando a cobertura para além do Território Nacional. Esse satélite que opera nas Bandas C, X e Ku possibilita a transmissão de vídeo, internet banda larga e telefonia em localidades remotas.

A ampliação da capacidade de operação via satélite da Embratel a partir de 2007 é um fator potencial que pode levar melhores condições técnicas à Tabatinga e às cidades amazônicas. Contudo, hoje privatizada, o que define as prioridades de atendimento é o mercado que está presente nos lugares onde há maior volume de consumidores. Então cabe perguntar: quando as pequenas cidades amazônicas que, em sua maior parte têm população menor que 20 mil habitantes, serão atendidas? Qual será a prioridade da OI para Tabatinga? Enquanto isso o lugar permanece quase desconectado à margem das condições necessárias ao desenvolvimento de suas empresas e de sua sociedade.

A ampliação recente dos serviços da Embratel é fundamental para a Amazônia brasileira e para Tabatinga. Tendo em vista que ela e a Oi são as empresas que dominam o setor de telefonia fixa, internet banda larga e TV digital na região norte e oferecem serviços via satélites. Em 2004, uma joint-venture formada pela espanhola Hispasat e a Oi criou a Hispamar Satélites, que lançou em 2009 seu segundo satélite chamado Amazonas 2 dobrando a capacidade de atendimento às Américas. Isso demonstra que a Oi "Brasileira", ao mesmo tempo em que vem buscando novos mercados, também consolida autonomia e certo monopólio sobre as telecomunicações na região norte brasileira. O Programa de inclusão digital GSAC[43] do governo federal que leva internet às cidades amazônicas, por exemplo, é um dos grandes clientes da Embratel.

---

[42] Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, criado 22 de fevereiro de 1989, por meio da Lei nº 7.735.

[43] Programa de inclusão digital do Governo Federal coordenado pelo Ministério das Comunicações que visa promover a inclusão digital em todo o território nacional levando telefonia fixa e internet preferencialmente as cidades do interior de difícil acesso e as escolas de modo geral. Para isso se utiliza de parcerias com instituições responsáveis – normalmente órgãos públicos – ou entidades conveniadas sem fins lucrativos. Fonte: www.gesac.gov.br

A questão normativa também afeta a provisão de telecomunicações na região amazônica. Desde que se instalou o modelo neoliberal nos anos 1990 e as telecomunicações foram privatizadas em 1998 permitindo a formação de grupos hegemônicos formados pela fusão das antigas concessionárias estaduais sob o domínio de poucas empresas privadas, o território foi monopolizado e passou a obedecer a exclusiva lógica do mercado, amparado pela norma estatal e regulado pela ANATEL[44].

Hoje por exemplo a Oi, antiga Telemar, que até 1998 atuava no sudeste, nordeste e norte, atua no país inteiro abarcando 16 empresas desde 2001 e em 2009, ao comprar a Brasil Telecom, se tornou a maior operadora do país. Apesar de constituir uma empresa nacional, monopoliza o setor e estabelece suas prioridades conforme as demandas do mercado. Assim, ou lugares opacos da região norte e especialmente as do interior do Amazonas continuarão "escuros", enquanto os já luminosos tendem a ficar ainda mais brilhantes. Teria o Estado que, por meio da ANATEL, normatizar a atuação dessas empresas no território nacional no sentido de equilibrar as disparidades de telecomunicações do território brasileiro. Enquanto isso não acontece, o único meio é o governo tornar-se um grande cliente ao ponto de despertar a atenção da Oi, drenando dinheiro público para o benefício privado.

Na cidade Leticia o serviço de telefonia fixa é prestado pela empresa *Telefónica Telecom* pertencente ao grupo espanhol *Telefónica*, que cobre as localidades de Leticia, Puerto Nariño e Compartel. Aos dois primeiros municípios a empresa oferece os seguintes serviços: telefonia fixa, internet banda larga por fio e televisão digital, sendo que esses serviços podem ser solicitados individualmente ou em forma de pacote. A internet de banda larga utiliza a tecnologia ADSL[45] com velocidade de até 1 Mbps.

O serviço de telefonia móvel celular é prestado pela empresa colombiana COMCEL e pela espanhola Telefónica MOVISTAR. Ambas as operadores oferecem telefonia móvel com tecnologia GSM em Leticia e Puerto Nariño. A MOVISTAR disponibiliza ainda internet móvel GSM com velocidade de até 64 Kbps e a CONCEL oferece internet via GPRS[46] que é um canal de GSM com velocidade até 200 Kbps.

---

[44] Agência Nacional de Telecomunicações. Primeira agência reguladora do Brasil criada em 1997.

[45] Asymmetric Digital Subscriber Line (ADSL) é uma tecnologia de comunicação que permite transmissão de dados (internet) via linhas telefônicas com fio convencionais em alta velocidade sem ocupar a linha de voz.

[46] GPRS - Serviço de Rádio de Pacote Geral é uma tecnologia que aumenta as taxas de transferência de dados nas redes GSM oferecendo uma taxa de transferência de dados muito mais elevada que as anteriores.

Quadro 4 - Serviços e tecnologia de telecomunicações e internet

Serviços	Tabatinga	Leticia
Telefonia Fixa	OI	TELEFÓNICA
Telefonia Móvel	TIM e VIVO (GSM)	MOVISTAR e CONCEL (GSM)
Internet Discada	Não disponível	Obsoleto
Internet Banda Larga por linha privativa	OI Contratos com pessoas jurídicas limitados	Sem Informação
Internet Banda Larga por linha telefônica ADSL	Não disponível	TELEFÓNICA
Internet Móvel	TIM e VIVO (GPRS)	MOVISTAR e CONCEL (GPRS)
SÍNTESE	Psicosfera limitada; Menores possibilidades de serviços privados e públicos via internet; Vida de relação menos intensa; Menos número de conexões extra-locais;	Psicosfera ampliada; Maiores possibilidades de serviços privados e públicos via internet Vida de relação mais intensa; Maior número de conexões extra-locais;

Elaboração: Trabalho de Campo. EUZÉBIO Emerson. Outubro de 2010.

O quadro acima permite-nos avaliar que o cenário quanto a telecomunicações e internet enquadra Leticia como uma localidade melhor servida desses serviços em qualidade, quantidade de operadores e velocidade de acesso. Um diferencial muito significativo nesse sentido é o oferecimento de internet banda larga por linha telefônica (ADSL) na planta urbana de Leticia. Isso traz uma diferença expressiva quanto à qualidade e velocidade de acesso à internet comparativamente a Tabatinga.

Alias, é essa diferença tecnológica, e somente esta, que permite que existam ainda em Tabatinga empresas provedoras de internet via Rádio. Estas empresas contratam esse serviço via satélite de operadores de São Paulo ou "pirateiam" a internet banda larga de Leticia e distribuem via rádio na cidade para centenas de clientes, normalmente um serviço de baixa qualidade tanto em estabilidade como em velocidade tendo em vista que empregam conexões compartilhadas, isto é, dividem um link satelital ou rádio de alta-velocidade para muitos clientes via rádio em baixa velocidade.

Do ponto de vista geográfico, a deficiência tecnológica de Tabatinga em serviços dessa natureza significa uma barreira à fluidez territorial, de vez que impede ou limita a circulação de informações e ordens entre a cidade e outros lugares. No sentido prático, não viabiliza a realização de negócios em lojas de comércio eletrônico, dificulta o acesso às passagens aéreas assim como à inúmeros serviços públicos hoje oferecidos em sítios da internet, sobretudo de instituições governamentais. Limita ainda as possibilidades de operações bancárias e despachos de documentos, assim comprometendo o acesso a uma gama

cada vez maior de serviços on-line, os quais, quando analisados sob um aspecto mais amplo, significam hoje, também, acesso à informação, inclusão e cidadania.

Nesse sentido, Leticia se apresenta melhor provida e, no contato com sua população, em geral percebe-se uma adaptação/hábito a esses serviços. Isto é, a disponibilidade dos serviços contribui para o desenvolvimento de uma psicosfera mais atualizada com a realidade dos grandes centros, tanto a nível tecnológico como de inserção social e política. Por vezes, em visitas a comércios em Leticia, observam-se comerciantes utilizando a internet para fazer operações bancárias, consultas de câmbio e orçamentos de mercadoria com seus fornecedores estrangeiros de lugares distantes, assim como acessando serviços públicos em geral.

A despeito disso, em 2009 por meio de um projeto de Governo do Estado do Amazonas foram instalados pontos de Internet sem fio gratuito em áreas públicas da cidade de Tabatinga. Apesar de ter sido empregado aparelhos roteadores (distribuidores) de alta tecnologia e velocidade, a provisão da internet se manteve sobre uma conexão satelital via GESAC. Em resumo, isto significa que foram abertas novas torneiras para a mesma caixa de água. Logo, o serviço é de baixa qualidade/velocidade e em menos de dois meses de operação ficou desacreditado pela população.

A energia elétrica

A energia elétrica se constitui em um elemento básico da vida urbana de qualquer cidade. Nos dias atuais, mesmo no campo ela é fundamental, e nos países desenvolvidos está presente nas áreas rurais há décadas. Pensar a Amazônia de nossos dias inclui, em primeiro plano, a provisão de energia elétrica para suas cidades e povoados. Obviamente, se faz necessário um estudo especializado e específico para atender as particularidades da região, principalmente quanto às condições físicas do ambiente da floresta equatorial úmida, incluindo itens como clima, topografia, vegetação e distâncias, concomitante a uma política e estratégia de desenvolvimento regional.

Tabatinga

Até maio de 2008 as atividades de geração, distribuição e comercialização de energia elétrica em Tabatinga eram realizadas pela Companhia de Energia do Amazonas (CEAM) administrada pelo governo do Estado do Amazonas. A partir de 26 de maio de 2008, a Eletrobrás Amazonas Energia assumiu a direção da CEAM.

Tabatinga é alimentada por uma usina termoelétrica movida a óleo diesel com capacidade de 6.700 kW. Recentemente, em julho de 2010, a Amazonas Energia informou que dois novos grupos geradores com potência efetiva de 1.400 kW iriam elevar a produção para 9.500 kW. Anunciou ainda que está realizando a revitalização de um dos grupos geradores existentes podendo após isso elevar a disponibilidade da usina até 10.500 kW e que trabalha também na recuperação de outro grupo gerador com potência de 3.000 kW. Quando este último entrar em operação a usina de Tabatinga passará a dispor de 13.500 kW para atender uma demanda máxima de 8.500 kW, representando uma reserva técnica de 5.000 kW.

Vale ressaltar, contudo, que para o perfeito funcionamento da usina não bastam os grupos geradores, é fundamental o combustível e os profissionais para operação. É relevante objetar a esse respeito, pois, a publicidade anda em descompasso com a realidade. Durante os anos de 2005, 2006, 2007 e 2008, houve em Tabatinga racionamento de energia elétrica alternando bairros em regime de 2 horas com energia por 4 horas sem, ou 2 por 2 horas, ou mesmo turnos inteiros sem energia. Os racionamentos aconteciam, a maioria das vezes, por insuficiência de combustível, e algumas vezes por demanda excessiva sobre o sistema nos meses mais quentes ou por quebra/falta de manutenção dos grupos geradores.

A insuficiência recorrente de combustível é devida a fatores como: quebra da balsa que o transporta desde Manaus; atrasos na contratação da transportadora; leito do rio muito baixo e encalhamento da balsa, entre outras. Para a quebra de geradores as desculpas são: “equipamentos velhos quebram fácil”; “a compra e o transporte do óleo diesel de Manaus demora”; “a CEAM de Manaus está providenciando”, e assim a cidade vive semanas ou meses de racionamento e insegurança. Os comerciantes contabilizando prejuízos e o comércio de grupos geradores portáteis movidos à gasolina em alta, a população sofrendo, as repartições públicas com seus sistemas e serviços indisponíveis, as escolas sem aulas no turno da noite, totalizando uma infinidade de restrições impostas pela falta de energia elétrica. Cabe considerar, contudo, que nos últimos dois anos (2010 e 2011) as interrupções têm acontecido com menor freqüência devido à melhor gestão da provisão do combustível, mas a capacidade instalada permanece a mesma.

Leticia

A prestação de serviço de energia em Leticia se divide nas atividades de geração, distribuição e comercialização. A geração de energia é de responsabilidade da GENSA[47] que opera a planta da termoelétrica com capacidade de fornecimento de 3.200 kW movida a óleo diesel segundo um convênio de comodato com o Ministério de Minas e Energia da Colômbia. A distribuição e comercialização é realizada pela *Unión Temporal* GENSA – SINTRAELECOL através de um contrato com a *Empresa de Energia Electrica del Amazonas* S.A. E. S. P. (EEEASA).

A situação do provimento de energia elétrica na cidade de Leticia não é muito diferente de Tabatinga; por ser uma termoelétrica abastecida por óleo diesel dependente do aporte hidroviário deste, sofre da mesma instabilidade que a termoelétrica de Tabatinga. Ainda mais que o óleo combustível é comprado, em sua maior parte, da Petrobras e chega à Leticia a partir de Manaus pelo mesmo itinerário de 1.607 km pelo rio Solimões; a outra parte é adquirida do Peru via Iquitos. O governo central colombiano possui um contrato de 190 mil galões mensais de óleo diesel combustível importado subsidiado.

Figura 11 - Termoelétrica de Leticia

Fonte: Trabalho de Campo. Emerson EUZÉBIO, Dez. 2009

A interrupção no fornecimento de energia elétrica traz danos aos equipamentos das empresas, lojas e residências, além de comprometer muitos outros serviços que dependem de eletricidade. Ao se passear pelas ruas de Leticia é fácil se identificar na entrada das lojas pequenos grupos geradores portáteis prontos para operação. Esta estratégia dos lojistas é devida à cultura de conviver com sintomáticos problemas de instabilidade de energia elétrica.

[47] GESTIÓN ENERGÉTICA S.A. E. S. P (GENSA) é uma sociedade anônima, empresa de serviços públicos mista, de caráter comercial, com domicilio principal em Manizales (Colômbia), personalidade jurídica com plena autonomia administrativa e capital independente, submetida ao regime geral da Lei nº 142 de 1994.

Essa situação vem sendo melhorada nos últimos cinco anos segundo testemunhos de leticianos, no entanto, ainda é precário.

O cenário exposto acima quanto à provisão de energia elétrica nas duas cidades é similar. Grande parte dos problemas é advinda das particularidades locacionais, restrições de meio de transporte e, acima de tudo, da matriz produtora baseada em uso de óleo diesel como combustível dos grupos-geradores. Tal situação deficiente, tanto em quantidade quanto em qualidade, inviabiliza a instalação de indústrias nas cidades. Trata-se de um conjunto de fixos deficiente que trava a fluidez no território e reduz os empreendimentos de modo geral.

O transporte fluvial

O transporte aquaviário no Brasil é incumbência do Ministério dos Transportes e regulado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a qual cabe, segundo a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001: "regrar e fiscalizar a atividade portuária de modo que essa venha a ser executada com os atributos pertinentes a uma atividade pública, sem desconsiderar os interesses privados nela existentes". Para efeito metodológico de organização e gestão, o território brasileiro é compartimentado segundo bacias e hidrovias, e conceitualmente entende-se hidrovia, via navegável ou caminho fluvial como sinônimo.

Para nosso caso focaremos na bacia da Amazônia Ocidental, cuja circulação é gerida pela Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental[48] (AHIMOC), órgão subordinado à Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ), ao Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT) e à Companhia Docas do Maranhão (CODOMAR). A cada qual, no âmbito de suas respectivas jurisdições compete promover e desenvolver as atividades de execução, acompanhamento e fiscalização, de estudos, obras e serviços de hidrovias dos portos fluviais e lacustres que lhe venham a ser atribuídos pelo Departamento, bem como exercer outras atividades compatíveis com suas atribuições e jurisdição.

Desde 1997, por meio do convênio nº 7, de 26 de novembro, por delegação ao Estado do Amazonas, o Porto de Manaus passou a ser administrado pela Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas (SNPH). Sua área de influência cobre quase todo o estado do Amazonas, excetuando-se dos municípios das partes altas dos rios Madeira, Purus e Juruá, e os estados de Roraima e Rondônia. A SNPH possui atualmente quatro Unidades Regionais nos municípios de Parintins, Coari, Tabatinga e Itacoatiara.

[48] Originária da PORTOBRAS fundada em 1975 e dissolvida por ocasião da descentralização da administração de portos e serviço portuários em 1990.

Em resumo, no que concerne ao rio Solimões, por se constituir numa hidrovia da Amazônia Ocidental, é administrado pela Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental e os portos instalados às margens do rio Solimões são administrados pela Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas.

O rio Solimões, para efeito de navegabilidade, possui uma extensão de 1.630 km, largura média de 1.210 m e declividade média. Seu regime hidrológico é caracterizado por dois períodos: águas baixas de julho a outubro e águas altas de fevereiro a julho. Possui sistema de sinalização com um farolete em Manacapuru e outro em Barro Novo. Não apresenta nenhuma restrição a navios mercantes, podendo estes navegar pelo rio até a cidade de Iquitos (Peru) desde que conduzidos por um prático a bordo. Os principais entroncamentos intermodais situam-se nos pontos quilométricos das cidades ribeirinhas de Tabatinga, Tefé, Coari e Manacapuru.

O transporte hidroviário na Bacia Amazônica, devido à extensa área abrangida por seu sistema fluvial, apresenta-se sob os mais diversos aspectos, desde o de subsistência, com o transporte de pequenas cargas e passageiros até o de maior vulto, ou seja, o de cabotagem ou de longo curso, onde são utilizadas grandes embarcações e portos classificados como marítimos, a exemplo de Vila do Conde e Manaus.

No tocante a cargas, na bacia trafegam desde pequenas cargas em grandes quantidades para atender às necessidades das populações ribeirinhas, até carretas e contêineres pelo sistema conhecido como *ro-ro caboclo*[49], incluindo o transporte de granéis líquidos. Neste último se destaca o de derivados de petróleo que igualmente supre a população ribeirinha no abastecimento de usinas termelétricas. Quanto aos granéis sólidos, os mesmos são transportados através do rio Madeira passando pelo Terminal da Hermasa Navegação da Amazônia S.A. localizada em Itacoatiara-AM[50].

Na calha do Solimões há basicamente três fluxos: o que liga a capital a Coari com paradas nas cidades ao longo do percurso; o de barcos com trajeto direto à Coari, e da lá para

---

[49] A abreviação em inglês de roll-on roll-off, que significa o modo como as cargas são embarcadas e desembarcadas, rolando para dentro e fora das embarcações. Na Amazônia, ro-ro caboclo é o nome que se dá ao transporte de carretas carregadas por balsas de fundo chato , proa lançada e baixo calado. A maior parte dos produtos industrializados na Zona Franca de Manaus são transportados pelo ro-ro caboclo.

[50] As informações técnicas obtidas nos sítios da ANTAQ. <http://www.antaq.gov.br>, AHIOC <http://www.ahimoc.com.br> e Ministério dos Transportes em <http://www.transportes.gov.br/>. Ago. 2010.

outras áreas localidades do rio Solimões e do Negro; e, o trecho Manaus-Tabatinga, com barcos direto até Fonte Boa, que a partir dessa param em todas as cidades até Tabatinga.

Pelo Decreto nº 60.460, de 13 de março de 1967, o porto de Manaus deixou de ser concessão da companhia inglesa *Manaos Harbour Limited* e passou a ser controlado pelo governo federal marcando o início da implantação dos portos flutuantes nos rios da Amazônia. A partir da metade dos anos 1970, em comunhão com o esforço de integração nacional e sob o auspício da Doutrina de Segurança Nacional foi criada a Empresa de Portos do Brasil S/A (PORTOBRAS) em 1975. Uma "holding" que representava o interesse do governo em centralizar atividades portuárias seguindo os critérios de centralização da administração pública federal vigente à época, iniciada no Estado Novo e intensificado após 1964. Nos anos 1990 sistema portuário brasileiro passou por uma crise institucional em conseqüência dissolução da PORTOBRAS (Lei nº 8029/90) criando um vazio institucional. O processo culminou com a aprovação da Lei nº 8.630, em 25 de fevereiro de 1993, conhecida como Lei de "Modernização dos Portos" que instituiu o novo marco legal privatista.

O Porto Fluvial de Tabatinga foi construído em 1976 e administrado pela PORTOBRAS até 1993. Desde 2008 estava interditado para reforma e manutenção e março de 2009 foi reinaugurado. No porto o controle de embarque e desembarque de cargas e passageiros é realizado por onze agentes portuários da SNPH. Atualmente o porto fluvial da cidade, dispõe das seguintes repartições: pátio com área de 814,17 m², lanchonete, saguão de espera e sala de inspeções usadas pela Receita e a PF. Possui ainda um armazém de 246 m² e cais, cuja área compreende a 60 x 16 m, onde atracam todos os tipos de embarcações.

Figura 12 - Vista aérea do porto flutuante de Tabatinga

Fonte: cedido pela Capitania dos Portos de Tabatinga, 2007.

Segundo informações da ANTAQ até agosto de 2010 existiam 41 empresas autorizadas para transporte na hidrovia do Solimões, à exceção de uma empresa do tipo longitudinal misto de passageiros e cargas, todas as demais são longitudinais de cargas. Contudo, a administração do Porto de Tabatinga nos informou que, desse total, somente vinte e uma embarcações atracam regularmente em Tabatinga.

A tabela 3[51] relaciona as embarcações brasileiras que fazem linha regular entre Tabatinga e Manaus e atracam no porto de Tabatinga, caracterizando as embarcações por tipo, quantidade de carga e passageiros:

Tabela 1 - Linha Tabatinga-Manaus, capacidade de cargas e passageiros por embarcação

Nome da embarcação	Tipo	Quantidade de cargas e passageiros	Capacidade do frigorífico	Toneladas de produtos desembarcados em Tabatinga/viagem
S. Coração de Jesus	N/M	1200 t/561p	80 t	600 t/viagem
M. Monteiro	N/M	1300 t/580p	80 t	600 t/viagem
Manoel Monteiro	N/M	400 t/220p	40 t	150 t/viagem
Oliveira	N/M	433 t/219p	50 t	300 t/viagem
Fênix	N/M	433 t/200p	50 t	300 t/viagem
Voyagers III	N/M	450 t/200p	100 t	2 t/viagem
Voyagers IV	N/M	500 t/200p	100 t	3 t/viagem
Itapuranga	N/M	500 t/270p	40 t	300 t/viagem
Itaberaba	N/M	500 t/270p	40 t	300 t/viagem
Bandeirante	N/M	400 t/Frete	40 t	300 t/viagem
Ypacaraí	N/M	400 t/Frete	40 t	300 t/viagem
S. de Nazaré	L/M	50 t	50 t	50 toneladas
Princesa Larissa	L/M	50 t	50 to	50 toneladas
Príncipe Edifa	L/M	33 t	33 t	50 toneladas
Mag 7	Balsa	800 t/Frete	100 t	400 t/viagem
Fogás	Balsa	170 t/Frete	-	34 mil botijões / viagem
Fogás	Balsa	170 t/Frete	-	34 mil botijões / viagem
Puma	Expresso	78 p	-	-
Sereia do Mar	Expresso	50 p	-	-
Homem de Nazaré	Expresso	85 p	-	-
Comandante filho	L/M	-	-	-
N/M – Navio Motor			t - tonelada	-
L/M – Lancha Motor			p - passageiro	
Expresso – Lancha fechada de passageiros de alta velocidade				

Elaboração: Trabalho de Campo – Porto de Tabatinga. Emerson EUZÉBIO, Nov 2009.

[51] A tabela foi elaborada a partir de dados colhidos junto à administração do porto e em entrevistas realizadas nas próprias embarcações quando estas se encontravam ancoradas em Tabatinga

O transporte fluvial pelo rio Solimões, especialmente as linhas regulares de carga e passageiros que fazem o trecho Tabatinga-Manaus, configura a forma fundamental de abastecimento da cidade de Tabatinga, arredores e Leticia. Seguramente, mais de 90% do abastecimento de Tabatinga é realizado por esta modalidade e por essas linhas. Através dela, por exemplo, chegam mercadorias de primeira necessidade: alimentos, remédios e combustíveis; vestuário, eletrodomésticos e móveis. Enfim, as lojas de varejo, as oficinas, os grandes, médio e pequenos comércios, as instituições públicas, etc. Todas são abastecidas por meio da via fluvial. Além disso, essa modalidade representa importantíssima e tradicional forma de transporte de passageiros na escala regional e municipal dominando mais de 70% do setor até 2009. Nesse sentido, ao se referir às cidades amazônicas, José Aldemir de Oliveira (2006) observou que:

> O porto é por onde se chega e se vai; ele contém a possibilidade de entendimento da cidade, pois a vida começa no porto, menos pelo movimento, mais pelo fato de ele encerrar quase tudo que a cidade possui e que nela falta (p. 27).

Sendo relevante destacar que "os rios são as estradas da Amazônia" (Ibdid.), e o modal fluvial se constitui fundamental à fluidez territorial na ampla região. Para Huertas (2007) "os barcos regionais carregam estórias de vida e também expectativas de quem aposta na Amazônia" (p. 277).

A tabela 3 permite-nos ter uma noção da quantidade de carga e passageiros que trafega no circuito Manaus-Tabatinga. Ela está organizada pela quantidade máxima de carga e passageiros por embarcação por viagem, sendo, dessa forma, necessário acrescentar a periodicidade das viagens. Nesse sentido, a próxima tabela complementa a anterior com essa informação e acrescenta o montante transportado mensalmente:

Tabela 2 - Classificação das embarcações que trafegam no ramal Manaus-Tabatinga

Classificação das embarcações que realizam viagens no ramal Manaus - Tabatinga					
Tipo	**Estrutura**	**Quantidade**	**Trajeto**	**Freqüência**	**Toneladas/Mês**
Navio Motor	Aço	11	Manaus/Tabatinga	A cada 20 dias	3.688
Balsas	Aço	3	Manaus/Tabatinga	1 por mês	1.140
Lancha Motor	Madeira	4	Tefé/Tabatinga	2 por mês	266
Expressos	Alumínio	3	Manaus/Tabatinga	4 por mês	0
Total de embarcações		**21**	**474 viagens por ano**		**5.094**

Elaboração: Trabalho de Campo – Porto de Tabatinga. Emerson EUZÉBIO, Nov 2009

A demonstração acima aponta que aproximadamente 5.100 toneladas de cargas chegam ao porto de Tabatinga, provindas de Manaus mensalmente. Se considerarmos que a cidade não possui comunicação rodoviária e que a quantidade de carga transportada por via aérea atingiu aproximadamente 4,3 toneladas/mês no mesmo ano (2009), significando 0,1%, temos que praticamente todo o abastecimento de Tabatinga é realizado por meio fluvial. Daí a importância e significado que a estrutura física desse sistema, incluindo as embarcações, o porto, seus funcionários e sua gestão têm para a própria existência da cidade. Logo, se constitui em fundamental linha que viabiliza a fluidez territorial do subespaço.

A respeito das operações de transporte de carga no porto flutuante de Tabatinga, envolvendo processos de carga e descarga, armazenamento e preços. Realizamos uma entrevista com o Sr. Manoel Monteiro, proprietário das três maiores embarcações que operam no porto. Segundo ele, as normas impostas pela SNPH e as condições técnicas de operação do porto condicionam os preços praticados e também a qualidade e o tempo gasto no serviço. Quanto aos preços ele afirmou:

> Poderíamos oferecer mercadorias a preços mais baratos, só que quando chegamos aqui, somos obrigados a contratar muitos homens para descarregar nossas mercadorias por que o porto não oferece boas condições no desembarque de cargas. Aqui era pra gente ta empregando umas 5 ou 8 pessoas, ou seja, somente os tripulantes do navio. Mais veja quantas pessoas tem trabalhando ai, por isso as mercadorias ficam mais caras aqui, porque além de pagarmos os caminhoneiros, ainda temos que contratar os estivadores (Dez. 2009).

Abaixo temos uma descrição das principais categorias de embarcações que operam no trecho Manaus-Tabatinga, ordenados segundo a capacidade de carga e passageiros:

a) **Navios Motores**: são os maiores responsáveis pelo abastecimento da cidade de modo geral. Estes oferecem maior segurança por terem sua estrutura em ferro e aço. Juntos podem transportar até 3.688 toneladas de mercadorias em média por mês. Todos possuem frigoríficos com capacidades que variam entre 25 e 80 toneladas. Atuam em maior escala, e possuem a maior frota se comparados a outros tipos de embarcações. São mais utilizados quando se trata do transporte de cargas e passageiros devido a sua periodicidade certa e comodidade. Uma viagem neste tipo de transporte demora seis noites e sete dias no sentido Manaus/Tabatinga (jusante-montante) e três noites e quatro dias no sentido contrário. Sua capacidade de carga e passageiros é bastante significativa oscilando entre 350 a 1.200 toneladas e 200 a 600 passageiros por viagem.

b) **Balsas**: em segundo lugar aparecem as balsas que também contribuem bastante para o abastecimento comercial da cidade. Sua estrutura é achatada apresenta baixo calado, sendo ótima para navegação inclusive no período de vazante do rio. São construídas de ferro e aço, transportam cargas em dois compartimentos, no convés e no porão; geralmente possuem dois frigoríficos, com capacidade entre 50 a 150 toneladas, são bastante utilizadas para o transporte de carros, caminhões, motos, gás de cozinha, etc., contudo realizam apenas uma viagem por mês no trecho considerado e são duas vezes mais lentas que os navios motores.

c) **Lanchas Motores** (barcos regionais): estas embarcações possuem cerca de 60% da sua estrutura física formada por um enorme frigorífico, não viajam até Manaus, geralmente são construídos de madeira, e não oferecem muita segurança para seus viajantes. As embarcações geralmente são de procedência do município de Tefé, no Amazonas, e o destino é a cidade de Letícia na Colômbia. Seus proprietários são em grande parte colombianos, não transportam passageiros, salvo os tripulantes, transportam apenas peixes, possuem capacidades que variam entre 33 a 50 toneladas. Realizam duas viagens por mês dependendo da compra e a da demanda do pescado na região.

d) **Expressos**: estas embarcações destinam-se ao transporte exclusivo de pessoas com capacidade entre 100 a 150 passageiros. São mais rápidos que os navios motores levando em torno de 36 a 50 horas no trajeto em direção à Manaus e 10 horas a mais no sentido contrário. Apenas três expressos operam no porto de Tabatinga, desses, um trafega somente até a cidade de Tonantins, e os outros dois entre Manaus-Tabatinga realizando uma viagem por semana.

O transporte aéreo

Ambas as cidades, Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia) possuem aeroportos[52] internacionais em operação. Essas instalações foram construídas a partir da década de 1950 com vistas a articulação territorial interna e a atender as políticas de segurança nacional dos respectivos países. Os aeroportos foram e se constituem fixos fundamentais como pontos de ligação a essas localidades, tendo em vista que as duas cidades não têm comunicação terrestre com qualquer cidade regional próxima devido a sua localização no interior da floresta amazônica.

[52] São áreas com a infraestrutura e os serviços necessários para o atendimento de aterrissagens e decolagens de aviões. (ASHFORD et al., 1996, p.7). Vários aeródromos de pequena dimensão e alguns aeroportos de médio porte, não possuem torre de controle ou controle de tráfego aéreo.

No Estado do Amazonas existem três aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, de Manaus, o Aeroporto de Tefé e o Aeroporto Internacional de Tabatinga, localizado a 3 km do centro da cidade e a 1.105 Km de Manaus. É um aeroporto público, administrado pela INFRAERO desde 31 de março de 1980, identificado pelo código aeroportuário SBTT e atende à aviação nacional e regional. Está equipado com uma pista de asfalto com 2.150 metros de comprimento com sinalização noturna, não possui torre de controle e tem capacidade anual para 85.000 passageiros. Dispõe de escritórios de serviços da Polícia Federal, Receita Federal, Serviço de Atendimento ao Cidadão e da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Originado de uma pista de pouso construída em 1965 para atender as necessidades e demandas da Força Aérea Brasileira (FAB) e do Correio Aéreo Nacional (CAN), visava o fortalecimento e a guarnição das fronteiras do país. Hoje este fixo apóia logisticamente as comunidades civis instaladas na região do alto Solimões e os batalhões militares fundados pelo Exército Brasileiro na vasta extensão fronteiriça do extremo Oeste da Amazônia, com os países vizinhos do Peru e Colômbia. O aeroporto serviu para dar suporte à instalação da Colônia Militar de Tabatinga em 1967, que veio a constituir a pedra fundamental da futura cidade de Tabatinga e sua urbanização subseqüente.

Figura 13 - Aeroporto Internacional de Tabatinga

Fonte: INFRAERO, 2009.

Desde meados dos anos 70 a Viação Aérea Rio Grandense S.A. (VARIG) mantinha um vôo Manaus – Tefé – Tabatinga - Iquitos (Peru); anos depois, em 1995 apenas a rota doméstica foi mantida (Manaus - Tefé - Tabatinga) com as aeronaves Boeing 737-200 e 737-

300. A partir do final de 2001 a VARIG deixou de operar o trecho ficando apenas a RICO Linhas Aéreas com um Boeing 737-200, famoso "breguinha" e em 2005 passou a concorrer no trecho com vôos comerciais regulares a Companhia TRIP Linhas Aéreas. S.A[53].

Dessa forma, até setembro de 2008 operavam no aeroporto de Tabatinga duas companhias aéreas: a RICO e a TRIP. Entre 2003 e 2007 a Rico liderou o transporte aéreo na região norte com uma frota de nove aviões, entre eles dois Boeings 737-200 e um Boeing 737-300. A rota Manaus-Tabatinga era dividida alternadamente entre as duas companhias durante a semana. A RICO operava com uma aeronave Jato Boeing 737-200 com capacidade para 136 passageiros, enquanto a TRIP empregava um turbo-hélices ATR 42 de fabricação francesa com capacidade para 48 passageiros. Desde então o trecho Manaus-Tabatinga é exclusiva da TRIP Linhas Aéreas, a qual oferece vôos diários operando com duas aeronaves: um ATR 42 e um ATR 72, com capacidade para 48 e 68 passageiros, respectivamente.

Tabela 3 - Movimento operacional do aeroporto de Tabatinga 2005-2011

Ano	Aeronaves	Carga Aérea	Passageiros
2011(*)	774	6.852	16.213
2010	2.479	63.537	43.884
2009	1.883	52.072	35.806
2008	1.929	65.020	33.374
2007	1.823	65.207	33.841
2006	1.888	59.446	32.446
2005	1.590	66.183	28.720

(*) Dados relativos ao 1º trimestre de 2011.
Fonte: INFRAERO Estatísticas.
http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatistica-dos-aeroportos.html

Aeroporto Internacional de Leticia

As comunicações aéreas entre Bogotá e Leticia e outras cidades às margens de grandes rios colombianos careciam de aeroportos e eram realizados por aviões anfíbios até 1948. O Departamento de Aeronáutica Civil iniciou as operações para construir o aeródromo de Leticia a partir de 1950 para melhorar a comunicação e reforçar a presença do Estado no sul do país. Inicialmente foi construída uma pista de asfalto de 900 metros a qual em 1952 foi estendida para 1.300 metros, permitindo operações de aviões maiores como o DC-3.

[53] A TRIP Linhas Aéreas foi fundada 1998 e é controlada de forma igualitária pelos Grupos Caprioli e Águia Branca, cujas tradições e histórias fazem parte do transporte de passageiros no Brasil. Em setembro de 2008, estabeleceu sociedade com a norte-americana SkyWest Inc., holding detentora das companhias SkyWest Airlines e Atlantic Southeast Airlines (ASA) e **em 2010 com a TAM**.

Em 1955 a empresa Colombiana de Aeródromos assumiu a construção de um novo aeroporto, utilizando ferramentas importadas de Nova York. Para a execução da obra, devido ao isolamento do local a empresa teve de buscar britas na localidade de La Pedrera, mais de 1.000 km distante de Leticia por via fluvial, areia em ilhas próximas, fabricar os próprios tijolos e trazer pedras para o prédio de Cartagena em um navio da Marinha[54].

O aeroporto começou a operar no final de 1955 oferecendo benefícios e isenções tarifárias para estimular as companhias aéreas. A partir de então o aeroporto passou a ser ponto de conexão de vôos peruanos, bolivianos e brasileiros e a ser rota norte-americana depois do convênio bilateral firmado em 1956 entre a Colômbia e os Estados Unidos.

Em 1972 a Aeronáutica Civil contratou a construção de uma nova pista de 2.010 metros de comprimento com capacidade para receber aviões a jato como o Boeing 737 e similares e um novo terminal de passageiros. Para a construção da pista no terreno instável da região associado à alta pluviosidade e à distância de cidades maiores foram necessários grandes esforços. A areia foi trazida do rio Javari (Brasil) a doze horas de navegação, o cimento e o asfalto vieram de Barranquilla de navio. O novo aeroporto tinha capacidade para receber cinco Boeings 737 e sofisticados equipamentos de comunicações, radar e sinalização para operação noturna, entre outros. Foi inaugurado em 1974 pela presidente Misael Pastrana recebendo o nome de Alfredo Vázquez Cobo em homenagem ao General que defendeu manter a soberania nacional sobre o *Trapecío Amazônico* durante o conflito com o Peru.

Durante os anos 1980 o aeroporto foi base da *Aerolínea Aerotransportes del Amazonas* (ATA) a qual chegou a operar com um avião DC-6 de cargas; vale ressaltar que foi nessa época também que ocorreu o auge de operações ilícitas na região com aviões de todos os tamanhos sem controle das autoridades.

No final da década de 1980, duas companhias de cargas passaram a utilizar as instalações do aeroporto oferecendo vôos regulares trazendo provisões à Leticia e escoando grande quantidade de peixe no mercado central do país, operando com aviões grandes como o DC-6 e o 737. Nos anos 2000 aviões maiores e modernos e outras companhias aéreas passaram a operar em Leticia.

---

[54] Fonte: Jaime Escobar Corradine (2010), Engenheiro de Aviação colombiano, disponível em http:// www.aviacol.net/aviacion-civil/aeropuertos-colombianos/leticia-alfredo-vasquez-cobo-sklt-let.html. Acesso em: 9 de setembro de 2010.

Figura 14 - Aeroporto Internacional de Leticia

Fonte: Trabalho de Campo. Emerson EUZÉBIO, Dez. 2009.

Atualmente a empresa líder é a COPA-AEROREPÚBLICA que opera vôos diários com aviões Embraer 190. Também opera a AVIANCA e mais recentemente a AIRES. O aeroporto ocupa a posição vinte e quatro entre os principais aeroportos do país e em 2008 contabilizou aproximadamente 93 mil operações de passageiros. Abaixo temos um quadro dos vôos de Leticia para Bogotá, principal destinos dos leticianos, com valores da tarifas atualizadas para 2010.

Quadro 5 - Companhias e tarifas de vôos nacionais a partir de Leticia

Nome da Empresa	Trecho	Aeronave	Valor
Aires	Leticia - Bogotá	Boeing 737-700 NG 149 passageiros	De R$ 135, 00 a R$ 230,00
COPA Airlines (Aerorepública)	Leticia - Bogotá	Embraer E 190 114 passageiros	US$ 70,00 R$ 120,00
SATENA	Leticia - Bogotá	Sem dados	Sem dados

Elaboração: Trabalho de Campo. Emerson EUZÉBIO, Ago. 2011.

Como se pode verificar, o fato de existir três companhias aéreas concorrendo no mesmo trecho viabiliza o deslocamento a preços mais econômicos e evita o estabelecimento de “monopólios”. Isso é um fator positivo que têm, inclusive, contribuídos para o desenvolvimento do turismo de selva através de agências localizadas em Leticia. O quadro 6 abaixo trás dados de algumas rotas internacionais a partir de Leticia com os valores da tarifas:

Quadro 6 - Companhias e tarifas de vôos internacionais a partir de Leticia

Nome da Empresa	Trecho	Valor em R$	Roteiro
COPA Airlines (Aerorepública)	Leticia – Panamá	US$ 210,00	LET – BOG – PTY
COPA Airlines (Aerorepública)	Leticia – Miami	US$ 350,00	LET – BOG – PTY – MIA
COPA Airlines (Aerorepública)	Leticia – Miami	US$ 580,00	LET – BOG – MIA
COPA + AVIANCA	Leticia – Miami	US$ 550,00	LET – BOG – PTY – MIA

Elaboração: Trabalho de Campo. Emerson EUZÉBIO, Ago. 2011.

Segue abaixo uma descrição das Companhias que operam no aeroporto de Leticia.

A Copa Airlines (*Compañía Panameña de Aviación S.A.*) é uma companhia aérea panamenha subsidiária da Copa Holding S.A. Situa-se como uma das principais companhias aéreas da América Latina, operando mais de 110 vôos diários para 45 destinos em 24 países entre América do Norte, América do Sul, América Central e Caribe a partir do concentrador de rotas localizado na cidade do Panamá.

Aerorepública é uma empresa aérea comercial de passageiros fundada em novembro de 1992, atualmente é a segunda companhia aérea na Colômbia por passageiros internacionais mobilizados depois da Avianca e a terceira em tráfico total. Cobre destinos nacionais e internacionais desde o Aeroporto Internacional El Dorado de Bogotá e as principais cidades da Colômbia. Atualmente é administrada pela Copa Holding S.A.

A Avianca é a primeira companhia aérea comercial colombiana e a segunda no mundo. Foi fundada em 5 de dezembro de 1919, na cidade de Barranquilla (Colômbia) com a denominação de Sociedade Colombo Alemãs de Transporte Aéreo (SCADTA). Mais tarde, em 14 de junho de 1940, ao receber investimentos estrangeiros veio a formar a Companhia Aerovias Nacionais da Colômbia S.A. (AVIANCA) e passou ao controle de norte-americanos e do Serviço Aéreo Colombiano (SACO).

Satena (acrônimo de *Servicio Aéreo a Territorios Nacionales*) é uma companhia aérea comercial de passageiros de propriedade do Estado Colombiano que foi fundada em 12 de abril de 1962 sendo controlada pela Força Aérea Colombiana. Cobre rotas nacionais e regionais, sendo a companhia colombiana que cobre a maior quantidade de destinos do país. No final de 2007 a SATENA se converteu na terceira companhia aérea colombiana, transportando mais de 1 milhão de passageiros.

Aires (acrônimo de *Aerovías de Integración Regional S.A.*) constitui-se de uma companhia comercial de passageiros colombiana fundada em 1981 para integrar a Tolima e a Huila. Possui uma grande operação nacional e opera rotas comerciais internacionais no Caribe e Estados Unidos a partir de diversos centros regionais de conexão, sendo o Aeroporto Internacional El Dorado (Bogotá) o mais importante.

O eixo estruturante viário e o transporte inter-urbano

O subespaço compreendido pela conurbação das duas cidades fronteiriças possui um eixo estruturante contínuo compreendido por uma avenida de duas vias, cada uma com duas pistas e um canteiro central. Esta via atravessa Tabatinga e Leticia no sentido norte-sul somando uma extensão de aproximadamente 6 km. Construídas em épocas distintas, primeiramente o segmento colombiano denominado de Avenida Internacional na década de 1980, e posteriormente o brasileiro nomeado de Avenida da Amizade na de 1990. Todo o eixo foi construído de concreto o que tem contribuído para a durabilidade da pavimentação, haja vista ser mais resistente ao alto índice de pluviosidade regional.

A Avenida Internacional foi construída em 1985, mesmo momento que foi estruturada a planta urbana de Leticia incluindo a rede de água e esgoto. A cidade possui um traçado reticular ordenado, com reserva para áreas públicas dando um sentido de organização urbana. Isso também é percebido nos logradouros que são amplos reservando espaço para o futuro alargamento das ruas, das quais hoje muitas estão pavimentadas em pista única, todos de concreto.

A primeira pista pavimentada da Avenida da Amizade foi inaugurada em 30 de novembro de 1990 e a segunda concluída em 1992. Obra do governo federal realizada pela Comissão de Obras Aeroportuárias da Força Aérea Brasileira (COMARA). A via liga a área militar de Tabatinga onde se concentra o aeroporto e as instalações da aeronáutica e do Exército até a linha de fronteira com Leticia, onde segue a Avenida Internacional. Segundo depoimento do Sr. Luiz Ataíde, um dos mais antigos moradores de Tabatinga, o caminho que originou a via foi iniciada com a abertura de uma picada na floresta em março de 1964, por um grupo de militares composto por um sargento e alguns soldados, sob o comando do ex-sargento Oscar Gomes da Silva, que mais tarde veio a se tornar o primeiro prefeito eleito da cidade de Tabatinga.

Figura 15 - Obras da construção da Avenida da Amizade em 1990

Fonte: Foto cedida pelo Sr. Luiz Ataíde, 2008

Figura 16 - Vista aérea de Tabatinga 2001: Avenida da Amizade, sentido sul-norte

Fonte: http://portaltabatinga.com.br, Set. 2010

Até o ano de 1968, a via era apenas um caminho estreito, sem pavimento e sem nenhum tipo de estabelecimento comercial, existia somente o verde da mata com sua exuberância natural às margens da rua, servindo apenas de acesso para a movimentação de pessoas de um ponto a outro. Nos anos de 1970 começou a se intensificar o comércio entre Tabatinga e Letícia baseado no extrativismo da borracha, exploração de madeira e o tráfico de drogas. Em 1997 o prefeito da época mandou construir um jardim ao longo do canteiro central da avenida o qual hoje embeleza a avenida e lhe concede personalidade particular.

Atualmente a Avenida da Amizade é um símbolo da cidade de Tabatinga, costuma estar bem cuidada, com os meios-fios pintados, o jardim tosquiado e os imóveis as suas margens e adjacência são os mais valorizados da cidade. A maior parte das instituições públicas, bancos, comércios e serviços ficam na avenida. A Avenida da Amizade constitui-se, enquanto objeto provedor da fluidez territorial, absoluto em importância para viabilizar as relações entre as duas cidades vizinhas. Pela avenida circulam diariamente milhares de pessoas num indo e vindo cotidiano atravessando o limite de fronteira tal como se fosse um território uno.

O transporte urbano no subespaço é inter-fronteiriço. Cerca de 50 *coletivos* cobrem as rotas entre Tabatinga-Leticia e outras localidades periféricas. Os *coletivos* são em sua maior parte do tipo furgões (vans) e kombis de 8 a 18 lugares. Os táxis brasileiros têm seus pontos em Tabatinga e os colombianos em Leticia, mas atendem igualmente ao subespaço das duas

cidades sem pagamento de qualquer tarifa diferencial. Da mesma forma os “moto-táxis”, que são numerosos, organizados em cooperativas e representam opção de emprego aos jovens.

O sistema educacional

As instituições voltadas para a educação em todos os seus níveis também têm relevância para a análise do subespaço. A seguir trazemos uma tabela síntese dos estabelecimentos de ensino por níveis e categorias para os dois municípios, o qual nos permite uma avaliação preliminar do oferecimento do serviço de educação às respectivas populações:

Tabela 4 - Matrículas por nível e categoria de Estabelecimento de Ensino

Matrículas por nível e categoria de Estabelecimento de Ensino					
Nível	**Categoria**	**Tabatinga (2006)**		**Leticia (2008)**	
		Quantidade	**Matrículas**	**Quantidade**	**Matrículas**
Instituto Científico	Federal	-	-	3	-
Ensino Superior	Estadual	1	705	-	-
Ensino Superior	Privado	-	-	3	123
Ensino Médio	Estadual	5		8	2154
Ensino Médio	Privado	-	-	2	485
Ensino Fundamental	Estadual	5	5.308	16	3850
Ensino Fundamental	Municipal	57	6.918	39	2932
Ensino Fundamental	Privada	1	79	2	382
Ensino Infantil	Municipal	33	1.860	28	-
Ensino Infantil	Privada	2	224	2	482
	TOTAL	**104**	**15.904**	**184**	**11.327**

Fonte: MEC/INEP, setembro de 2010. http://www.edudatabrasil.inep.gov.br;
Plan de Desarrollo del municipio de Leticia, Mayo 2008.

Analisando a tabela podemos identificar algumas informações significativas, como por exemplo: 1. Leticia possui três institutos científicos para apoio à pesquisa acadêmica e três estabelecimentos de ensino superior, sendo que a sede da Universidade Nacional da Colômbia em Leticia oferece cursos de Mestrado e Doutorado pagos. Entretanto Tabatinga não possui nenhuma instituição científica de apoio à pesquisa e conta apenas com um centro da Universidade do Estado do Amazonas voltado exclusivamente para licenciaturas; 2. A maior parte da educação de nível médio e fundamental, nas duas cidades, é pública; 3. Em Leticia há seis escolas privadas que atendem do ensino médio ao fundamental enquanto em Tabatinga há apenas duas para educação infantil.

O sistema de saúde

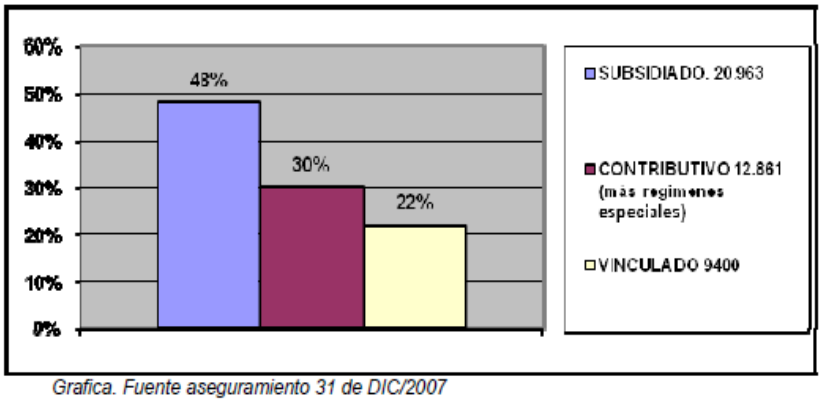
A saúde pública é outro setor sensível e carente no subespaço constituído pelas cidades gêmeas Tabatinga e Leticia. Tanto a primeira como a segunda possuem sérias restrições quanto ao atendimento médico de modo geral. As dificuldades reúnem carências de ordem física, relativas às instalações e equipamentos e, principalmente, carência de recursos humanos, devido à falta de profissionais de saúde para várias especialidades médicas. No que diz respeito às instalações, em nenhum dos dois hospitais das cidades existem Unidades de Tratamento Intensivo (UTI). O hospital de Tabatinga dispõe de uma unidade de tratamento semi-intensiva com quatro leitos adultos e um pediátrico, e o hospital São Rafael de Leticia, da mesma forma, apenas uma unidade semi-intensiva com três leitos.

Leticia

A partir dos anos de 1990 a saúde pública na Colômbia sofreu significativas mudanças quando a Lei nº 10 reorganizou as políticas de saúde e descentralizou o serviço pelo território. A Lei nº 100 de 1993 criou o Sistema Geral de Seguridade Social em Saúde (SGSSS - Sistema General de Seguridad Social en Salud). Em 2001, a Lei nº 715 substituiu a anterior e regulamentou a distribuição dos recursos, suprimindo a contribuição de ingressos municipais para a Saúde e assumiu o Estado toda a competência sobre a gestão da saúde pública. Os municípios ficaram com o encargo da prevenção e promoção das ações de saúde pública.

A gestão da saúde ficou, a partir de então, dividida da seguinte forma: serviço de saúde subsidiado; serviço de saúde contributivo e serviço de saúde vinculado. Em 2007, a Lei nº 1.122 concedeu autonomia para o manejo dos recursos destinados à saúde aos municípios capitais de Departamento no qual se inclui Leticia. O gráfico abaixo apresenta a proporção da população segundo o enquadramento nas três categorias:

Quadro 7 - Distribuição da população no SGSSS. Leticia, 2007



Fonte: COLOMBIA, 2008, p. 66.

O grupo da população atendido pelo sistema subsidiado (48%) conta atualmente com três Empresas Prestadoras de Serviço de Saúde Subsidiado (EPS-S) que atendem a 20.963 afiliados, sendo desses aproximadamente 10.000 indígenas. O quadro abaixo demonstra a distribuição da população pelas empresas:

Quadro 8 - Distribuição da população pelas EPS-S em Leticia, 2007

EPS-S EMPRESAS. PROMOTORAS DE SALUD SUBSIDIADA.	AFILIADOS	PORCENTAJE
Caprecom	13.070	62.3%
Mallamas	3831	18.2%
Selvasalud	4.062	19.3%
Total	20.963	100,00%

Fuente: EPS-S del municipio, Leticia, 2007

Fonte: COLOMBIA, 2008, p. 66.

O grupo contributivo da população de Leticia correspondendo a 30% da população total sendo atendido pelas Empresas Privadas Promotoras de Saúde (EPS) e pelo Instituto de Seguro Social (ISS) SALUDCOOP y SANITAS. A Empresa SaludCoop é a que tem maior número de afiliados, como está demonstrado abaixo:

Quadro 9 - Distribuição da população pelas EPS em Leticia, 2007

EPS –CONTRIBUTIVAS	TOTAL AFILIADOS	PORCENTAJE
Colsanitas	**755**	5.87%
SaludCoop	**6.400**	49.76%
Fuerzas Militares	**1885**	14.66%
Clínica Leticia - Magisterio	**2.021**	15.71%
ISS	**1.800**	14%
Total población atendida:	12.861	100%

Fuente: Empresas Prestadoras de Salud, Leticia, 2007

Fonte: COLOMBIA, 2008, p. 66.

No grupo vinculado, há 9.400 habitantes (2007) representando 22% da população, que constitui a parcela da população mais pobre e carente. Estes são atendidos pela Empresa de Saúde do Estado (ESE), representada pelo Hospital São Rafael de Leticia, que foi convertido em ESE em novembro de 1995. Esse grupo figura no gráfico contido no Quadro nº 9, na página anterior, como vinculado.

Em resumo, para a prestação do serviço de saúde à população, o município de Leticia dispõe de uma Empresa de Saúde do Estado (ESE), representada pelo Hospital São Rafael (de segundo nível); uma Instituição Prestadora de Saúde (IPS) Privada que oferece serviços de primeiro, segundo e alguns de terceiro nível; outra IPS para urgências de baixa complexidade; além de consultas externas, consultórios médicos privados, consultórios odontológicos, laboratórios clínicos, consultórios oftalmológicos e farmácias, sendo que em Leticia não existe uma rede de urgências estruturada criando lentidão nas respostas e ocasionando baixa qualidade (COLOMBIA, 2008, p. 64). O quadro 10 abaixo lista os estabelecimentos de saúde localizados em Leticia:

Quadro 10 - Rede de estabelecimentos de saúde em Leticia

Estabelecimento de Saúde
Hospital San Rafael de Leticia - Hospital de segundo nível com 42 leitos e três unidades de cuidados intensivos.
Fundación Clínica Leticia - 27 leitos
Clínica de Especialistas - 16 leitos de observação
Clínica Emmanuel
Consultorio Doctor Godoy
Consultorio médico Aluma
Consultorio Pediátrico Crianza
Unidad Pediátrica del Amazonas.
Consalud
Etnia Salud
Sección de sanidad del Batallón
Sección de sanidad de la Policía
Sección de sanidad del Comando Guardacostas

Fonte: COLOMBIA, 2008, p. 64

Tabatinga

Quando ao serviço de saúde, o conjunto da população do município de Tabatinga é atendido por unidades do Sistema Único de Saúde (SUS) composto por um Hospital Militar conveniado de média complexidade, cinco postos de saúde distribuídos pela área urbana e rural do município, um laboratório e pequenas clínicas privadas que oferecem serviços médicos, odontológicos e laboratoriais de baixa complexidade a uma classe específica da população. Segundo o Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde[55] (CNES Net), são dez estabelecimentos de saúde cadastrados no município: um hospital geral; uma central de

[55] O CNES Net foi criado pela Portaria MS/SAS nº 376, de 3 de outubro de 2000, é subordinado à Secretaria de Atenção à Saúde do Ministério da Saúde e mantém o cadastro de todas as unidades hospitalares e ambulatoriais de saúde vinculadas ao SUS ou não do Território Nacional.

regulação de serviços de saúde; cinco centros de saúde; um laboratório de diagnóstico e uma clinica privada, conforme discriminado no quadro abaixo:

Quadro 11 - Estabelecimentos de saúde de Tabatinga-AM

Estabelecimento de Saúde	Tipo	Gestão	Mantenedor
HOSPITAL DE GUARNICAO DE TABATINGA	HOSPITAL GERAL	Federal	MD e MS
CENTRAL DE REGULACAO REGIONAL DE TABATINGA	CENTRAL DE REGULACAO DE SERVICOS DE SAUDE	Estadual	MS, SES e SMS
CENTRO DE SAUDE DE TABATINGA	UNIDADE DE VIGILANCIA EM SAUDE	Municipal	MS, SES e SMS
CENTRO DE SAUDE DO BAIRRO DE SANTA ROSA	CENTRO DE SAUDE UNIDADE BASICA	Municipal	MS, SES e SMS
CENTRO DE SAUDE DO BAIRRO NOVA ESPERANCA	CENTRO DE SAUDE UNIDADE BASICA	Municipal	MS, SES e SMS
CENTRO DE SAUDE DO BAIRRO SAO FRANCISCO	CENTRO DE SAUDE UNIDADE BASICA	Municipal	MS, SES e SMS
CENTRO DE SAUDE DO BAIRRO TANCREDO NEVES	CENTRO DE SAUDE UNIDADE BASICA	Municipal	MS, SES e SMS
LABORATORIO DE FRONTEIRA DE TABATINGA	UNIDADE DE APOIO DIAGNOSE E TERAPIA (SADT ISOLADO)	Municipal	MS, SES e SMS
ODONTOMEDICA	CLINICA ESPECIALIZADA AMBULATORIO DE ESPECIALIDADE	Privada	Privado

MD – Ministério da Defesa
MS – Ministério da Saúde
SES – Sistema Estadual de Saúde
SMS – Sistema Municipal de Saúde

Fonte: CNES Net, setembro de 2010

O único hospital do município é o Hospital de Guarnição de Tabatinga (HGUT), hospital do Exército Brasileiro, construído e mobiliado por profissionais militares daquela instituição. Foi instalado em Tabatinga com a finalidade de atender ao efetivo militar do Comando de Fronteira do Alto Solimões, o qual inclui: o 8º Batalhão de Infantaria de Selva, situado na própria cidade e seus quatro Pelotões Especiais de Fronteira, situados na divisa territorial entre o Brasil, Colômbia e Peru, bem como os militares das outras duas Forças Armadas lotados em Tabatinga.

O Hospital de Guarnição de Tabatinga foi criado pelo Decreto nº 66.510, de 28 de abril de 1970, no município de Benjamin Constant e iniciou suas atividades naquela cidade em 1º de julho do mesmo ano. Foi posteriormente transferido para Tabatinga em 10 de julho de 1982, e a partir do estabelecimento do convênio 700.600 entre o Comando Militar da Amazônia (CMA) e a e Superintendência de Saúde do Amazonas (SUSAM), assinado no mesmo ano, a Organização Militar de Saúde passou a atender a população civil, em geral pelo SUS. Em seguida recebeu recursos para ampliar suas instalações, cuja primeira etapa foi inaugurada em 22 de novembro de 1989. Apesar do convênio, o principal mantenedor financeiro do hospital é o Exército, arcando com aproximadamente 90% dos custos

hospitalares, incluindo folha de pagamento, instalações e equipamentos. O SUS transfere para o Hospital recursos conforme sua planilha padrão de custos por procedimentos executados e recursos para o suprimento de materiais farmacêuticos.

A unidade hospitalar de saúde dispõe de uma unidade de internação com 38 leitos, uma Unidade de Tratamento Semi-Intensivo com cinco leitos adultos e um pediátrico, um Centro Cirúrgico Obstétrico com duas salas de operação e uma sala de parto. Oferece especialidades básicas e, eventualmente, algumas especialidades médicas de maior complexidade, conforme o programa de transferências dos militares de outras localidades do país para Tabatinga.

O Hospital de Guarnição de Tabatinga está subordinado às diretrizes do Comandante do Exército, da Diretoria de Saúde e do Ministério da Saúde, bem como às normas vigentes de vigilância sanitária, que exigem atender de forma igualitária militares, civis, indígenas e estrangeiros na microrregião do Alto Solimões, obedecendo aos preceitos da Constituição Brasileira, onde saúde é um direito de todos. Constitui-se no único hospital de média complexidade que serve aos nove municípios integrantes da microrregião do Alto Solimões a qual tem uma população superior a 224 mil habitantes segundo o IBGE (2010). A tabela 7 apresenta a quantidade de procedimentos realizados por categoria da população nos últimos quatro anos:

Tabela 5 - Procedimentos realizados por categoria da população entre 2007 e 2011

Categorias	2007	2008	2009	2010	2011(*)
Militares e Dependentes	36.891	41.459	46.066	46.748	47.116
Civis em Geral	125.550	161.019	214.584	225.842	248.635
Indígenas	12.427	14.250	18.110	16.015	18.310
Estrangeiros	5.040	5.589	8.329	9.195	9.010
TOTAL	**179.908**	**222.317**	**287.089**	**297.801**	**323.071**

Fonte: Serviço de Estatística do Hospital de Guarnição de Tabatinga. Set. 2011.
(*) Dados de 2011 correspondem ao primeiro semestre multiplicado por dois.

Podemos verificar que o número de atendimentos vem crescendo linearmente nos últimos anos. Essa informação é importante na medida em que a demanda pelo serviço aumenta e o hospital não tem sido ampliando seja em capacidade das instalações ou em pessoal ou em recursos financeiros para sua manutenção. Ao analisar-se mais detalhadamente o dado da população atendida verifica-se que 75% são civis – desses uma pequena parte são vindos de municípios vizinhos; 16% são militares das três forças armadas e seus dependentes; 6% são indígenas e 3% são estrangeiros. Destaca-se aqui que somente no primeiro semestre

de 2011, foram realizados 4.505 procedimentos em atendimentos a estrangeiros, sendo: 84% a peruanos, 15% a colombianos e 1% a outras nacionalidades.

O conjunto formado pelo Hospital de Guarnição de Tabatinga, aparelhado para prover atendimentos de média complexidade, e pela Unidade Mista de Saúde de Benjamin Constant-AM – "Hospital de Benjamin Constant", (localizada no município vizinho a 30 minutos de lancha a motor ao sudoeste de Tabatinga), que presta serviços básicos de baixa complexidade, exerce uma significativa atração sobre as populações das cidades e povoados vizinhos, sejam eles brasileiros ou estrangeiros. Nesse sentido, é comum pessoas cruzarem as fronteiras em busca de suprir suas necessidades de saúde nessas localidades.

Por outro lado, uma parte da população mais abastada de Tabatinga tem se associado à planos de saúde privados em Letícia no intuito de obter um atendimento mais ágil e de maior qualidade. No ano de 2001, segundo o *Banco de La República*, foi constatado um aumento do número de sociedades constituídas no município, em sua quase totalidade, sociedades dedicadas à prestação de serviços de saúde.

Em síntese, é possível dizer que ambas as cidades possuem um sistema de saúde público estabelecido para o atendimento da população. Estes apresentam deficiências estruturais, talvez menos em quantidade do que em qualidade, isto é, o fato de não existir atendimento de alta complexidade ou UTI em nenhuma das localidades aponta uma fragilidade significativa. O sistema de saúde colombiano é fechado e seletivo, no sentido de prestar o serviço conforme a categoria a que pertence o cidadão. O sistema de saúde brasileiro é aberto ao público, tendo em vista que o SUS atende indiscriminadamente qualquer pessoa, e, no caso específico de Tabatinga, acaba atendendo também a estrangeiros como foi demonstrado. A esse respeito já observou Steiman (2002):

> De modo geral os serviços de uso coletivo como os prestados pelo setor de saúde pública em Tabatinga são amplamente utilizados por colombianos e peruanos. Essa modalidade de relação não é específica da díade em estudo, mas de toda a fronteira norte, já que os países vizinhos apresentam serviços de saúde públicos deficientes ou pagos (p. 102).

É importante considerar a centralidade que o subespaço Tabatinga – Leticia acaba exercendo sobre vasto perímetro. A disponibilidade de serviço de saúde nestas duas cidades e em Benjamin Constant se torna fator de atração populacional e promove um fluxo migratório importante. Tabatinga e Benjamin Constant têm sido significativo destino migratório de brasileiros de municípios do Alto Solimões, e, sobretudo, de peruanos. Leticia também

receberia, não fosse sua forte fiscalização quanto ao ingresso de imigrantes ilegais. A centralidade e o movimento migratório ficam evidentes ao se analisar a distribuição da população nos municípios do Alto Solimões nos últimos anos.

As instituições que controlam o movimento

A presença de instituições públicas no território qualifica o lugar. As instituições públicas são consideradas significativos objetos geográficos e podem contribuir para a fluidez territorial. Elas provêem os serviços básicos à população e se constituem em agente de inserção social e promoção da cidadania, tarefa básica que faz parte da missão constitucional do Estado. "Os sistemas de objetos não funcionam e não têm realidade filosófica, isto é, não nos permitem conhecimento. Os sistemas de ação também não se dão sem os sistemas de objetos". (SANTOS, [1994], 2008, p, 90). As ações, portanto, são essenciais ao funcionamento dos fixos, sua operação, fiscalização e controle. Os quadros 12 e 13 seguintes relacionam as principais instituições existentes em Tabatinga e Leticia, respectivamente.

Quadro 12 – Principais instituições em Tabatinga por ano de instalação.

Instituição	Ano
Pista de pouso para pequeno porte	1965
Colônia Militar de Tabatinga - Comando de Fronteira 8º BIS	1967
Porto de Tabatinga	1976
Banco do Brasil	1976
Bradesco	1978
Aeroporto Internacional (INFRAERO)	1980
Hospital de Guarnição de Tabatinga e Comando do 9º Distrito Naval	1982
Município de Tabatinga, instalação	1983
Tribunal de Justiça do Trabalho	1989
Inspetoria da Receita Federal	1991
Delegacia da Polícia Federal de Tabatinga	2000
Delegacia da Polícia Civil	2002
Universidade do Estado do Amazonas	2003
Ministério Público Federal e Justiça Federal	2004
Caixa Econômica Federal	2007
Fórum de Justiça da Comarca de Tabatinga	2008
Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas	2008

Elaboração: Trabalho de Campo. Emerson EUZÉBIO, Set. 2010.

Pode-se observar que as instituições públicas começam a ser instaladas na cidade a partir da metade da década de 1960, iniciando pela pista de pouso (1965) e seguindo pela Colônia Militar de Tabatinga (1967). Trata-se de um contexto histórico que corresponde ao

esforço político do Estado coincidente com o início do período militar no Brasil e, ao mesmo tempo, com a necessidade da integração nacional. Um segundo momento, percebe-se a partir dos anos 1980, corresponde à nova fase política justamente quando o município é emancipado (1983) e, então, se inicia uma intensificação da estrutura político-administrativa necessária ao seu funcionamento. Essa fase corresponde aos últimos anos do regime militar caracterizado pela abertura política e marcado pelos últimos investimentos na Amazônia antes da chamada década perdida dos anos 1980-1990. Com exceção da instalação do escritório da Receita Federal em 1991, necessário ao funcionamento da Área de Livre Comércio de Tabatinga criada em 1989, verifica-se que somente após o ano 2000 novos investimentos são direcionados à localidade.

A cidade de Leticia passou a receber o aporte de serviços públicos institucionais na década de 1940, logo após a Guerra de Letícia. Inicialmente foram as Forças Armadas e os meios logísticos à sua manutenção na localidade (transporte aéreo e fluvial). Durante a década de 1960 recebeu novo aporte de instituições e investimentos governamentais. Mas foi a partir de sua elevação à capital de Departamento em 1991, que definitivamente pode-se dizer que foi recoberta pela recente camada modernizante. O quadro abaixo relaciona as principais instituições instaladas em Leticia.

Quadro 13 - Principais instituições em Leticia

Instituições e Empresas	
Adpostal	Departamento de Policía Nacional
Aeronáutica civil	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
Armada Nacional (Marinha)	Empresa de Energía del Amazonas
Banco Agrario de Colombia	Hospital San Rafael de Leticia
Banco de la República	Inspección Fluvial
Batallón de Infantería de Selva nº 50	Instituto Colombiano de Bienestar Familiar-ICBF
Brigada de Infantería de Selva nº 26	Instituto de Seguros Sociales-ISS
Caja Nacional de Previsión	Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura (INPA)
Colégio Naval de Leticia	Oficina de Instrumentos Públicos y Privados
Comando Unificado del Sur (CUS – Ejercito)	Palacio de Justicia
Contraloría Departamental	Procuraduría Departamental
Contraloría General de la República	Registraduría Nacional del Estado Civil
Cuerpo de Bomberos Voluntários	Secretaría de Educación
Defensa Civil	Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA)
Departamento Administrativo de Seguridad-DAS	Universidad Nacional (Instituto IMANI)

Elaboração: Trabalho de Campo. Emerson EUZÉBIO.

Verifica-se que o conjunto corresponde às necessidades basilares de uma cidade qualificada como capital, destacando-se as instituições de caráter militar, administrativo e social.

3 CAPÍTULO III - POROSIDADE TERRITORIAL NA FRONTEIRA

A densidade normativa dos territórios entendida como o arcabouço legal que regula a circulação de mercadorias, pessoas e informações entre estes, no seu conjunto, configura um componente fundamental que interfere diretamente nas relações econômicas, sociais, culturais e políticas, especialmente de cidades vizinhas como é caso, não só de Tabatinga e Leticia, na Amazônia Ocidental, mas de cidades gêmeas em geral.

A proposta do presente capítulo é trazer apontamentos sobre o componente normativo em vigor que orienta a circulação de mercadorias, ordens e pessoas no subespaço Tabatinga-Leticia, isto é, que define a porosidade territorial no subespaço. Nesse sentido, busca-se montar um cenário tal que nos permita visualizar os macro-fatores que delineiam a porosidade territorial na região desde a década de 1980 até os dias atuais.

A autoridade que o governo nacional tem de tributar seu próprio território é a expressão da existência do limite jurídico do Estado territorial. Assim, a porosidade do território pode ser regulada pela ação dos governos, podendo estimular ou desestimular certas atividades econômicas com o exterior, a depender das condições políticas dadas.

É importante considerar, contudo, que para a análise do território, porosidade territorial e fluidez territorial são elementos que devem ser lidos conjuntamente. Ou seja, é o entendimento do conjunto dos fatores, que permite a compreensão da dinâmica do território. Assim sendo, esse capítulo separa-se do anterior por força da análise, mas, é da união de ambos que poderemos melhor interpretar o subespaço.

3.1 O fortalecimento do Tratado de Cooperação Amazônica

O Tratado de Cooperação Amazônica, vigente desde 1978, a pesar de não ter tido grande poder de dissuasão, foi representativo por ocasião da Declaração Amazônica (1989) quando se manifestou em defesa dos países amazônicos diante das intenções ventiladas na Cúpula de Haia (1989), que postulava a criação de uma entidade supranacional para administrar a questão ambiental amazônica, e da mesma forma na 2ª Declaração de Manaus (1992), quando se antecipando à Rio-92[56], pronunciou-se em tom uníssono diante da problemática ambiental amazônica.

[56] Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (CNUMAD), realizada entre 3 e 14 de junho de 1992 no Rio de Janeiro.

Em 1995, os Ministros do Exterior dos países membros reuniram-se em Lima, Peru, e acordaram em criar a Organização do Tratado de Cooperação Amazônica[57] (OTCA) com o intuito de fortalecer institucionalmente o TCA dando-lhe personalidade internacional. A emenda ao tratado foi aprovada em Caracas, Venezuela, em 1998, permitindo o estabelecimento da Secretaria Permanente da OTCA em Brasília.

A partir desse alicerce jurídico vêm se consubstanciando novos projetos que envolvem a integração física da região por meio da expansão das redes técnicas de transportes multimodais, comunicações e energia, que vão além dos países pan-amazônicos. A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), por exemplo, corresponde ao empreendimento dos doze países sul-americanos em estudar projetos com a finalidade da promoção do desenvolvimento da infraestrutura, de forma a permitir a interconexão física destes países, composta de 10 eixos de integração e desenvolvimento (EID) que podem abranger conexões fluviais, terrestres ou aéreas, enfim, sistemas de engenharia voltados para o aumento da fluidez do território (BRASIL, [MP], 2002). Interessante verificar como a base normativa contida no TCA e revigorada pela OTCA consolidou uma porosidade territorial tal sobre a região que representa o alicerce fundamental às decisões de investimento para o alargamento da fluidez territorial sul-americana.

3.2 Colômbia e Peru estendem sua área de cooperação aduaneira

No início dos anos 1980, por meio da Lei nº 17, de 20 de janeiro de 1982, os governos da Colômbia e do Peru resolveram ampliar o território a que se aplicava o Convênio firmado em 1938. Na Colômbia o território passou a compreender desde a área da *Comissaria Especial del Amazonas* e a *Intendéncia Nacional del Putumayo*, e no Peru o território dos Departamentos de *Loreto*, *San Martin* e *Ucayali*. Estabeleceu ainda que os governos pudessem criar portos livres, zonas francas e outros regimes aduaneiros mais favoráveis aos que foram antes acordados (COLOMBIA, [MRE], Ley nº 17, 1982).

Por meio desse documento foram exonerados totalmente os gravames de produtos importados de qualquer origem ou procedência e isenção de impostos para qualquer produto destinado ao uso e consumo nos territórios assinalados, permanecendo todas as regras relativas ao protocolo aduaneiro das mercadorias assinado em 1938, assim como o que se refere ao trânsito de pessoas e bagagens.

---

[57] Informação disponível no sítio eletrônico da Organização: < http://www.otca.org.br>.

Em 1992, foi criada a Comissão de Avaliação da CCACP por meio do Decreto nº 40.320, de 3 de fevereiro. A Comissão Mista de Administração Nacional do Convenio de Cooperação Aduaneira ficou encarregada de avaliar a aplicação do Convênio e adaptá-lo às necessidades socioeconômicas da zona fronteiriça colombo-peruana. O decreto firmou ainda que anualmente a Comissão deveria reunir-se a fim de verificar os resultados e a necessidade de ajustes no sentido de promover o desenvolvimento regional dessas áreas fronteiriças.

Desde o final do Conflito de Leticia (1934), Peru e Colômbia estabeleceram vínculos normativos voltados para aumentar a porosidade de suas fronteiras no sentido de fomentar o comércio e melhor atender suas populações que vivem nesses confins da selva amazônica. Populações estas, predominantemente indígenas, agrícolas e ribeirinhas que desenvolvem atividades econômicas de subsistência e vivem praticamente isoladas, à margem dos rios, ou em pequenos povoados em um nível pré-técnico, caracterizado por tempo lentos.

Em alguns lugares, porém, onde a atividade gomífera teve maior repercussão econômica, núcleos urbanos novos ou pré-existentes se desenvolveram originando cidades. Iquitos (Peru), por exemplo, fundada em 1757, torna-se município em 1866, situada à margem esquerda do rio Amazonas, próximo à confluência com o rio Napo, 245 km ao norte de Tabatinga e Leticia, foi um desses núcleos que conta com uma população superior a 400 mil habitantes, sendo a capital da Amazônia Peruana. Os acordos tri-fronteiriços estabelecidos entre Brasil-Colômbia-Peru voltados para promover o aumento da porosidade territorial na região tem corroborado para o desenvolvimento regional. Nesse sentido os tratados de navegação e cooperação aduaneira têm sido fundamentais e lastreiam os fluxos atualmente estabelecidos.

3.3 As Áreas de Livre Comércio brasileiras buscam promover as cidades fronteiriças

O governo brasileiro a partir de 1989 por meio da edição de leis federais reconheceu algumas cidades amazônicas como Áreas de Livre Comércio (ALC) e concedeu benefícios fiscais a territórios que formam a Zona Franca de Manaus[58] (ZFM), os quais foram sendo gradativamente estendidos a outras cidades da região amazônica sob a forma de Áreas de Livre Comércio.

Essa extensão do regime jurídico-tributário da Zona Franca de Manaus foi sendo replicado em várias outras unidades, denominadas ALCs, que passaram a ficar sob a tutela da

[58] A Zona Franca de Manaus foi criada em 1967 pelo governo brasileiro da época como um modelo normativo especial baseado em incentivos fiscais visando o desenvolvimento industrial da capital do Amazonas.

Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), como órgão fiscalizador da adequação das atividades produtivas aos requisitos legais necessários ao gozo dos incentivos fiscais (PONTES[59], 2009).

Dessa forma, todos os Estados da Amazônia Legal, com exceção do mais novo Tocantins, passaram a ter pelo menos uma cidade contemplada como Área de Livre Comércio. No Amazonas, além da Zona Franca de Manaus, a cidade de Tabatinga foi considerada Área de Livre Comércio; o mesmo ocorre com a cidade de Guajará-Mirim no Estado de Rondônia; Brasiléia e Cruzeiro do Sul no Acre; no Estado de Roraima, a capital Boa Vista e Bonfim; e no Amapá, as cidades de Macapá e Santana. Essas ALCs estão submetidas a um regime jurídico tributário privilegiado que favorece o comércio e a indústria, sendo instituídas e regidas por Leis Federais.

No que concerne ao Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS), as operações praticadas por empresas situadas nas Áreas de Livre Comércio podem obter uma redução final de carga tributária em torno de 40% a 65%, em função da isenção tributária deste imposto estadual nas remessas internas e interestaduais e no crédito presumido concedido ao contribuinte adquirente das mercadorias.

Os benefícios fiscais se estendem aos tributos federais. As aquisições de mercadorias por contribuintes situados em ALCs são totalmente desoneradas de PIS[60]/COFINS[61], o que significa uma redução de 9,25% no preço de custo de todas as mercadorias e que deve constar expressamente na nota fiscal. A entrada de mercadorias nas Áreas de Livre Comércio, destinadas ao consumo, venda ou industrialização, ficam isentas, ainda, do Imposto de Importação e sobre Produtos Industrializados (IPI).

Ao contrário dos benefícios fiscais contemplados às Zonas de Processamento de Exportação (ZPE) que são voltados ao mercado externo e exigem um aparato burocrático adicional do Fisco Federal, as Áreas de Livre Comércio têm um amplo espectro de

---

[59] Helenilson Cunha Pontes, Doutor, Livre-Docente em Legislação Tributária pela USP (2004), Doutor em Direito Econômico e Financeiro pela USP (2000).

[60] PIS - Programa de Integração Social é uma contribuição social de natureza tributária devida pelas pessoas jurídicas aos funcionários de empresas privadas, com objetivo de financiar o pagamento do seguro-desemprego e do abono para os trabalhadores que ganham até dois salários mínimos. A mesma contribuição relativa aos funcionários públicos é denominada de PASEP.

[61] CONFINS - Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social é uma contribuição federal, de natureza tributária, incidente sobre a receita bruta das empresas em geral, destinada a financiar a seguridade social. Sua Alíquota é de 7,6% para as empresas tributadas pelo lucro real e de 3,0% para as demais. Fonte: Secretaria da Receita Federal: < http://www.receita.fazenda.gov.br>

abrangência e praticamente só precisam da edição de uma lei federal para se transformar em realidade, haja vista o regular funcionamento da SUFRAMA, órgão que controla as operações praticadas nesses territórios privilegiados.

Ainda no mesmo ano, foi criada a Área de Livre Comércio de Tabatinga (ALCT), em 22 de dezembro de 1989, através da Lei nº 7.965. O projeto de criação da mesma para a cidade de Tabatinga-AM, originou-se de trabalhos levados a efeito através do subprojeto Piloto Tabatinga, elaborado pela Secretaria de Assessoramento de Defesa Nacional, inserido no contexto do Projeto Calha Norte e pelo Ministério do Interior. O Plano Modelo Tabatinga-Apaporis desenvolvido conjuntamente com o Governo colombiano, de acordo com a diretriz do Governo brasileiro de humanizar a faixa de fronteira e de buscar a fixação do homem na região evitando o fluxo migratório (BRASIL, [SUFRAMA], 2009).

A ALCT se constitui em uma área de livre comércio de importação e exportação com regime fiscal especial tendo a finalidade de promover o desenvolvimento da região de fronteira do extremo oeste do Estado do Amazonas. Territorialmente ficou situada à margem esquerda do rio Solimões com área contínua em superfície de 20 km^2, envolvendo o perímetro urbano da cidade de Tabatinga e integrando a faixa de superfície dos rios adjacentes nas proximidades de seu porto observadas as disposições, Tratados e Convenções Internacionais.

O regime fiscal estabelecido à Área de Livre Comércio de Tabatinga (ALCT) suspendeu os impostos de importação e de produtos industrializados dos produtos destinados às atividades de: consumo interno; beneficiamento de pescado, recursos minerais; matérias-primas de origem agrícola ou florestal; agropecuária e piscicultura; atividades de turismo e serviços; estocagem para comercialização local ou emprego em outros pontos do território nacional; atividades de construção e reparos navais; industrialização local de outros produtos autorizados pela SUFRAMA e estocagem para reexportação.

Tais privilégios foram concedidos a produtos entrados pelo porto, aeroporto ou posto de fronteira da cidade de Tabatinga, exigida consignação nominal ao importador estabelecido na ALCT. As bagagens acompanhadas procedentes da Área de Livre Comércio no que se refere aos produtos de origem estrangeira passaram a ser desembaraçadas com isenção de tributos, observado o limite estabelecido pela ZFM. Produtos nacionalizados entrados pela ALCT foram isentos de IPI. Armas e munições, perfumes, fumos e seus derivados, bebidas alcoólicas, automóveis de passageiros e bens finais de informática, não foram incluídos no benefício fiscal.

Qualquer atividade de exportação de produtos da Área de Livre Comércio de Tabatinga ficou isenta de imposto de exportação e a Secretaria da Receita Federal (SRF) foi encarregada da vigilância das áreas territoriais limites das ALCT, assim como a repressão ao contrabando sem prejuízo da competência da Polícia Federal (PF).

3.4 As Unidades Especiais de Desenvolvimento Fronteiriço colombianas (1995)

A nova Constituição colombiana promulgada em 1991 contemplou o tema das fronteiras nacionais de forma a possibilitar estratégias para a promoção de seu desenvolvimento econômico, integração com o território nacional e articulação com os países vizinhos, assim como concedeu autonomia aos Estados (Departamentos) fronteiriços a estabelecer acordos binacionais (dentro de certos critérios) voltados para a melhoria das condições de vida e inclusão social dessas comunidades isoladas.

Nesse direcionamento, quatro anos mais tarde, em 1995, a Colômbia instituiu através da Lei nº 191, "*Ley de Fronteras*", as Unidades Especiais de Desenvolvimento Fronteiriço (UEDF) nos mesmos moldes do regime jurídico-territorial denominado pelo governo brasileiro de Áreas de Livre Comércio. Para o governo colombiano esse regime especial seria concedido:

> Aqueles municípios, localidades especiais e/ou áreas metropolitanas localizadas em áreas de fronteira, nos quais se torna indispensável que sejam criadas condições especiais para o desenvolvimento econômico e social mediante a facilitação da integração com as comunidades fronteiriças e/ou os países vizinhos, o estabelecimento das atividades produtivas, o intercâmbio de bens e serviços, e a livre circulação de pessoas e veículos (COLOMBIA, [MRE], Ley nº 191, 1995).

A esse respeito Rodriguez (1997) quando se referindo a *Ley de Fronteras* e as UEDFs, cita que estas têm por finalidade o:

> Desarrollo económico y el bienestar social de las zonas fronterizas y una mayor integración con sus inmediatos vecinos. [Incluyendo] la protección de los Derechos Humanos; el fortalecimiento de la infraestructura; la preservación y el aprovechamiento de los recursos naturales; […] la creación de incentivos económicos para nuevas empresas; […] con el fortalecimiento de las entidades territoriales y de los organismos del estado que actúan en las zonas fronterizas (p. 7).

Consubstanciada na Constituição e na Ley nº 191, de 1995, que instituiu as UEDFs, em 1999, Bogotá incluiu o perímetro urbano da cidade de Leticia como uma Unidade Especial de Desenvolvimento Fronteiriço, por meio do Decreto nº 2.685, de 28 de dezembro de 1999. Isso trouxe uma nova dinâmica econômica à localidade. Posteriormente em 29 de junho de 2000, o Decreto nº 1.198, alterou o artigo nº 459 do Decreto anterior, passando este a ter o texto que segue:

> Articulo 459º: Zona de Régimen Aduanero Especial. El régimen aduanero especial establecido en este Título se aplicará exclusivamente a las mercancías que se importen por el Puerto de Leticia, el Aeropuerto Internacional Vásquez Cobo y el paso de frontera entre Brasil y Colombia sobre la Avenida Internacional, en el Departamento del Amazonas, para consumo o utilización en el municipio de Leticia.

Essa legislação relativa à Unidade Especial de Desenvolvimento Fronteiriço foi sendo aprimorada pelo governo central colombiano nos anos seguintes no sentido de melhorar sua eficiência e de se adaptar às realidades específicas de cada Unidade.

A exemplo disso, no que se refere aos combustíveis, o artigo nº 100 da Lei nº 488, de 1998, permitiu que governadores de Departamentos pudessem celebrar contratos de concessão de petróleo para distribuição de combustíveis importados de países vizinhos para o consumo em Zonas de Fronteira e Unidades Especiais de Desenvolvimento Fronteiriço. O Decreto nº 320, de 17 de fevereiro de 1999, regulamentou a lei, orientado para criação de mecanismos que garantissem a administração contínua da distribuição de combustíveis nas Zonas de Fronteira e Unidades Especiais de Desenvolvimento, e também, fez alusão à necessidade de um marco jurídico que uniformizasse a importação e distribuição de combustíveis nessas Zonas (COLOMBIA, [MME], Decreto nº 1.679, 1999).

Da mesma forma, para os veículos, em 17 de fevereiro de 2005, o governo colombiano por meio do Decreto nº 400, regulamentou as condições para a internação de veículos, motocicletas e embarcações fluviais aos residentes nas Unidades Especiais de Desenvolvimento Fronteiriço, competindo aos prefeitos dos municípios mediante critérios normativos, permitir a internação[62] temporária de veículos importados em seus territórios (COLOMBIA, [MRE], Decreto nº 400, 2005).

3.5 A espacialização das normas que regulam os fluxos na tríplice fronteira

A inclusão de Leticia como Unidade Especial de Desenvolvimento Fronteiriço em 1999, apesar de ter ocorrido 10 anos depois de Tabatinga (1989) ter sido considerada Área de Livre Comércio, formalizou a relação comercial complementar que já acontecia de fato entre as duas cidades vizinhas e trouxe ao território de Leticia nova dinâmica econômica. Essa inclusão associada a uma série de outras modificações de ordem jurídica realizada a partir de 1991, definitivamente mudaram a realidade social daquela cidade longínqua no extremo sul do Departamento do Amazonas colombiano.

[62] Procedimento administrativo para nacionalizar uma mercadoria importada.

Essa nova normatização territorial em pouco tempo fez com que se intensificassem as importações por parte dos comerciantes leticianos. Essas importações, fiscalizadas pela *Dirección de Impuestos Aduaneros Nacionales* (DIAN), Seção de Leticia, visavam não apenas o abastecimento da cidade de Leticia, mas, em grande parte, reforçar o comércio com os tabatinguenses. Nesse sentido, uma parte das importações passou a incluir bens de consumo envolvendo mercadorias de alto valor agregado como eletro-eletrônicos, computadores, notebooks, máquinas fotográficas digitais, perfumes, brinquedos sofisticados, em sua maior parte de marcas consagradas no mercado mundial e principalmente estadunidense.

Pode-se dizer, assim, que os comerciantes leticianos aproveitaram o favorecimento da legislação e se especializaram na importação a partir de outras Áreas de Livre Comércio, sejam internacionais, como a cidade do Panamá (Panamá) e/ou Miami (EUA), ou nacionais na Colômbia, como os *San Andresitos* de Bogotá. Essa especialização, ainda que possa ser reduzida em volume ao se comparar com qualquer outra cidade colombiana mais próxima tida como pólo regional, aconteceu num período pouco maior que uma década. Em outras palavras, a UEDF de Leticia tem sido eficiente e correspondido ao que se propôs e na mesma medida tem viabilizado o aumento das relações econômicas com Tabatinga se aproveitando da complementaridade histórica dessas relações.

Esse movimento de adaptação rápida da sociedade local de Leticia às novas tecnologias e possibilidades comerciais inauguradas no final da década de 1990 demonstra uma psicosfera desenvolvida e apta a acompanhar a velocidade da dinâmica do meio técnico-científico-informacional. Isso é no mínimo curioso, ao se considerar a situação de isolamento vivido pelos leticianos, ou ao se comparar com o que aconteceu no subespaço vizinho tabatinguense num período quase o dobro deste, o mesmo não aconteceu.

Ao compararem-se as importações para as duas áreas de livre comércio (Tabatinga e Leticia) o cenário é contraditório. Tabatinga se constituiu em ALC desde dez anos antes de Leticia e apenas em 2010, por incentivo e orientação da Seção da Secretaria da Receita Federal local, abriu o primeiro escritório privado de despacho aduaneiro, enquanto em Leticia já existiam duas empresas locais privadas estabelecidas para esse fim e duas empresas de despacho de cargas aéreas também privadas.

A figura 17 apresenta um mapa do componente normativo que envolve os três países fronteiriços regulando a porosidade territorial entre os mesmos, e em especial, a do subespaço Tabatinga e Leticia.

Figura 17 - Espacialização das normas que regulam os fluxos fronteiriços

Elaboração: elaborado por Emerson EUZÉBIO, a partir de documentos oficiais.

A esse respeito, em entrevista recente realizada com o inspetor da seção da Receita Federal em Tabatinga, Sr. Claudio Dantas Pereira Bastos, o mesmo demonstrou espanto e não soube explicar porque a ALCT, mesmo existindo há mais de 22 anos (desde 1989), até hoje os tabatinguenses não importam ou exportam por Tabatinga, enquanto os leticianos vêm se especializando nesse ramo. Tal situação vai de encontro à afirmativa de Pontes (2009) de que é "extremamente atraente para qualquer empresário do ramo comercial instalar-se em uma Área de Livre Comércio pela considerável redução de carga tributária de ICMS que sofrerão as aquisições de mercadorias por ele realizadas" (p. 14) e lembra as palavras de Becker ([2004], 2009) "a Área de Livre Comércio de Tabatinga só existe no papel" (p. 62).

Da mesma forma, no intento de compreender a aludida situação realizamos uma entrevista com o Sr. Pablo Sérgio Lima Pena[63], funcionário da DIAN, especialista da Escola

[63] Entrevista realizada nas dependências da *Dirección de Impuestos Aduaneros Nacionales*. Dezembro de 2009.

de Administração Pública de Colômbia. A respeito do regime tributário vigente em Leticia, declarou:

> Pode-se afirmar que não fosse isso, Leticia não seria como é. Tabatinga e Leticia têm uma excelente relação econômica, complementar e harmônica, institucional em todos os níveis, comparativamente ao comércio com o Peru, é muito superior, pois as relações são formais e legais, em saúde, educação, laser, sociedade e enfim. (tradução nossa, 2009).

Informou, ainda, que para a Colômbia seria interessante estender essa Área de Livre Comércio até Manaus pelo rio Solimões. Vemos aí uma nítida posição de quem enxerga plenamente o significado da norma territorial para Leticia e demonstra disposição de investir mais no proveito de seu país. A respeito do convênio Colômbia-Peru considerou que "basicamente a relação é limitada às compras de produtos peruanos para o abastecimento de Leticia nas mesmas condições aduaneiras", (taxa de importação zero) e que muitas mercadorias de necessidades básicas (alimentos e remédios) entram em Leticia ilegalmente pelo Peru por falta de estrutura das instituições de fiscalização peruanas no Amazonas.

Essa contradição nos faz refletir sobre o fator histórico e social envolvido nessas relações horizontais do território, desprezado pelos redatores dos documentos mencionados, para os quais o território parece ser considerado algo regular, sem particularidade, sem identidade, como se a generalização fosse possível. O que a situação vivida nesse subespaço trás a luz é exatamente o contrário, corroborando com Milton Santos ([2000], 2010) quando defende que: "[…] o território não é uma dado neutro nem um ator passivo" (p. 80) quanto ao valor do lugar. Nesse sentido, se faz necessário a compreensão profunda das especificidades dos lugares, especialmente quando se trata de cidades gêmeas na faixa de fronteira da Amazônia ocidental. Senão a eficiências das políticas serão sempre pequenas conformando desperdício.

Há de se considerar que Leticia tem tradição no transporte aéreo de cargas. Contudo, Tabatinga também tem tradição no transporte fluvial, e da mesma forma, os dois municípios têm influência da cultura indígena em sua composição social. Todavia, parece isso não justificar a melhor adaptação dos leticianos dos que os tabatinguenses às novas condições normativas de porosidade territorial. Ou, visto pelo lado do Estado, a pouca eficiência da ALCT comparativamente à UEDF no que diz respeito ao desenvolvimento do comércio internacional e aproveitamento dos benefícios fiscais para o lugar.

A busca de respostas nos remete a encontrar a explicação nas diferentes formações socioespaciais das sociedades envolvidas e aceitar que essas também desenvolveram diferentes psicosferas, e, logo, a depender disso, a adaptabilidade das comunidades locais às novas condições são diferenciadas. Cada lugar é afetado diferentemente pelas ações e pelo movimento da história, estando relacionado a sua configuração territorial, sua existência material e a existência social que o anima, ou seja, "sua existência real, somente lhe é dada pelo fato das relações sociais" (SANTOS, [1996], 2009, p. 62).

3.6 As fronteiras e a Política de Defesa Nacional brasileira no início do século XXI

A legislação de Defesa Nacional vem passando por um importante revigoramento desde 2005, quando foi instituída a nova Política de Defesa Nacional (PDN). Desde então vêm recebendo atenção especial do governo brasileiro e verifica-se uma nova abordagem e postura diante da conjuntura econômica e política mundial, especialmente na América Latina. Embutido na nova legislação está uma atenção especial voltado para a Amazônia, a Faixa de Fronteira e a relação com os países fronteiriços sul-americanos. Subordinado à PDN estão uma série de outros instrumentos jurídicos, dos quais buscamos fazer uma análise no sentido de verificar os que tenham efeito sobre a porosidade/fluidez territorial no subespaço Tabatinga-Leticia.

A Política de Defesa Nacional concentra-se na Amazônia

Em 30 de junho de 2005, o Decreto nº 5.484, aprovou a Política de Defesa Nacional, "voltada, preponderantemente, para ameaças externas", com a finalidade de estabelecer os objetivos e as diretrizes da Defesa Nacional envolvendo o setor militar, civil em todas as esferas institucionais. A Política se posiciona como de interesse da sociedade brasileira, em consonância com a política externa do país na busca de soluções pacíficas às divergências, fortalecimento da paz e convoca todos os brasileiros nela se envolver por dever.

Percebe-se um avanço conceitual no que se refere ao tratamento do tema, assim como um salto qualitativo institucional quanto à matéria de Defesa Nacional, que passa a estar harmonizada com a política, economia, integração nacional, instituições e busca uma aproximação com a sociedade. Parece-nos um novo paradigma, na medida em que assume uma postura transparente de amplo diálogo social e articulação entre as esferas do poder público. Nesse sentido, o próprio Ministro Nelson Jobim afirmou em abril de 2011, que a Estratégia "tem horizonte para 50 anos" e justifica que nos primórdios a segurança estava circunscrita às questões de confrontação mas, a medida que a sociedade se desenvolve, novas

exigências foram agregadas, assim urgia a necessidade de atualização da Política de Defesa Nacional.

A Estratégia Nacional de Defesa (2008): defesa e desenvolvimento

Regulamentando a Política de Defesa Nacional, o Decreto nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008, aprovou a Estratégia Nacional de Defesa (END). Segundo a justificativa da proposta apresentada "O Brasil desfruta, a partir de sua estabilidade política e econômica, uma posição de destaque no contexto internacional, o que exige uma nova postura no campo de Defesa" (BRASIL, [PR], 2008, p. 4).

Segundo o documento, "a Estratégia Nacional de Defesa é inseparável da estratégia nacional de desenvolvimento. Esta motiva aquela. Aquela fornece escudo para esta. Cada uma reforça as razões da outra. Em ambas, se desperta para a nacionalidade e constrói-se a Nação" (BRASIL, [PR], 2008, p. 8).

A Estratégia encarna uma tese central que conjuga defesa e desenvolvimento: "Projeto forte de defesa favorece projeto forte de desenvolvimento" baseada em quatro princípios: independência nacional; aproveitamento da poupança estrangeira, sem dela depender; capacitação tecnológica e autônoma do setor estratégico; e, independência nacional, "assegurada pela democratização de oportunidades educativas e econômicas e pelas oportunidades para ampliar a participação popular nos processos decisórios da vida política e econômica do país" (BRASIL, [PR], 2008, p. 9).

Da análise das diretrizes da Estratégia, fica explícito a priorização da região amazônica, seguido da faixa de fronteira bem como das relações com os países limítrofes. Entre as diretrizes, destacamos: o reposicionamento do efetivo das três Forças Armadas voltados para a região norte; o adensamento da presença militar nas fronteiras com o caráter de vigilância e dissuasão; e, o fortalecimento da capacidade logística na Amazônia. No que se refere ao caráter geopolítico da Amazônia o documento diz que:

> A defesa da Amazônia exige avanço de projeto de desenvolvimento sustentável e passa pelo trinômio monitoramento/controle, mobilidade e presença [...] O Brasil será vigilante na reafirmação incondicional de sua soberania sobre a Amazônia brasileira e [...] repudiará [...] qualquer tentativa de tutela [...]. Quem cuida da Amazônia brasileira, a serviço da humanidade e de si mesmo, é o Brasil (BRASIL [PR], 2008, p. 14).

Como citado, o desenvolvimento sustentável passa a configurar-se na Amazônia, como instrumento de defesa nacional no que se refere à regularização fundiária, e uma das

formas de execução das ações na região será o fortalecimento do PCN (BRASIL [PR], 2008, p.45). No que concerne à "vivificação e desenvolvimento" da faixa de fronteira, o instrumento de ação será o Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira associado ao estreitamento da cooperação entre os países vizinhos da América do Sul visto como entorno estratégico. Outra novidade embutida nessa reformulação da Defesa é a postura que toma quanto à transparência de sua gestão/ação, bem como a inclusão da participação da sociedade em sua execução. Nessa direção se apresenta o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN).

O Livro Branco de Defesa Nacional (2010): abra-se o diálogo

O LBDN será um veículo de diálogo entre o Estado brasileiro a sociedade nacional, e os demais países e interessados no que se refere à Defesa. O Livro Branco de Defesa Nacional[64] está em fase de elaboração e será disponibilizado até meados de 2012 de forma permanente e atualizado de quatro em quatro anos. Será um documento público inédito no país, que já é publicado por vários países do mundo voltado a dar transparência às políticas de defesa das democracias contemporâneas. Os trabalhos para sua elaboração se iniciaram no início de 2011 e o tema está sendo discutido em seminários públicos realizados em várias cidades brasileiras.

Para o Ministro da Defesa, o LBDN:

> Será uma oportunidade para que a sociedade civil aprofunde seus conhecimentos sobre os temas militares e passe a compreendê-los num contexto mais amplo, à luz das diretrizes da Estratégia Nacional de Defesa. [...] O LBDN almeja ser um catalisador da discussão sobre os temas de Defesa no âmbito da academia, da burocracia federal e do parlamento e também um mecanismo de prestação de contas sobre a estrutura de Defesa e os objetivos do poder público para o setor no país.

Os assuntos a serem abordados pelo Livro Branco estabelecidos pela Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010, são: cenário estratégico para o século XXI; política nacional de defesa; estratégia nacional de defesa; modernização das Forças Armadas; racionalização e adaptação das estruturas de defesa; suporte econômico da defesa nacional; as Forças Armadas: Marinha, Exército e Aeronáutica; operações de paz e ajuda humanitária (BRASIL, [PR], Lei Complementar nº 136, 2010). O documento não faz referência específica à Amazônia, no entanto, por se tratar de um veículo de divulgação tanto da Política de Defesa Nacional, como da Estratégia Nacional de Defesa, o temas das fronteiras e da Amazônia estarão intrínsecos.

---

[64] Decreto nº 7.438, de 11 de fevereiro de 2011, estabeleceu os princípios e diretrizes para criação e elaboração do Livro Branco de Defesa Nacional e instituiu o Grupo de Trabalho Interministerial para sua elaboração.

Na mesma data em que foi instituído o LBDN, foi criada também a Política de Ensino de Defesa (PEnsD) pelo Decreto nº 7.274, de 25 de agosto de 2010. Mais uma inovação na Área de Defesa que visa a incrementar o estudo de temas de interesse da defesa nacional no âmbito da sociedade e no meio acadêmico, voltada para a capacitação de recursos humanos, tendo por objetivo a cooperação na área do ensino de defesa com outros países, em consonância com a política externa brasileira, em especial na América do Sul; e a difusão dos assuntos de interesse da defesa nacional no meio acadêmico civil (BRASIL, [PR], Decreto nº 7.274, 2010).

O Programa Calha Norte (2004): as novas vertentes e a ampliação do escopo

No sentido da execução da Estratégia de Defesa na região norte, o Programa Calha Norte, será o instrumento mediador das ações, por ser um programa já consolidado há 25 anos. O Projeto Calha Norte foi concebido no início dos anos 1980 na fase da abertura democrática e instituído pelo governo federal em dezembro de 1985; esteve vinculado a diversos órgãos federais ligados à Presidência da República e desde 1999 está subordinado ao Ministério da Defesa. Tem por objetivo promover a ocupação e desenvolvimento ordenado e sustentável da região norte.

Logo que foi concebido tinha a Segurança Nacional como principal vertente, e visava maximizar a ocupação estratégica da imensa área de fronteira norte (RIBEIRO, 2006). Hoje "busca contribuir para a manutenção da Soberania Nacional, da integridade territorial da região da calha norte e contribuir para a promoção do desenvolvimento regional" (BRASIL [PCN], 2011, p. 4).

Inicialmente tinha uma abrangência espacial circunscrita aos municípios do arco norte, situados entre (Tabatinga-AM) e o rio Oiapoque (AP) e a orla ribeirinha dos rios Solimões, Amazonas e seus afluentes, incluindo a hinterlândia das terras entre esses dois limites. Em 2004 o Projeto foi reestruturado e transformado em Programa, sua área de atuação foi ampliada para 194 municípios, 95 dos quais situados na Faixa de Fronteira, em seis Estados da Federação (Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima), correspondendo a 32% do território nacional.

Após sua reestruturação, em 2004, passou a receber verbas maiores e assumiu além da "vertente militar", que corresponde à "Manutenção da Soberania e Integridade Territorial", a "vertente civil", que refere-se ao "Apoio às Ações de Governo na Promoção do Desenvolvimento Regional" (BRASIL, [PCN], 2007, p. 2). Essa (vertente civil) voltada ao

desenvolvimento local vem sendo realizada através de convênios com as prefeituras e envolve sete áreas temáticas de atuação: infraestrutura social; infraestrutura de transportes; infraestrutura econômica; viaturas, máquinas e equipamentos; esportes; educação e saúde e segurança e defesa (Ibid., p. 5).

Entre 1990 e 2004, o PCN passou por uma fase de escassez de recursos e ficou limitado a ações de melhoria e implantação de infraestrutura militar. No entanto, após sua reestruturação em 2004, voltou ao nível de investimento anterior e logo passou a receber um acréscimo significativo.

O PCN ao longo desses 25 anos tornou-se um dos principais responsáveis pela instalação dos sistemas de engenharia (fixos) básicos nas áreas mais inóspitas e distantes da Amazônia brasileira, realizados através das Forças Armadas. Ao redor desses pontos isolados têm se desenvolvido pequenos núcleos urbanos e contribuindo assim para o desenvolvimento social e a integração nacional. É possível se prever que esses pontos de "luz" venham a se desenvolver em outras cidades como Tabatinga, que também teve seu embrião urbano fecundado numa colônia militar. Essa nova situação bem demonstra o que Becker (1994) se referiu a dizer que a "fronteira atual já nasce urbana, como uma estratégia de ocupação utilizada pelo Estado" (p. 46).

O PCN continua a ser em grande parte responsável pela presença do Estado brasileiro na Amazônia setentrional através das Forças Armadas, tanto nas ações voltadas à infraestrutura como nas sociais de atendimento às tribos indígenas e comunidades ribeirinhas (BECKER, [2004], 2009). Quanto à defesa e manutenção das fronteiras, o Programa mantém sua missão de auxiliar na provisão de meios para a manutenção dos já existentes e a instalação de novo Pelotões Especiais de Fronteira. A esse respeito, foi divulgado recentemente, em junho de 2011, o projeto de construção de novos Pelotões na região de fronteira da Amazônia.

O Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (2008) abre os poros da fronteira brasileira

O segundo instrumento de ação vinculado à END voltado para a faixa de fronteira que inclui o arco norte da Amazônia é o Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira, o qual faz referência à necessidade do estreitamento da cooperação entre os países vizinhos da América do Sul para o desenvolvimento dessa faixa.

O PDFF foi relançado[65] em 2008[66] e concebe uma nova "mentalidade no tocante às fronteiras, que não podem mais ser entendidas como áreas longínquas e isoladas, e sim como uma região com a singularidade de estimular processos de desenvolvimento e integração regional". Entende o novo Programa que "As faixas contíguas dos países fronteiriços apresentam vantagens comparativas para provocar o fortalecimento regional, a partir de características políticas e propósitos comuns" (BRASIL, [PDFF], 2008, p. 2).

O objetivo principal do PDFF é promover o desenvolvimento da Faixa de Fronteira por meio da implantação de uma estruturação física, social e produtiva, com ênfase no aproveitamento das potencialidades locais e na articulação com os países vizinhos. A grande inovação desta política refere-se à abordagem dirigida aos espaços sub-regionais, buscando a dinamização econômica destes, através do fornecimento de infraestrutura econômica e social e a melhoria nas condições de cidadania por meios dos atores locais e o aproveitamento das peculiaridades e potencialidades dos Arranjos Produtivas Locais (APL).

A abrangência territorial do Programa envolve toda a Faixa de Fronteira[67] brasileira, caracterizada geograficamente por uma faixa de 150 km de largura ao longo de 15.719 km de fronteira brasileira, que abrange 11 unidades da Federação, 588 municípios e reúne aproximadamente 10 milhões de habitantes (BRASIL, [PDFF], 2008, p. 11).

O Programa recebeu uma nova abordagem quanto à intervenção e passou a levar em conta a diversidade regional diferentemente do inadequado padrão histórico de intervenção, quando a preservação da soberania ocorreu mediante a introdução de barreiras e restrições e não houve um esforço para a melhoria das condições de cidadania da população local, reconhecendo assim, "o caráter estratégico do desenvolvimento dessa região e a enorme dívida social a ser resgatada" (OLIVEIRA, 2005, p. 7).

A nova estratégia voltada para a mudança do padrão de intervenção observado nas últimas décadas reúne: respeito à diversidade regional; associação da soberania com uma perspectiva de desenvolvimento e integração da América do Sul; fortalecimento das

---

[65] O Programa esteve sob a gerência do Ministério da Integração Nacional desde 1999, e caracterizava-se por projetos desarticulados e fragmentados (COSTA e GADELHA, 2005, p. 32).

[66] Os conceitos, as categorias e as tipologias, assim como a sub-regionalização da Faixa de Fronteira, foram incorporados neste Programa tomando como base o trabalho: Proposta de Reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (2005), desenvolvido pelo Grupo Retis/UFRJ (coordenação de Lia Machado e Rogério Haesbaert, da UFF), contratado pela SPR/MI. para subsidiar as novas orientações adotadas (BRASIL [PDFF], 2008, p. 14).

[67] Lei nº 6.634/79, regulamentada pelo Decreto 85.064, de 26 de agosto de 1980.

condições de cidadania da população local e organização da sociedade civil; e, articulação do programa com a nova Política de Desenvolvimento Regional (BRASIL, [PDFF], 2008).

A estratégia de implementação do PDFF segue três linhas de ação: desenvolvimento integrado das cidades gêmeas; articulação das prioridades com o desenvolvimento das mesorregiões prioritárias dos programas de desenvolvimento regional; e, melhoria das condições econômicas, sociais e de cidadania das sub-regiões contidas na Faixa de Fronteira.

Dentre as três linhas de ação postuladas no Programa, destacamos a primeira, devido a sua relevância correspondente ao nosso objeto de estudo. Essa linha de ação estipula como prioridade o desenvolvimento integrado das cidades gêmeas, baseado nas potencialidades locais que configuram como oportunidades para fortalecer processos de integração social e institucional em bases supra-nacionais, onde são enumeradas cinco cidades gêmeas prioritárias, sendo Tabatinga-Letícia as primeiras.

Em função da necessidade fundamental de estabelecer acordos com os países vizinhos, o Programa reserva uma vertente internacional articulada pelo Ministério das Relações Exteriores destinada a atender necessidades de acordos bi/multilaterais, assim como prevê a criação e/ou fortalecimentos dos Comitês de Fronteira (CF) destinados a identificar e estabelecer os diálogos das demandas locais, representando os "ouvidos" federais às demandas locais fronteiriças. Esses Comitês, segundo o documento, serão co-presididos pelo representante consular brasileiro e do país vizinho respectivo integrado pelas "forças vivas" locais representadas pelos prefeitos, vereadores, empresários, associações, representantes militares e das polícias federais, visando o funcionamento como fórum de discussão dos problemas locais (BRASIL, [PDFF], 2008). Isso significa dar respaldo político à voz das sociedades fronteiriças.

Comissão de Integração Brasil-Colômbia e os Comitês de Fronteira (2008)

Dentro do contexto dessa nova política, a Comissão de Integração Brasil-Colômbia[68] instituída em novembro de 1993 está sendo revigorada e alcançou um novo patamar político, assim como os Comitês de Fronteira, como já foi colocado anteriormente. A Comissão de Integração Brasil-Colômbia representa o principal foro de discussão dos temas fronteiriços entre os países. Reuniu-se pela primeira vez em Leticia em 1994 e mantém reuniões anuais em nível de Vice-Chancelarias, sendo a última reunião realizada em 18 a 19 de novembro de

[68] Fonte: Ministério das Relações Exteriores do Brasil - Subsecretaria Geral da América do Sul – Departamento da América do Sul II, 2011.

2010 em Bogotá. Entre os últimos acordos realizados ou em desenvolvimento, podemos destacar:

Em execução, o Ensino de português e espanhol na fronteira, em vigor de 2005, que permite professores brasileiros ministrarem língua portuguesa nas escolas de Leticia e vice-versa. Em fase de tramitação final, a Zona de Regime Especial Fronteiriço para as localidades de Tabatinga e Leticia, assinada em setembro de 2008 na ocasião da XI reunião da Comissão de Vizinhança, tendo sido aprovado pelo Congresso Nacional brasileiro em maio de 2010, aguarda a tramitação burocrática na Colômbia para se efetivar. O regime busca aumentar a porosidade territorial no subespaço criando condições normativas que favoreçam o aumento da fluidez por meio da flexibilização dos procedimentos aduaneiros.

Em fase de elaboração: temos: o Acordo para a permissão de residência, estudo e trabalho aos nacionais fronteiriços, que visa exatamente facilitar residência, estudo e trabalho as pessoas daquele subespaço. Proposta realizada nos moldes do vigente com o Uruguai, que concede carteira aos cidadãos fronteiriços. O acordo foi assinado em setembro de 2010 em visita do Presidente Juan Manuel Santos ao Brasil; o Acordo para formação profissional na fronteira. Um projeto do SENAI[69] com o SENA[70] da Colômbia, que visa oferecer cursos para a formação profissional em um centro a ser construído em Leticia; e, a Comissão binacional assessora de saúde na fronteira, que prevê a cooperação na área de saúde na fronteira, vigilância epidemiológica, sanitária e ambiental, saúde intercultural dos povos indígenas e portadores do HIV/AIDS, cuja segunda reunião foi realizada em novembro de 2010.

A respeito dessa Comissão de Integração, é pertinente salientar que trata-se de uma "integração por cima", realizada entre as instâncias públicas da esfera federal dos países, os quais, como foi esclarecido, têm como representantes em Tabatinga e Leticia os vice-consulados respectivos. No entanto, a sociedade local não participa de fato das discussões, nem tampouco, são veiculados os trabalhos em desenvolvimento. Enfim, os cidadãos tabatinguenses "esfera do cotidiano" estão à margem do que se passa na "esfera superior". Esse tipo de situação é comum, e ocorre por vezes que as soluções materializadas no subespaço não logram êxito devido à incompatibilidade da tese com o vivido, e o trabalho burocrático binacional acaba sendo em vão. Uma discussão colegiada, envolvendo as autoridades locais, representantes da comunidade, das universidades, poderiam lograr

[69] Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

[70] Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) corresponde ao SENAI no Brasil. http://www.sena.edu.co

soluções mais ajustadas à realidade cotidiana, que seria exatamente a função dos Comitês de Fronteira (CF), que o PDFF se refere e prevê seu fortalecimento.

Surpreende a articulação implícita nos documentos recentes em torno da Política de Defesa Nacional. A END contempla estudos conjuntos entre o Ministério da Defesa e o Ministério da Integração Nacional (MIN), no sentido de compatibilizar ações do PCN e do PDFF, focados no aproveitamento dos arranjos produtivos locais (APL) como forma de promoção da economia tradicional e também ampliação do GESAC prevendo a instalação de telecentros comunitários com conexão banda larga nas sedes das instalações militares, assim como o incentivo às rádios comunitárias.

A vontade política expressada indica o encaminhamento para novas possibilidades que ainda germinam em termos práticos, no entanto, constitui o primeiro e importante passo a frente. Esperamos que o PDFF logre êxito e suas metas sejam atingidas, haja vista que, os meios normativos fundamentais ao aumento da porosidade territorial estão dados, sendo isto, a nossos olhos, um dos aspectos mais difíceis de serem alcançados se não houvesse a disposição política oportuna. A viabilidade da "integração por cima e por baixo" está postas, as cidades gêmeas foram contempladas como prioritárias, as Comissões de Integração Binacionais foram acionadas (instância superior), assim como também os Comitês de Fronteira (instância local). Observaremos a partir de agora, como reagem as diferentes psicosferas dos muitos subespaços fronteiriços diante desta oportunidade de aproveitamento dos também diferentes graus de horizontalidade gestados ao longo do desenvolvimento das formações socioespaciais que interagem historicamente ao longo dos mais de 15 mil km de limites internacionais.

Observa-se também, por outro lado, que a política externa brasileira assume uma postura clara voltada para a aproximação dos países sul-americanos que inclui o caráter econômico, o estratégico e o de defesa. Assim, se estabelece, no âmbito externo, uma resignificação das fronteiras lhes concedendo maior porosidade; ao mesmo tempo, no âmbito interno, aparece um revigoramento do planejamento regional. Essa nova camada recobre o "núcleo duro" geopolítico, adequadamente apropriado à nova conjuntura política e econômica mundial advinda do aprofundamento da globalização das últimas décadas. No bojo dessa aproximação sul-americana está também o reforço político dos países pan-amazônicos no sentido da defesa estratégica conjunta da grande floresta amazônica.

4 CAPÍTULO IV – HORIZONTALIDADE NA FRONTEIRA

4.1 A natureza da horizontalidade na fronteira ocidental da Amazônia

Para compreender a natureza da horizontalidade presente no subespaço Tabatinga-Leticia e inferir sobre sua atual importância para o desenvolvimento econômico, social e cultural das cidades gêmeas, torna-se fundamental buscarmos a gênese das relações de vizinhança que se estabelecem entre essas populações fronteiriças, tanto na história das relações socioespaciais preexistentes adjuntas às respectivas formações socioespaciais, como na própria manifestação empírica do fenômeno. Acreditamos ainda ser necessário fazer algumas considerações de ordem conceitual para melhor elucidar as circunstâncias particulares do próprio lugar no contexto da Amazônia. Nessa direção, começamos pela caracterização das cidades amazônicas**.**

José Aldemir de Oliveira (2006) ao definir as cidades amazônicas, cita entre as características que as definem:

> A baixa articulação com as cidades do entorno; atividades econômicas quase nulas; predomínio do emprego relacionado ao serviço público; pouca capacidade de oferecimentos de serviços básicos e base econômica assegurada pelo repasse de recursos públicos (p. 27).

Peculiaridades que as caracterizam, sobretudo, como cidades locais, cuja atuação é restrita e sua articulação imediata se dá com outros centros subordinados ao nível hierárquico superior (SANTOS, [1979b], 2008).

Outra peculiaridade das cidades amazônicas em que podemos enquadrar Tabatinga e Leticia refere-se a sua gênese locacional: situadas à margem de rio o que as caracteriza como cidades ribeirinhas, definida por Oliveira (2003) como “aquelas situadas à margem dos rios amazônicos cuja rede de circulação e articulação com o entorno e com o distante tem por base o rio [e também dele] retira os recursos de sua alimentação e vivência” (p. 63).

Igualmente no que se refere ao núcleo urbano, o povoado civil de Tabatinga se instalou inicialmente nas adjacências da desembocadura do igarapé Santo Antônio no rio Solimões, que corresponde ao limite internacional aglomerando-se com Leticia. Nas proximidades passaram a ancorar embarcações que deram origem ao porto e ao mercado “forma espacial [que] repete-se em inúmeras cidades na Amazônia e fora dela” (NOGUEIRA, 2008, p. 184), dispondo igualmente, Leticia do mesmo sistema porto-mercado.

Esta caracterização – cidade local ribeirinha - muito bem podia definir tanto Tabatinga como Leticia até a década de 1980. No entanto, de lá para cá, mudanças de caráter político e técnico (modernizações) vêm trazendo uma nova ordem ao subespaço. A elevação do status político de Letícia à Capital de Departamento (1991) e os investimentos correlatos no nível de institucionalização e modernização a elevou para uma categoria superior. Não muito diferente disso, Tabatinga também, nesse período recebeu uma atualização significativa quanto à institucionalização e a modernização. O subespaço como um todo, nos últimos 20 anos (Leticia desde 1991 e Tabatinga desde 2000), vem ganhando um aporte de infraestrutura (fixos) e instituições (normativas, serviços púbicos, financeiras, comunicações, educativas, recursos humanos) ao nível de investimentos federais que abriu novas possibilidades de conexão. Seria um incremento da conectividade territorial, passando o subespaço a estabelecer *links* para fora de sua hierarquia urbana imediata e se relacionando em rede com lugares distantes iniciando uma inserção na economia mundial.

A cultura particular e específica desse subespaço vem de séculos, sendo pretérita à própria fronteira. A presença de numerosos contingentes indígenas localizados entre os rios Solimões (Amazonas/Marañon), Içá (Putumayo) e Japurá (Caquetá), em ambos os lados da fronteira (BECKER, [2004], 2009) é muito antiga. Estas populações nativas tradicionais estabeleceram laços de convivência ao longo da história desde muito antes da consignação dos limites internacionais ou mesmo da chegada dos brancos europeus. Isso evidencia as raízes históricas da horizontalidade, denotando ser algo intrínseco, genético, estabelecidos desde os tempos remotos quando as populações indígenas locais e regionais dividiam livremente esse território. Essa particularidade social transpôs a barreira política estabelecida pela fronteira posterior e conduziu ao "movimento mútuo dos fronteiriços [que] consolidou laços que hoje se revelam no parentesco binacional, por exemplo, com a constituição de famílias pertencentes a nacionalidades distintas" (NOGUEIRA, 2008, p. 174) e ao mesmo tempo serviu de suporte a economia local.

O isolamento geográfico do subespaço em meio à grande floresta Amazônica Sul Americana com acesso restrito ao transporte fluvial, a uma distância aérea de aproximadamente 1.000 km de suas respectivas cidades regional, contribuiu para essa aproximação desde os tempos mais remotos. A necessidade de trocas para a própria sobrevivência conformou uma economia horizontal genética particular, pretérita às últimas definições fronteiriças desde antes mesmo de Leticia pertencer ao Peru. A institucionalização da fronteira Brasil-Colômbia enquanto limite interestatal (1907-1938), por esse ponto de vista, se constituiu numa severa verticalidade.

Esta, porém, não rompeu as relações preestabelecidas, pelo contrário, foi justamente essa díade fronteiriça, calcada sobre relações cotidianas de convívio territorial anterior que possibilitou uma imediata, senão contínua, economia de vizinhança, característica de cidades gêmeas. Contraditoriamente, o que era hábito, a partir de então, por força da norma, torna-se "contrabando cotidiano" (DORFMAN, 2009).

Esse prisma de análise nos remete a duas considerações convergentes. As contraracionalidades, ou racionalidades criadas a partir do território que se expressam no cotidiano, apontadas por Santos ([2000], 2010) como as "formas de convivência e de regulação criadas a partir do próprio território e que se mantém [...] a despeito da vontade de unificação e de homogeneização" (p. 110). E as observações de Bertha Becker ([2004], 2009) quanto às cidades gêmeas, quando observou que estas se configuram como lugar de rede de relações que rompe com as delimitações fronteiriças oficiais baseadas nas soberanias nacionais, sendo mais ativas quando localizadas em tríplices fronteiras como é o caso do subespaço em estudo.

Também Lia Osorio (2005) em sua proposta de tipologia das cidades gêmeas situadas ao longo das fronteiras brasileiras considerou Tabatinga-Leticia como de interações do tipo sinapse, por possuir essa especificidade, que a nosso ver, está relacionada exatamente com a horizontalidade desenvolvida ao longo da história territorial do subespaço. Ainda Nogueira (2008), a esse respeito considera que a partir dos anos 1980, quando Tabatinga se emancipou, esta passou a consolidar juntamente com Leticia "uma cidade gêmea com fronteira seca [...] aglomerado urbano de maior dinâmica na fronteira da Amazônia, sendo impossível isolar em qualquer análise uma cidade da outra" (p. 170). Esses elementos evidenciam a forte coesão presente entre as duas cidades locais que formam o subespaço fronteiriço.

Para o entendimento dessas considerações a categoria lugar torna-se fundamental, sendo esse, segundo Santos ([1996], 2009) o lócus privilegiado de referência pragmática do mundo, ele tanto recebe ordens de ações condicionadas distantes como também é o "teatro insubstituível das paixões humanas" (p. 322) onde se dão as mais diversas manifestações de espontaneidade e criatividade. No lugar se realiza um "cotidiano compartido entre as mais diversas pessoas, firmas e instituições; cooperação e conflito são a base da vida em comum" (Ibid.). Os lugares permitem a historicização, geografização e empirização do mundo (SANTOS, [2000], 2010). O lugar é enfim "o encontro entre possibilidades latentes e

oportunidades preexistentes ou criadas. Estas limitam a concretização das ocasiões" (SANTOS, [1994], 2008, p. 40).

Com a modernização contemporânea, difundida pelo fenômeno das redes, os lugares vêm se mundializando, originando lugares globais complexos e simples. "A rede conecta diferentes pontos ou lugares mais ou menos distantes e permite hoje a ampliação da escala da ação humana até a dimensão global" (DIAS, 2007, p.23). Lugares globais Os primeiros seriam as metrópoles, e os segundos os lugares onde apenas alguns vetores da modernidade se instalaram. Todos igualmente passam a participar do grande teatro de fluxos em diferentes níveis de intensidade e orientação, compondo um subsistema do espaço global (SANTOS, [1994], 2008).

O subespaço Tabatinga-Leticia vem passando exatamente por esse processo de modernização, logrando paulatinamente a posição de lugar global simples, na medida em que se insere no teatro de fluxo e passa a participar da economia global, ainda que de forma incipiente. Tal ação tem provocado mudanças de ordem econômica, social, política e cultural, além de produzido contrastantes temporalidades. O velho e o novo passaram a conjugar uma vida urbana particular alimentada pelas relações de vizinhança e pela contradição da exclusão que marca o legado das cidades ribeirinhas amazônicas.

Essa verticalidade que se instala, entretanto, não exclui uma resistência advinda da cultura precedente. A esse respeito Oliveira (1998) chama atenção para se evitar o que tem sido visto nas análises geográficas do espaço amazônico, que se trata da desconsideração do "vivido" na produção do urbano, assim como da cultura particular do lugar que advém do rebatimento da respectiva formação socioespacial sobre o mesmo. Para ele:

> O homem não mora no mundo, ele mora no lugar. Este lugar pode escapar às tendências da homogeneização colocada pela globalização, pois as forças que criam a globalização podem criar seu contrário. O lugar tem um tempo e um espaço que são muito menos global, pois preenchem de significados. No lugar emerge a diferença e brota a luta e um lugar privilegiado dessas lutas são as cidades (OLIVEIRA, 1998, p. 35).

Por esse prisma de observação, tem-se que a expansão da fronteira na Amazônia acontece dentro de um processo contraditório de destruição, resistência e reconstrução. Tanto surgem as novas formas-função, quanto novos conteúdos espaciais dotados de dimensões, significados e psicosfera particulares (OLIVEIRA, 1998), formando um novo sem excluir o velho. Nesse caminho, as pessoas do lugar são participantes ativas do processo de mudança, não significando que deixem por isso de estar na condição de excluídos, haja vista que, não

participam das decisões tomadas em instâncias superiores e lugares distantes. Pois que “as verticalidades agrupam áreas ou pontos a serviços de atores hegemônicos, não raro distantes [...][e esses se expressam] pela imposição de políticas desvinculadas da realidade local” (SANTOS, [1994], 2008. p. 18).

Geralmente o padrão de circulação imposto pela modernização determina o desaparecimento de algumas atividades e o surgimento de outras e seus impactos decorrentes desarticulam atividades e modos de vida a elas ligados, fazendo surgir novos, mais elaborados, que demandam uma adaptação cultural, conseqüentemente uma tecnosfera e psicosfera adaptada.

As novas temporalidades e espacialidades verticalmente impostas sobrepujam a experiência, a vivência, a cultura e a história enraizada nos lugares. Em decorrência disso, nelas podemos ter acesso a avançadas tecnologias e, simultaneamente, não se têm sequer as necessidades básicas atendidas. As pequenas cidades amazônicas têm essa contradição, são articuladas a relações pretéritas caracterizadas pela inércia (OLIVEIRA, 2006), que até certa medida realiza-se como resistência e denota uma rara permanência. Há nesses aglomerados a inércia caracteriza pelos tempos lentos e, simultaneamente, a velocidade dos tempos rápidos, tal é a forma de inserção da Amazônia no mundo, especialmente nos confins dos espaços fronteiriços da Amazônia ocidental.

Estabelece-se assim, um convívio conflituoso de diferentes temporalidades dentro do mesmo subespaço/sociedade, na medida em que a realidade do tempo social vivido pelos grupos e indivíduos é diferente. Convivem superpostamente como que em camadas de diferentes densidades, os jovens universitários com acesso ao conhecimento, à informática, à internet, às tecnologias e os indígenas e as pessoas da geração passada quase analfabeta. Tudo vem como avalanche e implanta-se como prótese sobre o velho. Deveras que o espaço se apresenta maleável, poroso, flexível e, as mudanças decorrentes são muito rápidas.

As cidades amazônicas são, contudo, lugar de possibilidades concretas de um dado tempo e de uma dada sociedade. A possibilidade que se nos apresenta é advinda das relações específicas do cotidiano compartilhado, imbricado na história territorial e na cultura construídas ao longo do tempo. As relações horizontais de vizinhança representam para esse subespaço a possibilidade concreta da vida e, ao mesmo tempo, o ingrediente fundamental ao desenvolvimento social de ambas as partes.

4.2 A horizontalidade e o cotidiano

Tais elementos elucidados conformam exatamente a horizontalidade, definida por Santos ([1996], 2009) como sendo, de modo geral, as extensões territoriais formadas de pontos que se agregam sem descontinuidade, sendo o lócus da produção e de uma cooperação mais local e limitada, seja entre diferentes atividades, entre cidade e campo, com forte repercussão social, política e por vezes cultural. A horizontalidade desenvolve forças centrípetas que agem como fatores de agregação, de convergência e coesão (Ibid.).

No estudo da horizontalidade, o cotidiano se constitui categoria geográfica fundamental que se presta ao tratamento do mundo vivido envolvendo objetos, ações, técnica e tempo (SANTOS, [1996], 2009). As relações inter-humanas com ou sem o uso da técnica incluem ainda a territorialidade: interações humanas com o espaço. O sujeito relaciona-se com as cristalizações das experiências passadas, o prático inerte[71], que inclui as formas sociais, as configurações espaciais e a paisagem.

As horizontalidades são assim, o alicerce de todos os cotidianos, isto é, de indivíduos, coletividades, firmas e instituições, cimentadas pela similitude das ações ou por sua associação e complementaridade. Melhor dizendo, as horizontalidades são o "domínio de um cotidiano territorialmente compartilhado com tendência a criar suas próprias normas, fundadas na similitude ou na complementaridade das produções ou no exercício de uma existência solidária" (SANTOS, [1994], 2008, p. 50).

Nela os laços de cooperação baseiam-se numa solidariedade orgânica, espontânea, nascida nas relações vividas no cotidiano (SANTOS, [1996], 2009) e exercidas sobre um território comum (SANTOS, [2000], 2010), enfim nas relações pessoais. Graças a essas relações, conscientes ou não, há um aumento da produtividade econômica e também política no território (SANTOS, [1994], 2008). No que se refere ao aspecto econômico, essas relações também podem ser interpretadas como uma rede que se estabelece num nível de solidariedade local. Nesse nível a rede ganha uma dimensão única e socialmente concreta, fruto de um acontecer solidário, mas também contraditório e dialético. (SANTOS, [1996], 2009).

A produtividade política é advinda do cotidiano homólogo, compartido, reforçado pelas relações horizontais caracterizadas pela confluência de interesses que cria uma

[71] Conceito desenvolvida por SARTRE, Jean-Paul, em *Critique de la raison dialectique*. Paris: Gallimard, 1960, citado por Santos ([1996], 2009, p. 317).

solidariedade ativa, permitindo uma ação política. Essa, contudo, ainda engatinha, pois que entre Estados nacionais, tudo é regido por um conjunto jurídico rígido e formal gerido nas instâncias superiores dos gabinetes institucionais. A produtividade política local vinha sendo mantida assim, cativa por força da norma, que não permitia o estabelecimento de acordos e iniciativas locais. A antiga idéia dos Comitês de Fronteira, reavivados no PDFF, até certo modo a liberta e permite que se desenvolva a ação política local binacional. Marco jurídico significativo que associado à liberdade institucional - que Leticia já dispunha constitucionalmente - abre possibilidades que poderão render benefícios aos cidadãos fronteiriços por meio do desenvolvimento da produtividade política.

4.3 Uma verticalidade contraditória e complementar

A verticalidade, por sua vez, opostamente, cria interdependências que são numericamente proporcionais às necessidades de relacionamento e desenvolvem relações essencialmente de cooperação organizacional entre os lugares baseadas em fluxos mediados por suportes territoriais (SANTOS, [1996], 2009). Na medida em que esses fixos indispensáveis não existam, estejam indisponíveis ou em condições precárias, a fluidez fica comprometida desmotivando ou inviabilizando a cooperação territorial extra-local. Esse é quadro em que se enquadra Tabatinga e o caso de muitas cidades e povoados localizados na faixa de fronteira brasileira, acima de tudo na Amazônia Ocidental, assim como de várias localidades limítrofes estrangeiras. Contudo, horizontalidade e verticalidade coexistem indissociavelmente e estão permanentemente sujeitas ao movimento da história (Ibid.).

As forças hegemônicas tanto do mercado globalizado quanto do Estado, grande regedor das ações determinantes das novas realidades espaciais, integrados à informação provocam um incessante processo de entropia que mudam os contornos e os conteúdos dos subespaços impondo “novos mapas ao mesmo território” (SANTOS, [1994], 2008, p. 89).

Esses elementos estão presentes e se fundem quando nos referimos às cidades investigadas. Especialmente no que diz respeito aos subespaços amazônicos, por serem, em vez de rugosos e com resistências, áreas opacas, desprovidas de infraestruturas passadas, espaços de lentidão, ingenuamente prontos a absorver as verticalidades carregadas de intencionalidade. Tudo favorece a instalação da camada modernizadora, que reconfigura o espaço, trás inovação, tecnosfera, psicosfera, fluxos, conexões e conhecimentos, estabelecendo uma desordem inicial. Assim, consecutivamente, produz temporalidades

contraditórias que demandarão um período adaptação. Os sujeitos, subjugados pelo prático-inerte assistem a tudo sem reação, ameaçados, a espera do entendimento e da inclusão.

A verticalidade imposta sobre o subespaço nas últimas seis décadas, sobretudo quanto à modernização, vem produzindo uma refuncionalização do lugar facilitada pela relativa ausência de rugosidades (SANTOS, [1985], 2008). As cidades foram reestruturadas para atender a sua nova função lhes acarretando uma decorrente nova forma (SANTOS, [1985], 2008), percebido na urbanização recente que se amplia rapidamente, mais em Tabatinga do que em Leticia. Esse movimento nos lembra Santos ([1985], 2008), quando observou que "o primeiro período de modernização técnica para a sociedade se reveste de importância ao estabelecer uma nova forma adequada a função atual, que irá afetar a evolução das funções futuras" (p. 75). Esse processo, contudo, está em pleno desenvolvimento, e a modernização continua seu percurso ordinário.

A verticalidade identificada é, sobretudo, uma verticalidade que tem por agente os respectivos Estados-Nação, não seria uma verticalização institucional[72] (ALMEIDA, 2005) específica, uma vez que são várias as instituições que foram instaladas a passam a agir sobre o lugar. Seria destarte, uma verticalidade estatal, que tem por finalidade instalar as próteses fundamentais à articulação do subespaço aos correspondentes territórios nacionais e, simultaneamente, ao espaço mundial, transportando em si uma clara componente geopolítica.

Também não se identifica a presença de vetores privados hegemônicos que tenham forte manifestação vertical. Não há indústrias, por exemplo, que comandem o mercado de trabalho. A única manifestação clara do mercado, além do consumo, sobre o subespaço é o sistema de aviamento do pescado para exportação comandado por Leticia. Contudo, este não possui uma manifestação espacial ou territorial com maior repercussão sobre a sociedade e a cultura local, restringindo-se ao econômico.

A verticalidade estatal, aliás, não está restrita a fixos, mas também carrega um vetor normativo, estabelecendo uma nova ordem às relações sociais agora menos livres e mais reguladas sobre o território. Nesse bojo estão incluídos os acordos e protocolos binacionais reguladores dos fluxos interfronteiriços que fundamentam a porosidade territorial, pois que "a dinâmica dos espaços da globalização supõe adaptação permanente das formas e normas"

[72] Conceito desenvolvido por Eliza Almeida (2005) ao se referir à ação normativa e política que o SUS exerce reorganizando os sistemas de objetos e ações vinculados à saúde nos distintos lugares do território brasileiro.

assim como as formas geográficas demandam a aplicação de normas jurídicas (SANTOS, [1994], 2008, p. 51).

O território como um todo se torna um dado de uma harmonia que é forçada pela mediação jurídica e pela mediação técnica entre os lugares e os agentes neles instalados, “em função de uma inteligência maior situada nos centros motores da informação” (SANTOS, [1996], 2009, p. 231). Coadjuvado, no caso deste subespaço fronteiriço, pelos respectivos governos nacionais, exclusivos agentes normalizadores que figuram como a inteligência maior que organiza o território. Trata-se de uma situação devida exatamente à condição de área localizada na faixa de fronteira e da atual fase de desenvolvimento econômico local, que não permite sequer uma produção/realização local que viabilize a existência de empresas médias que sejam. Ou seja, uma condição de plena dependência.

4.4 O subespaço e as redes

Hoje a constituição das redes tem um caráter deliberado. Trata-se, antes de tudo, e diferentemente de antes, de uma estratégia territorial necessária a converter o território em um “espaço de transação” (H. Bakis Apud SANTOS, [1996], 2009), de forma a torná-lo apto a participar do conjunto da grande rede das atividades econômica, inclusive a mundial.

O Estado tem hoje sob seu comando, a possibilidade de “conectar” ou “desconectar” um lugar, tornando-o luminoso ou opaco. Isto é, a capacidade de criar nodosidades territoriais (centralidades artificiais) conforme orienta seus investimentos, elegendo lugares conectáveis ou não, fazendo proveito de suas particularidades geográficas ou não, conforme seus interesses políticos e econômicos. A nodosidade territorial seria a qualidade dos lugares que os coloca numa posição mais ou menos favorável a se tornar um nó de uma rede, seja material ou imaterial. Seria uma camada depositada sobre a fluidez e a porosidade territorial.

Para Raffestin ([1980], 1993), são os homens e suas ações instalados no lugar e organizados numa estrutura de poder que ao desenvolver suas relações econômicas dão energia à centralidade. “A coesão [da] centralidade é assegurada pela convergência da ciência e da técnica. [...] Nodosidade, centralidade e marginalidade estão ligadas pelos atores que as fazem e desfazem” (p. 118). Entre os atores, um especialmente se destaca nessa área fronteiriça tenuemente conectada, o Estado. Ator principal na produção do espaço e definidor do território e sua nodosidade/centralidade.

O subespaço Tabatinga-Leticia é um exemplo disso. Eleito como fronteira de relevante importância política por suas respectivas nações, circunstancialmente devido as suas respectivas histórias territoriais fronteiriças do último século e por suas diferentes formações socioespaciais. Vêm recebendo, sobretudo nas últimas duas décadas, investimentos (fixos) e ações (políticas - normas) que têm permitido um crescente maior índice de conectividade (MACHADO, et al, 2005) dessas cidades as suas redes nacionais e mundiais, sobrepondo a hierarquia urbana preexistente. Os objetos técnicos possibilitaram a conexão do subespaço como um nó da rede de lugares fazendo fluir fluxos. Em 60 anos, de um lugar isolado nos confins da selva Panamazônica, caracterizado pela opacidade, descontinuidade e lentidão, vem agora, aos poucos, tornado-se um incipiente ponto luminoso e conectando-se à economia internacional.

A tipificação realizada em 2006[73] por Oliveira (2008) sobre a rede urbana da Amazônia aponta que Tabatinga passou a figurar como cidade média de fronteira e a exercer relações em uma rede mais ampla que as demais cidades da calha. "A rede de que participa é mais difusa, incorpora cidades dos países vizinhos e conta em seus arranjos institucionais, com forte presença das forças armadas atuando na construção da infraestrutura" (OLIVEIRA, 2008, p. 183).

Essa data conjuntura, por sua vez, acelera o desenvolvimento de uma tecnosfera e psicosfera sobre estas sociedades, o que provoca a mudança de hábitos e costumes tradicionais, por novos, hegemônicos e homogeneizantes, que, sobretudo os eleva a novos alienados consumidores globais. Tudo nos faz concordar, paradoxalmente, com Santos ([1996], 2009) quando afirmou que "as redes são os mais eficazes transmissores do processo de globalização a que assistimos" (p. 266). E que no processo global, a circulação prevalece sobre o da produção propriamente dita, por vezes tornado-se os fluxos mais importantes. Trata-se de mais uma manifestação da verticalidade estatal sobre o território. Para Santos ([1996], 2009) "A rede é também social e política, pelas pessoas, mensagens, valores que a freqüentam. Sem isso, e a despeito da materialidade com que se impõe aos nossos sentidos, a rede é, na verdade, uma mera abstração" (p. 262). Não obstante, "a noção a noção de rede global se impõe nesta fase da história" (SANTOS, [1996], 2009, p.215).

[73] Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades da Amazônia (NEPECAB), ligado a Universidade Federal do Amazonas (UFAM), coordenado pelo Prof. Dr. José Aldemir de OLIVEIRA.

4.5 A trajetória demográfica no subespaço fronteiriço

O crescimento da população no subespaço Tabatinga-Leticia acompanhou as flutuações da conjuntura política e econômica por que passaram os dois países, bem como as nuanças geopolíticas internacionais que se lançaram sobre a Amazônia. Conforme a combinação dessas e outras variáveis da ordem interna das respectivas formações socioespaciais, mais ou menos intensas foram as ações verticais sobre as cidades, afetando suas economias e por conseqüência gerando fatores populacionais.

Como apontam Lia Osorio e Rebeca Steiman, a faixa de fronteira norte representa a "periferia da periferia" da Amazônia e permaneceu muitos anos praticamente desligada do resto do país. As cidades de fronteira distavam dias de viagem das capitais de seus estados, porém apenas alguns minutos das cidades dos países vizinhos, elas próprias também periféricas (STEIMAN, 2002). Enquanto os governos centrais de Colômbia e Brasil mantiveram atenção política e tiveram condições econômicas de fruir recursos e ações sobre essas cidades periféricas, elas viveram momentos de expansão populacional conjunta a uma economia institucionalizada. Quando não tiveram essa condição, nitidamente a partir da metade dos anos 1970 e durante a década de 1980, o crescimento populacional se deveu à lógica da economia ilícita, assim como no passado deveu-se à economia da borracha, e a partir dos anos 1990, se deveu a uma nova lógica vinculada ao estabelecimento e intensificação de fluxos locais e extra-locais viabilizados pelo aumento da fluidez e porosidade territorial influenciados pela onda globalizante.

Os planos governamentais de integração da Amazônia ao restante do território intensificados a partir da segunda metade dos anos 1960 começaram a ser sentidos na faixa de fronteira a partir da década seguinte (1970), quando a população urbana mais que dobrou, passando de 163 mil para 388 mil habitantes. O crescimento da população urbana iniciou paulatinamente na década de 1960 e dobrou em 1970, acompanhando a dinâmica regional, mas foi na década de 1980 que esse crescimento ocorreu em ritmo bem mais acentuado.

No período entre 1973 e 1985, o mundo vivia uma conjuntura de retração econômica mundial e crise política generalizada em muitos países, especialmente na América do Sul. Nessa época, o Brasil vivia o fim da ditadura militar e a crise da dívida externa, resultando em escassos recursos financeiros e políticos para os programas da região norte. Concomitantemente, houve a multiplicação de centros urbanos advindos do processo de criação de 27 novos municípios acontecido entre 1977 e 1988, que se somaram aos 28 já

existentes (STEIMAN, 2002). Naturalmente deveria haver uma retração populacional no subespaço interior. Contudo, a população de Leticia triplicou. O fenômeno explica-se pela "colonização do narcotráfico", que provocou um aporte populacional expressivo vinculado a emigração na Amazônia colombiana, e por extensão em Leticia e Tabatinga. A Tabela 6 sintetiza a evolução da população de Tabatinga e Leticia entre 1951 e 2010:

Tabela 6 - Evolução da população de Tabatinga e Leticia (1951-2010)

Leticia			Tabatinga		
Ano	**Urbana**	**Total**	**Ano**	**Urbana**	**Total**
1951	2.898	4.493	1950	-	(*)
1964	4.013	6.080	1960	-	-
1973	5.849	8.601	1970	-	-
1985	17.005	24.086	1985	-	-
1993	17.187	25.659	1991	19.822	27.923
1996	17.758	25.405	1996	23.504	31.881
1999	27.760	39.601	2000	26.637	37.919
2005	29.669	42.877	2007	31.705	45.293
2010	25.128	**39.667**	2010	36.371	**52.279**

Fonte: IBGE Censos Demográficos de 1991 a 2010;

Colombia – Banco de La República: Anuario Estadístico, 1999;

Colombia. DANE, Proyección de La población, 2010.

(*) Sem dados devido a corresponder ao período anterior à emancipação do município.

Observa-se na Tabela 6 que o crescimento da população de Tabatinga e Leticia no período considerado apresenta uma tendência crescente similar, sendo que a população tabatinguense cresceu de forma linear e a colombiana aos saltos. Esses *gaps* estão associados às oscilações econômicas locais e até certa medida à situação econômica dos países a que pertencem. Para Letícia também se verifica que entre 1990 e 2005, houve um crescimento significativo da população, possivelmente atrelado à elevação do município à capital do Departamento ocorrido em 1991, enquanto que em Tabatinga o crescimento foi constante e expressivo (31% em 10 anos).

A tabela 7 seguinte mostra o crescimento populacional em termos absolutos e percentuais nas últimas três décadas nas nove cidades da microrregião do Alto Solimões, comparativamente a Tefé, do Médio Solimões, Manaus e ao Estado do Amazonas.

Tabela 7 - Crescimento populacional da microrregião do Alto Solimões 1981 - 2010

Municípios	Absoluto				Percentual		
	1981	**1990**	**2000**	**2010**	**1981 1990**	**1990 2000**	**2000 2010**
Atalaia do Norte	6.776	7.863	10.094	15.149	16%	28%	50%
Benjamin Constant	11.783	17.616	23.219	33.391	50%	32%	44%
São Paulo de Olivença	10.975	13.341	23.113	31.426	22%	73%	36%
Amaturá	4.516	4.714	7.308	9.657	4%	55%	32%
Tabatinga	**17.701**	**26.834**	**39.919**	**52.279**	**52%**	**49%**	**31%**
Tonantins	7.866	9.803	15.512	17.056	25%	58%	10%
Tefé	24.343	50.814	64.457	61.399	109%	27%	-5%
Santo Antônio do Icá	8.789	16.317	28.213	24.487	86%	73%	-13%
Jutaí	9.785	14.346	22.500	17.964	47%	57%	-20%
Fonte Boa	13.746	16.157	31.509	22.659	18%	95%	-28%
ALTO SOLIMÕES	**116.280**	**177.805**	**265.844**	**285.467**	**53%**	**50%**	**7%**
Manaus	922.477	1.165.352	1.405.835	1.802.525	26%	21%	28%
Estado do Amazonas	1.430.528	2.103.243	2.812.557	3.480.937	47%	34%	24%

Fonte: Censo IBGE, 1980, 1990, 2000 e 2010. Elaborado por Emerson EUZÉBIO

Ao analisar os dados percebemos que o período 1981-1990 marcou uma fase de alto crescimento populacional generalizado tanto para Estado do Amazonas (47%), como para a microrregião (53%) e Tabatinga acompanhou com 52%. No período 1990-2000, a população do Alto Solimões e de Tabatinga dobrou (50% e 49%, respectivamente), enquanto a do Amazonas recuou para 34%. Já no último período 2000-2010, a microrregião cresceu apenas 7%, sendo que os quatro municípios mais interiores, distantes da tríplice fronteira, sofreram um decréscimo populacional significativo da ordem de 16,5% em média. Enquanto os cinco outros, mais próximos do subespaço, registraram aporte populacional acima de 31%, com destaque para Atalaia do Norte (50%), Benjamin Constant (44%) e Tabatinga (31%), todas cidades situadas no limite internacional, num raio de menos de 30 km tríplice fronteira. Em verdade, além do crescimento vegetativo natural houve um movimento populacional migratório das cidades mais interiores para as mais próximas do subespaço internacional. Esse fluxo evidencia a centralidade que vem se desenvolvendo em torno da tríplice fronteira, cujas cidades *core* são Tabatinga e Leticia.

4.6 Os objetos e serviços compartilhados no subespaço

Nesse subespaço acontece uma diversidade de inter-relações instantâneas e concomitantes, tanto no tempo como no espaço, de diferentes fluxos: mercadorias, negócios, pessoas, serviços públicos e privados, cultura, entre outros. Grande parte desses fluxos estão regidos e condicionados por normas particulares a cada país ou por acordos bilaterais, contudo, uma parte considerável desses está historicamente à margem das normas. Não por serem ilícitos no sentido legal da palavra, mas por corresponderem a atividades sociais que

atendem histórica e complementarmente às necessidades das populações dos dois lados e não estão contempladas nos instrumentos jurídicos vigentes.

A esse respeito viemos buscando obter informações variadas por meio de trabalho de campo (observação, entrevistas, coleta de dados) que envolvam o cotidiano das pessoas no subespaço Tabatinga-Leticia, com o objetivo de verificar as interações que se realizam. Nesse sentido, o quadro abaixo, demonstra como objetos técnicos e serviços são compartilhados pela população das duas cidades gêmeas:

Quadro 14 - Compartilhamento de objetos e serviços no subespaço Tabatinga - Leticia

Objetos e Serviços	Relação	Observação
Aeroporto	Compartilhado	Para turistas leticianos e tabatinguenses dispensa passaporte (desde maio de 2009)
Ruas e avenidas	Compartilhadas	Sem distinção de nacionalidade
Porto	Não compartilhado	Distintos controles aduaneiros
Telefonia fixa	Não compartilhado	Distintas concessionárias, tecnologias e cabeamentos.
Telefonia móvel	Compartilhada	Zonas de cobertura são sobrepostas
Energia Elétrica	Não compartilhado	Cabeamento distinto
Água tratada	Não compartilhado	Distintas concessionárias e rede de distribuição
Escolas Privadas	Compartilhadas	Sem distinção de nacionalidade
Escolas Públicas	Compartilhadas (*)	Comprovante de residência
Universidade do Estado do Amazonas (UEA)	Não compartilhado	Por ser pública é exclusiva para brasileiros
Universidade Nacional da Colômbia (UNAL)	Compartilhada	Por ser privada não impõe distinção de nacionalidade
Pesquisa Universitária	Compartilhada	Leticia dispõe de um laboratório de pesquisas acadêmicas que disponibiliza aos brasileiros
Hospital público brasileiro	Compartilhado (*)	Sem distinção de nacionalidade
Hospital público colombiano	Compartilhado (*)	Sem distinção de nacionalidade desde que pago
Clinicas de saúde privadas	Compartilhadas	Sem distinção de nacionalidade
Clubes de lazer privados	Compartilhados	Sem distinção de nacionalidade
Bares e restaurantes	Compartilhados	Sem distinção de nacionalidade
Boates e discotecas	Compartilhadas	Sem distinção de nacionalidade
Comércio de combustíveis	Compartilhado	No varejo, dentro da cota
Comércio de calçados, roupas, alimentos industrializados ou não, ferramentas, autopeças.	Compartilhados	No varejo, sem distinção de nacionalidade, dentro da cota
Moradia	Unilateral	Colômbia não permite a moradia de estrangeiros ilegais em Leticia; Brasil permite
Policiamento	Não compartilhado	Cada cidade tem seus serviços de segurança pública. Eventualmente realizam operações conjuntas
Mídia (televisão e radio)	Compartilhada	Há publicidade colombiana e brasileira em rádios e TV das duas cidades

Objetos e Serviços	Relação	Observação
Eventos culturais (música, dança, festas tradicionais, igrejas, folclore)	Compartilhados	São prestigiados por ambos gentílicos
Cursos de língua estrangeira	Compartilhados	Complementares
Cursos profissionais	Compartilhados	Complementares
Mercado de trabalho	Não compartilhado	Colombianos não permitem empregar brasileiros ilegais; Brasil permite, mas a língua portuguesa é uma barreira
Direito e deveres	Não compartilhado	Cada território aplica sua legislação. Colombianos são rígidos quando em seu território; brasileiros são mais amenos e buscam a negociação.
Biblioteca pública de Leticia	Compartilhada	Sem distinção de nacionalidade
Corpo de Bombeiros	Compartilhado	Corporação colombiana atende aos brasileiros devido a Tabatinga não dispor desse serviço básico
Forças Armadas	Não compartilhada (*)	Realizam ocasionalmente operações e atividades de instrução em conjunto
Defesa Civil	Compartilhada	Atuam em conjunto conforme a necessidade

Elaboração: Trabalho de Campo. Emerson EUZÉBIO, Set. 2010

Analisando o quadro acima, observamos que são muitos os objetos e serviços compartilhados entre as duas cidades que servem à população de modo geral. Os equipamentos urbanos, tanto públicos como privados, são usado indistintamente pela população dos dois lados da fronteira. Alguns objetos e serviços não são compartilhados mais por força de condições técnicas do que por questões normativas, como é o caso, por exemplo, da água tratada, da telefonia fixa e da energia elétrica. Outros, pelo contrário, poderiam ser compartilhados, mas não o são devido exclusivamente à norma, é o caso dos portos, devido as diferentes legislações aduaneiras, do policiamento, da moradia, da universidade pública brasileira e das Forças Armadas.

Eventualmente, em ocasiões específicas, instituições, objetos e serviços, que normalmente são individualizados atuam em conjunto, por exemplo, operações de segurança pública, como policiamento de fronteiras em combate ao narcotráfico e ao contrabando, empréstimo de equipamentos (viaturas especiais, barcos, lanchas, instalações, cursos). O aeroporto e o porto, em situações de obras e emergências já foram compartilhados, da mesma forma a energia elétrica, na falta de combustível ou quebra de grupos-geradores. Houve ainda ocasiões em que os Hospitais de Tabatinga e Leticia se ajudaram para suprir suas necessidades de medicamentos, de especialistas e equipamentos. Em todas as circunstâncias, o território, base espacial das relações cotidianas fronteiriças, é compartido solidariamente.

O uso desses objetos e serviços implica no deslocamento das pessoas entre as cidades vizinhas, coisa banal que faz parte do dia a dia das populações desde que os dois núcleos urbanos surgiram, e que vem sendo exercida pelas pessoas e, felizmente, cultivada pelos governos dos dois países. Um exemplo disso é o próprio nome da principal Avenida de Tabatinga - Avenida da Amizade - e outro, são os termos escritos nos documentos oficiais dos municípios. A expressão *los vecinos brasileños* e *vecindarios* são comuns nos documentos colombianos locais, assim como nos tabatinguenses a expressão "amigos colombianos".

Essas evidências apontam para a existência de uma rede de laços sociais que se realiza na área conjunta das duas cidades gêmeas, configurando um emaranhado de atividades compartilhadas territorialmente. Exemplos práticos dessas relações são, por exemplo: jovens brasileiros que estudam em escolas leticianas; famílias colombianas que põem seus filhos a estudar nas escolas tabatinguenses; brasileiros que buscam serviços de saúde (medicina, odontologia, ortodontia) privados em Leticia; colombianos que buscam serviço de saúde pública em Tabatinga; brasileiros que buscam cursos de língua espanhola em Leticia e vice-versa. Entre outros elementos compartilhados podemos ainda citar: o turismo, o comércio, os transporte viários, os aeroportos, o laser, entre outros. Enfim são muitos os objetos historicamente compartilhados entre tabatinguenses e leticianos.

Além do cenário acima apresentado, as cidades gêmeas do subespaço fronteiriço estabelecem uma forte relação de complementaridade econômica com diferentes níveis de interação. Essa complementaridade comercial é advinda também do fator geográfico locacionais de isolamento das cidades gêmeas em meio à floresta Panamazônica. Possivelmente esse fator locacional seja fundamental para justificar a situação de sinapse das relações entre essas duas cidades. Pode-se dizer que elas estão politicamente de frente uma para a outra, e juntas, unidas, ajudam-se mutuamente e complementam-se para o suprimento de suas necessidades desenvolvendo horizontalidades. Nesse movimento solidário superam suas diferenças culturais, desenvolvendo e exercendo cidadania e tolerância em todos seus aspectos.

Especularia ainda dizer que o fator locacional possa ser o mesmo que tem afastado o vetor da empresas hegemônicas internacionais em explorar esta região, tendo em vista que esta ainda figura como um lugar opaco. Na medida em que os Estados nacionais ainda não completaram suas ações de provimentos dos meios necessários à fluidez, permanecendo o

lugar quase “desconectado”. Não podendo servir diretamente à divisão internacional do trabalho e, logo, não podendo ser explorado pela mais-valia internacional.

Sabemos que alguns objetos e serviços são compartilhados ilegalmente no subespaço, marginalizados obviamente, em grande parte, devido à inércia dos governos e a lentidão da burocracia que envolve acordos bilaterais. Fato comum em nossas fronteiras, como o exemplo assinalado por Adriana Dorfman (2009) quando se refere às cidades gêmeas de Rivera (Uruguai) e Santa do Livramento (Rio Grande do Sul):

> A população da(s) cidade(s) compra aquilo que usa em ambos os lados da fronteira, o que se pode chamar contrabando cotidiano, facilitado pelo trânsito livre e pela concentração da população junto à linha fronteiriça (p. 7).

Nesse sentido, o recente relançamento o Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (tratado no item 4.6 do capítulo anterior) pelo governo brasileiro, através do Ministério da Integração Nacional tendo por objetivo o fortalecimento do arcabouço legal e a institucionalização dessa faixa, contemplando o fortalecimento da cidadania e o estímulo às potencialidades e ao empreendedorismo local, abrindo a possibilidade de novos horizontes.

A vontade política expressada indica o encaminhamento para novas possibilidades que ainda germinam em termos práticos, no entanto, são o primeiro e importante passo a ser dado. A respeito dessa reedição do Programa, acreditamos ser relevante ressaltar que “os conceitos, as categorias e as tipologias, assim como a sub-regionalização da Faixa de Fronteira, foram incorporados […] tomando como base o trabalho: Proposta de Reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira, de 2005” (BRASIL, [PDFF], 2010, p. 10), desenvolvido pelo Grupo RETIS/UFRJ, coordenado por Lia Machado e Rogério Haesbaert.

Um interessante exemplo de aprofundamento da horizontalidade fronteiriça em cidades gêmeas é o caso de Santana do Livramento (Brasil-RS) e Rivera (Uruguai) estudado por Dorfman e Rosés (2005), onde, em 14 de abril de 2004, foi ratificado o acordo de 2002. Trata-se do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai para a permissão de residência, estudo e trabalho a nacionais fronteiriços brasileiros uruguaios, abrangendo a área de 20 km ao longo de ambas as faixas de fronteira incluindo uma série de cidades gêmeas situadas nessa linha.

O acordo torna legal a interação fronteiriça historicamente construída acolhendo as diferenças e promovendo o desenvolvimento da sociedade local. Também reconhece a existência de uma identidade fronteiriça pautada sobre práticas cotidianas e “[…] dá marco

jurídico a uma realidade já existente na fronteira, tranqüilizando numerosos cidadãos de ambas as nacionalidades que viviam de forma irregular" (DORFMAN e ROSÉS, 2005, p. 215). Consubstancia-se um marco que oferece legalidade aos "jeitinhos" e "*trampitas*" até então ilegais. E, ao mesmo tempo, coloca-se como exemplo de contraponto à tendência internacional xenófoba e oportunista em que a maioria dos países coíbe a entrada ou a legalização de trabalhadores, levando à difusão do fenômeno dos migrantes indocumentados e ao aprofundamento da intolerância e da segregação.

Outro exemplo vivido na fronteira Brasil-Uruguai é a recente instalação do Núcleo de Estudos Fronteiriços em Santana do Livramento, extensão do Centro de Integração do MERCOSUL (CIM) administrado pela Universidade Federal de Pelotas (UFPEL) em Pelotas desde 1994. As atividades do CIM e agora do Núcleo atuam na faixa de fronteira a partir de ações que valorizam o potencial da sociedade local através de atividades que contribuam na formação de uma consciência integracionista com os demais países. O objetivo do Núcleo de Estudos Fronteiriços é desenvolver estudos e pesquisas relacionados à área de fronteira envolvendo pesquisadores dos países envolvidos e de várias áreas do conhecimento. Essas iniciativas têm possibilitado o aprofundamento da integração regional e desde então a fronteira "passou a se constituir um imenso laboratório social, econômico e cultural de integração binacional" (BORGES e SILVA, 2010, p. 110).

Voltando ao caso de Tabatinga e Leticia, hoje se percebe que existe uma complementaridade econômica forte e consolidada entre as duas cidades. Isso é visível nos comércios locais de ambos os lados da fronteira. Pode-se dizer que, naturalmente, as duas cidades vêm aprimorando suas vocações e possibilidades comerciais. As políticas públicas em forma de Áreas de Livre Comércio e Convênios de Cooperação Aduaneiras nessas cidades fronteiriças da Amazônica repercutem positivamente para o desenvolvimento regional e merecem ser consideradas ao se pensar nos próximos passos para a promoção de tantas outras pequenas cidades nas fronteiras da Amazônia.

Nessa direção, o exemplo das ações desenvolvidas na fronteira Brasil-Uruguai, que foram cogitadas para serem também elaboradas à Tabatinga e Leticia, significa a possibilidade de utilizar as experiências lá construídas para aprimorar as necessidades emergentes dessa área remota da fronteira da Amazônia. A efetivação da Zona de Regime Especial Fronteiriço e o Ensino de português e espanhol na fronteira já são realidades em

execução, e o Acordo para a permissão de residência, estudo e trabalho, a carteira aos cidadãos fronteiriços e a formação profissional na fronteira, estão em elaboração.

Germán Palacio (2008), ex-diretor do *Instituto Amazónico de Investigaciones* (IMANI) da Universidade Nacional da Colômbia (UNAL) em Leticia, sugere que "la región podría convertirse en un interesante centro universitario y de investigación que haga contraste con la fuerte presencia militar" (p. 162). Haja vista a presença do IMANI em Leticia desde 1995, do Centro de Estudos Superiores de Tabatinga (CSTB) pertencente à Universidade do Estado do Amazonas (UEA) inaugurando em 2003 e do Instituto de Natureza e Cultura (INC/BC), centro avançado da Universidade Federal do Amazonas (UFAM) atuando em Benjamin Constant desde 2001.

4.7 As instâncias da integração fronteiriça

A integração por cima - instância superior

Os governos nacionais e suas instâncias políticas são organizados e regidos por protocolos institucionais qualificado por uma burocracia particular. Fato que provoca uma inércia inevitável ao estabelecimento de acordos binacionais. Os acordos, para serem firmados, passam nos dois países envolvidos, pela aprovação da assembléia legislativa e pelo referendo do executivo até estarem em condições de serem assinados pelos respectivos presidentes em ato oficial. O tramite burocrático provoca uma inércia tal das decisões que por vezes perde-se o fator oportunidade, fundamental a depender do objeto em jogo. Problemas imediatos deixam de ser resolvidos em curto prazo dado a lentidão institucional.

O processo de integração por cima, dessa forma, é lento. Os projetos demandam, em média, de um a dois anos até serem aprovados nas instâncias políticas, quando não exigem revisões. Somente então, passam ao processo de execução, que envolve a nomeação de membros dos dois países; designação das instituições encarregadas; repasse de verbas; processos licitatórios; realização de obras; etc. Todas estas são fases lentas que fazem aumentar a possibilidade de ineficiência assim como o descrédito da população.

Entretanto, a integração por cima é imprescindível e fundamental, haja vista que trata-se da manifestação do poder político dos Estados-Nação sobre o território e, por conseguinte, do ente que detém a autoridade de legitimar ou não qualquer ação fronteiriça. Seja definindo as normas que vão gerir a porosidade do território, seja nele instalando os sistemas de engenharia e/ou as instituições que irão viabilizar a fluidez territorial.

A integração por baixo, instância inferior

A integração por baixo, de forma oposta, é caracterizada pela imediatez. O seu tempo é o do cotidiano, do agora. Os desejos, os problemas, as necessidades das pessoas são marcados pela resposta imediata. Essa característica, transposta ao subespaço Tabatinga-Leticia fundamenta as relações de complementaridade territorial, comercial, de serviços e de lazer. As pessoas não esperam. Agem imediatamente a satisfazer suas necessidades. Quando estas não podem ser satisfeitas em sua própria cidade, prontamente buscam na cidade vizinha.

A facilidade de locomoção e a pouca distância entre os centros das duas cidades (2 km) são elementos facilitadores desse processo. O transporte coletivo transfronteiriço realizado por Vans, Kombis, táxis e moto-táxis; a possibilidade de usar as duas moedas indistintamente e a difusão da motocicleta como principal meio de transporte, trazem agilidade e velocidade ao processo. Fato curioso que foi motivo de uma matéria da Revista Quatro Rodas em 2009, que apontou Tabatinga como a cidade brasileira que mais têm motocicletas por habitante. Algo que salta aos olhos dos turistas que lá chegam.

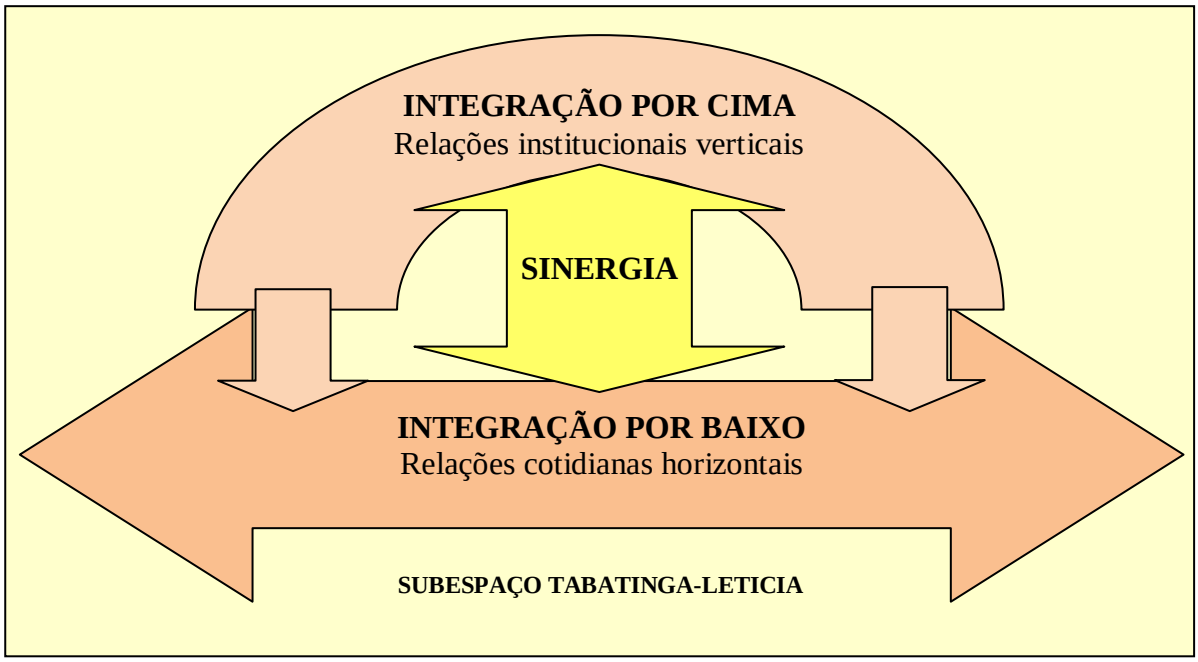
A língua é outro fator de integração bem particular nessas cidades gêmeas. Dado o modo de vida compartilhado, o fenômeno do parentesco binacional e a própria história e cultura local. Desde pequenas as crianças convivem com as duas línguas, principalmente os brasileiros. Assim esta não se torna um fator de disjunção, pelo contrário, viabiliza laços de solidariedade. O português e o espanhol colombiano são naturalmente utilizados pelas pessoas. Expressões dos primeiros são empregadas pelos segundos, e vice-versa, formando uma espécie de híbrido particular. Imbricada com estas, se manifesta ainda, a língua indígena utilizada pelos grupos correspondentes, que representam mais de 35% da população.

Esses elementos particularidade do subespaço com manifestação espacial e de fluidez, corroboram para a intensificação das trocas de toda ordem. A integração por baixo, horizontal, assim, é muito mais ágil, imediata, fluída. Essencialmente marcada pelo cotidiano compartilhado sobre o território pelas populações dos dois países, que se apropriam do subespaço das cidades gêmeas, como se uma fosse. Isso não é recente, pelo contrário, é marca da própria gênese urbana das cidades e se manifesta também, na espacialização da própria urbanização, que se concentra próximo ao limite internacional configurando uma conurbação.

A sinergia das integrações e interação espacial

Quando as duas instâncias da integração somam seus vetores no mesmo sentido tem-se uma espécie de sinergia (figura 14), um certo acoplamento entre o institucional o cotidiano. Os ganhos sociais, nesse caso, extrapolam as próprias possibilidades previstas ainda mais quando permeadas pela solidariedade, muito presente nas relações entre tabatinguenses e leticianos. A autorização e facilidade do comércio fronteiriço estabelecido há décadas foi certamente promotor do atual desenvolvimento sócio-econômico-cultural; a dispensa de passaporte para o embarque nos aeroportos, instituída desde maio de 2009, tem facilitado o turismo mútuo; o transporte coletivo interfronteiras beneficia o comércio e os serviços; as ações conjuntas das Forças Armadas e das Polícias Federais têm sido eficazes na repressão ao narcotráfico; as trocas institucionais na área da saúde, educação e utilidade pública, todas somam benefícios sociais. Não obstante, é preciso considerar, que em grande medida, a integração por baixo somente se desenvolve quando avalizada pelas instâncias governamentais que realizam a integração por cima, isto é, são hierárquicas.

Figura 18 - Instância da integração fronteiriça



Elaboração: Emerson EUZÉBIO

Enfim, a própria postura política de Brasil e Colômbia na direção de fomentar o desenvolvimento social e econômico na região, reforça a integração nas duas instâncias. Como está posto, por exemplo, na Lei nº 191: *"Ley de Fronteras, mediante la cual se pretende el desarrollo económico y el bienestar social de las zonas fronterizas y una mayor integración con sus inmediatos vecinos"* (COLOMBIA, [MRE], 1995), e no PDFF "o fortalecimento das regiões de fronteira e de seus subespaços, envolvendo a Amazônia, a Região Central e o Mercosul, configura-se como uma oportunidade de adquirir a

competitividade necessária ao desenvolvimento sustentável integrado com os países da América do Sul" (BRASIL, 2008).

A expectativa assim, sobre as novas iniciativas postas pelo governo brasileiro para o subespaço contidas no PDFF (2008) a serem geridas pela Comissão Permanente para o Desenvolvimento e a Integração da Faixa de Fronteira[74] (CDIF) na instância superior, e pelos Comitês de Fronteira (CF) na inferior (local) é positiva. O plano de aplicação da experiência trazida da fronteira Brasil-Uruguai, como a permissão de residência, estudo e trabalho aos nacionais fronteiriços, a instituição da carteira de cidadão fronteiriço e a formação profissional na fronteira são estimulantes. Espera-se que a sinergia se dê e que o ganho social seja atingido com a devida repercussão econômica, culturais e políticas. A análise exposta enfim, nos remete a Corrêa (1997) ao constatarmos que as cidades gêmeas constituem um perfeito exemplo de alta interação espacial, base das relações de troca em um território.

[74] A Comissão Permanente para o Desenvolvimento e a Integração da Faixa de Fronteira (CDIF), foi criada por meio de decreto presidencial e sob coordenação do Ministério da Integração Nacional em 26 de abril de 2010, com a atribuição de gerenciar as atividades do Governo Federal, facilitar a articulação com os governos locais na região fronteiriça e fortalecer a política de integração com os países vizinhos. <http://geopr1.planalto.gov.br>

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Foi no período compreendido entre o Tratado de Tordesilhas (1494) e o Tratado de Madri (1750) – primeiros dois séculos e meio da América, que ficou definido quem seria o detentor da vasta área que hoje constituí a Amazônia brasileira. A despeito do Tratado de Tordesilhas, os portugueses empreenderam a conquista e a ocupação do vale do Amazonas empregando as ordens religiosas, os fortins militares, as economias extrativas e os Estados Autônomos administrados diretamente pela metrópole como estratégia territorial.

A ocupação espanhola por sua vez, iniciada pelo Caribe, penetrou no sentido sul por sobre a Cordilheira em busca do *El Dorado* e a leste pelo *Llanos orientais* levando a agricultura e a pecuária estruturada sob a égide das *encomendas.* Essa estratégia, nem de longe, alcançou a atual região da Amazônia colombiana. Os espanhóis chegaram a encarregar os franciscanos e os jesuítas (Samuel Fritz) de ocupar a região, mas o investimento foi frágil comparado ao dos portugueses, que expulsaram os "invasores" e mantiveram o controle territorial, sendo a expedição de Pedro Teixeira, sendo nesse sentido, a mais significativa.

No início do século XVIII, os portugueses se aliaram aos ingleses no intuito de manter e defender as posses coloniais; intensificaram a expulsão dos estrangeiros, espalharam as ordens religiosas e instalaram fortificações, se antecipando à Madri, de tal forma que, como já apontou Corrêa (2000), no final do século XVII a formação territorial do Brasil já estava dada. Sendo relevante ressaltar que durante esse longo período, as transformações do modo de produção capitalista, a forma de inserção das Coroas Ibéricas nele, a economia e a geopolítica européia muito influenciaram nas ações territoriais praticadas nas colônias.

Constituição da fronteira internacional

Até 1750 toda a vasta extensão norte/nordeste do Brasil, incluindo a Amazônia, legalmente pertencia à Espanha. A partir do Tratado de Madri, consubstanciado no princípio do *uti possidetis*, a ampla região passou ao domínio português e foram delineados os limites fronteiriços terrestres que até hoje contornam o norte/oeste do Brasil. Desde então, Portugal empreendeu uma profunda reorganização territorial e política a fim de manter o território, instalando fortins e desenvolvendo economias extrativas. A estratégia permitiu que, por ocasião da Independência (1822), a área do território brasileiro tivesse sido triplicada. Nessa fase (1770) foi erigido o Fortim de São Francisco Xavier de Tabatinga (marco fundamental para o limite internacional entre Brasil, Colômbia e Peru na confluência do rio Javari com o Solimões) e Pombal empreendeu sua política modernizadora visando agregar valor ao

território por seu conteúdo e não por sua extensão, substituindo as ordens religiosas por novas formas de reprodução econômica e acabou por, contraditoriamente, não lograr êxito nesse aspecto, contudo foi a condição para a unidade política do Amazonas (MACHADO, 1989).

A independência tanto da Colômbia (1819), como a do Brasil (1822) trouxe uma nova realidade política, econômica e social aos seus territórios. A modernização advinda da Revolução Industrial trazida da Europa (navegação a vapor e estradas de ferro) fez a fluidez territorial alcançar um novo patamar favorecendo o comércio exterior. O café se consolidou como o principal produto da economia colombiana e fundamental à brasileira. O novo estágio provocou uma nova divisão territorial do trabalho e conseqüente reorganização espacial associada a movimentos migratórios internos, enfim um rearranjo espacial, econômico, técnico e produtivo. Na Colômbia, contudo, esse não alcançou à região oriental da selva amazônica que se manteve marginalizada.

Concomitantemente, a partir de 1840, a emergência da economia da borracha foi sem dúvida a responsável pela reorganização espacial e conseqüente determinação dos limites internacionais entre Brasil, Colômbia e Peru. A economia da borracha no Brasil, financiada pelo sistema de aviamento, rapidamente interiorizou-se pela Amazônia brasileira articulada pela extensa rede fluvial por onde circulavam os “vapores” de Mauá e alcançou o Alto Solimões. Na grande região da selva Amazônica peruano/colombiana, fronteiriça ao Brasil, no entanto, o processo ocorreu se forma inversa e letárgica. Somente a partir de 1890 (praticamente 50 anos depois) a borracha alcançou o baixo rio Caquetá, Putumayo e Amazonas/Marañon por iniciativa dos *caucheros*, que sem apoio ou financiamento governamental se embrenharam pela selva à coleta do *caucho*. As iniciativas particulares deles e a dimensão da economia gerada fizeram despertar seus governos quanto à necessidade basilar da definição das fronteiras, que até então estavam delineadas por tênues acordos de gabinete. Nesse contexto foi fundada Leticia pelo governo do Peru em 1867, inicialmente com função militar, e depois como entreposto comercial e aduaneiro associado à goma.

Vemos assim, que essa região peruano/colombiana no interior da selva Panamazônica por mais de três séculos não representou valor econômico ou político e ficou esquecida por ambos os países permanecendo marginalizada até o fenômeno econômico da goma. Esta fez brotar a economia capaz de articular a região com o mercado internacional e com o interior de seus países, originando pujantes cidades como Iquitos e Manaus, além de várias vilas e povoados que hoje se constituem cidades e núcleo urbanos.

Dentro desse mesmo processo, percebemos que as fronteiras firmaram-se de fatos na medida em que foi necessário circunscrever até onde alcançava o poder, conduzindo os governos dos três países a voltarem os olhos para seus respectivos territórios querendo reivindicar posse e/ou confirmar fronteiras. Nessa fase de indefinição, o Brasil gozou de vantagem por sua condição geopolítica à época e acabou por confirmar a linha geodésica Apaporis-Tabatinga (1907) como limite ocidental com Colômbia e Peru, aumentando seu território. A Colômbia conquistou o trapézio amazônico e logrou uma saída pelo rio Amazonas (1922) e o Peru (1928) perdeu parcela de sua floresta mais oriental para Brasil e Colombia, mas também manteve o acesso estratégico ao rio Amazonas.

Essa entrada foi fundamental à época de borracha para interligar o coração da selva à Manaus, Belém e aos mercados mundiais, e continua até hoje sendo a artéria que irriga aquela região. Os Tratados de Livre navegação assinados concomitantes aos de limites no início do século XX (1928 e 1938), criaram uma sólida porosidade territorial de singular valor geopolítico para esses territórios, que gozam e deles dependem até os dias atuais.

Verticalidades institucionais consolidam a fronteira

Os atuais limites internacionais entre Brasil, Colômbia e Peru se consolidaram entre o início do século XX e o final da década de 1930. A assunção de Vargas ao poder e a instituição do Estado Novo desencadearam as primeiras modificações territoriais na Amazônia brasileira que foram retomadas com maior intensidade no início dos anos 1950, quando concomitantemente ao final da Segunda Guerra, Pelotões Especiais de Fronteira pulverizaram os limites terrestres brasileiros. Iniciou-se ai o esforço de conectar o grande Brasil arquipélago. A industrialização, os 12 mil quilômetros de rodovias de Juscelino, a mudança da capital para Brasília, as estatais, “cinqüenta anos em cinco”. Enfim o cenário político e econômico alavancou a fluidez territorial brasileira sendo a Amazônia também recipiendária.

Por outro lado, o “grau de perigo” gerado pela Guerra Fria oportunizou o golpe militar e com este veio a idéia de “inundar de civilização a hiléia amazônica” - “integrar para não entregar”, e o PIN nos anos 1970, alterou definitivamente a organização espacial brasileira, sobretudo no Norte e Centro-Oeste. Nessa fase, nasceram as colônias militares, incluído a de Tabatinga, embrião urbano da atual cidade. Preservar e incorporar os espaços vazios à economia nacional, esse foi o lema. Assim reforçou-se a Zona Franca de Manaus e modernizou-se o modal fluvial no Amazonas. A modernização conservadora e autoritária

regeu o milagre econômico e a região concentrada atingiu seu auge. Industrialização, metropolização, grandes obras e empresas estatais, êxodo rural, migrações internas, contradições sociais, concentração de renda, segregação, violência, foram algumas das características do período.

Até que a crise econômica mundial deflagrada a partir de 1979, associada à instabilidade política sul americana, levou a pior fase tanto para o Brasil como para a Colômbia. A debilidade econômica fez eclodir os problemas sociais evidenciando as contradições do modelo assumido nos dois países. As FARC se robusteceram, o cultivo de coca se alastrou pela região da selva colombo-peruana e o rio Amazonas tornou-se o escoadouro do ouro branco. Tabatinga e Leticia ficaram sob o domínio do tráfico internacional de drogas e o Cartel de Leticia subjugou a população fronteiriça desprotegida das instituições de seus governos.

Enfim, esse é o cenário do início dos anos 1980, no Brasil desfaz-se o regime militar, as fronteiras brasileiras que gozavam de algum valor político por sua condição estratégica, assumem uma condição de marginalidade e abandono. Tabatinga é emancipada e nasce urbana com carências de toda ordem. Da mesma forma, a Colômbia envolvida pela crise econômica e política não mantém condições de suprir as necessidades de suas fronteiras que padecem marginalizadas incluindo Leticia. Essa situação perdura os anos 1980, estabiliza-se nos 1990 e modifica-se para um novo contexto a partir da virada do século XXI.

Condições de fluidez e porosidade territorial necessárias à integração

No que concerne aos fixos que viabilizam a fluidez territorial no subespaço Tabatinga-Leticia e ao estudo do sistema de fluxos em que se envolve na escala local e extra-local, o estudo nos permitiu postular as seguintes considerações.

Dadas às condições geográficas físicas e locacionais (distância e isolamento), os fluxos locais e extra-locais são condicionados pelos sistemas de engenharia instalados no subespaço. Somente as duas camadas de modernizações que recobriram o subespaço o fizeram sair de sua premente condição de isolamento, marginalidade e opacidade. A primeira foi implantada a partir dos anos 1930 em Leticia, e dos anos 1960 em Tabatinga; e a segunda iniciada no final dos anos 1990 em ambas as cidades.

O transporte fluvial se constitui na artéria que oxigena a ampla região transfronteiriça do Alto Solimões e da Selva Oriental colombo-peruana, sendo fundamental ao abastecimento

do subespaço. Através dele fluem os insumos básicos necessários à manutenção das duas cidades e dos inúmeros povoados situados ao longo da vasta rede hidrográfica amazônica. Este modal de transporte estabelecido ao longo da bacia do rio Amazonas de forma moderna a partir da segunda metade do século XIX ("vapores") foi e é essencial aos fluxos para todas as cidades/localidades situadas na região panamazônica. De igual importância, foi o estabelecimento dos acordos de livre navegação entre Brasil, Colômbia e Peru em toda a extensão do rio Amazonas e o respectivo acesso ao oceano Atlântico. Os rios e as normas constituem as bases da existência daquelas populações urbanas, brasileiras, colombianas e peruanas.

A segunda modernização aplicada ao sistema de transporte fluvial brasileiro na Amazônia que alcançou a região do Alto Solimões foi realizada com a introdução de embarcações de aço com motores a diesel pela Marinha do Brasil a partir dos anos 1950 consecutivamente após o final da II Guerra. A construção de alguns atracadouros "portos flutuantes" realizados a partir da década de 1970 foi também basilar para a melhoria do sistema. De lá para cá o transporte fluvial permanece estagnado em termos tecnológicos. O trecho do Alto e Médio Solimões até Manaus é caracterizado pelo tráfego de embarcações mistas (carga e passageiros) de aço e motorização diesel, pequenos atracadouros flutuantes, operação de carga tradicional *ro-ro caboclo* e algumas chatas e balsas.

A modernização dos portos para a operação com contêineres, o embarque e desembarque de cargas mecanizadas e a introdução de navios para esse fim seriam a próxima atualização necessária ao sistema de transporte fluvial na região. O aumento da fluidez carece necessariamente dessa modernização técnica.

O abastecimento de Leticia é, sobretudo, realizado através da compra de produtos brasileiros e peruanos. A conexão fluvial de Leticia com o interior de seu país é complexa e intrincada, dada sua condição locacional, topográfica e circulação dos rios colombianos na região amazônica. Não há um rio que ligue Leticia diretamente a um grande centro provedor, como faz o Solimões em relação à Manaus no Estado do Amazonas. Além disso, diferentemente do caso brasileiro, onde a circulação dos rios da Bacia Amazônica é centrípeta em direção à Manaus – no centro da região – favorecendo o curso, a circulação fluvial na Amazônia colombiana é centrífuga. Isto é, todos os principais rios corredores fluem para fora do território colombiano, sobretudo em direção ao Brasil (leste). Em termos de modernização do sistema a situação na região é similar à brasileira.

Letícia é melhor provida de meios de telecomunicações do que Tabatinga, sua população está mais adaptada às tecnologias recentes utilizando a internet com maior freqüência e qualidade. Tabatinga carece de uma atualização tecnológica no setor. Está subjugada à exclusividade de uma só operadora de telefonia fixa e dados. Goza de internet banda larga de baixa qualidade/velocidade somente em órgãos públicos, e a despeito da concorrência, a telefonia móvel é de baixa qualidade. A falta de difusão de internet banda repercute negativamente tanto sobre serviços como sobre a tecnosfera e psicosfera da população em geral, isso por que, acreditamos que a educação e a acessibilidade aos meios informacionais atuais tornam-se fundamentais na atual fase do meio técnico-científico-informacional.

A geração de energia elétrica baseada em termoelétricas caracterizada por instabilidade, racionamentos e ausência de margem na capacidade instalada que permita instalação de indústrias se constitui num entrave ao desenvolvimento econômico produtivo do subespaço, similar nas duas cidades.

No transporte aéreo é nítida a superioridade de Leticia em comparação com Tabatinga. Tendo em vista dispor de um aeroporto mais moderno e melhor aparelhado; onde operam três companhias comerciais, um sistema privado de transporte de cargas e empresas de taxi aéreo para vôos regionais de carga e passageiros. A política fiscal que o governo colombiano mantém sobre o aeroporto de Leticia estimula a concorrência e mantém as tarifa a preços atraentes. Essa circunstância está associada à própria condição geográfica locacional de Letícia diante de seu país, não dispondo de conexão rodoviária e sendo a fluvial dificultosa. Ou seja, Letícia nasceu e depende do transporte aéreo, e em função disso a modalidade é mais desenvolvida.

Tabatinga apresenta sintomas de estagnação em termos técnicos e de operação nesse setor em dissonância com a demanda pelo serviço que anualmente vem aumentando substancialmente, sobretudo na última década. A ampliação do aeroporto e a atualização tecnológica seria algo premente na mesma medida que uma política tributária especial que estimulasse a concorrência, considerando que hoje há uma única companhia operando no aeroporto. A situação atual representa tanto um entrave à circulação como uma exclusão do uso social do serviço. Uma política especialmente destinada aos aeroportos da faixa de fronteira poderia melhorar as condições de fluidez e acesso social a essa modalidade.

Na área de saúde é premente a necessidade de um Hospital Civil de Nível 1 em Tabatinga. Em educação, dada a alta taxa de crescimento vegetativo da população apontada nos censos das últimas três décadas, urge a necessidade de construção de novas escolas públicas e o incentivo às escolas privadas. No setor cultural, a construção de uma biblioteca pública, cinema, teatro municipal, escola de arte e difusão de livrarias e jornais são carências nítidas à população e fundamentais ao desenvolvimento social. No que se refere à infra-estrutura urbana, requerem investimentos para: ampliação da rede de coleta de esgoto doméstico (hoje restrita à área central da cidade); distribuição de água potável; iluminação, áreas de laser e espaços públicos.

O conjunto normativo regulador da porosidade territorial no subespaço historicamente desenvolvido por Brasil e Colômbia, nitidamente após 1990, passou a denotar uma intensificação das políticas de integração fronteiriça fomentando uma vida de relações mais intensa. Os dois países têm se mostrado afinados quanto à aproximação dessas cidades gêmeas e demonstram perceber a importância que uma cidade tem para a outra. As iniciativas postuladas pela política brasileira para a faixa de fronteira sustentam essa direção e apontam para uma maior qualidade na integração. As recentes políticas públicas em forma de Áreas de Livre Comércio e Convênios de Cooperação Aduaneira nessas cidades fronteiriças têm repercutido positivamente para o desenvolvimento regional e merecem ser consideradas ao se pensar nos próximos passos para a promoção de tantas outras pequenas cidades nas fronteiras da Amazônia. As ações vinculadas à porosidade e fluidez territorial realizada ao longo do período ajudaram a aproximar as populações criando um ambiente de cooperação e de estreitamento dos laços horizontais.

Para concluir

As cidades gêmeas fronteiriças Tabatinga e Leticia na década de 1960 não passavam de incipientes e pobres povoados ribeirinhos imersos na grande floresta panamazônica. Hoje, meio século depois, ao receberam atenção política de seus respectivos governos nacional, ainda que por diferentes circunstâncias históricas relacionadas às respectivas formações socioespaciais, influenciadas por fatores econômicos e geopolíticos externos, lograram uma posição que poderá vir a conformar um pólo regional.

Isso se deve a um conjunto de fatores: a convergência dos investimentos em sistemas de engenharia para o transporte fluvial e aéreo possibilitou maior fluidez territorial; o esforço político criou uma situação normativa de alargamento dos poros territoriais; as circunstâncias

genéticas de cunho geográfico e social aproximaram as comunidades. Esses ingredientes juntos, em sinergia, vêm favorecendo o desenvolvimento de uma vida de relações interurbana cada vez mais intensa. Obviamente, inúmeros são os problemas identificados e enormes são as deficiências e demandas das sociedades locais. Percebe-se, no entanto, que as ações do passado foram fundamentais e visualiza-se que as do presente podem desenvolver ainda mais esse potencial centrípeto específico de cidades gêmeas e vir a promover essas cidades a pólos regionais, com desenvolvimento econômico e inclusão social.

A relação econômica de complementaridade estabelecida entre as cidades é fundamental à manutenção do lugar e repercute no aspecto social e cultural. A gênese dessa relação é pretérita à própria consolidação da fronteira, desde quando Leticia ainda pertencia ao Peru e, sobretudo advinda das populações indígenas e tradicionais que habitam essa região desde muito antes das fronteiras.

A proximidade dos núcleos urbanos, divididos apenas por um igarapé, as agruras do isolamento, a posição geográfica à margem do rio Amazonas/Solimões, tendo esse como único meio de acesso, fez brotar relações de vizinhanças como estratégias de sobrevivência que foram superiores à condição política disjuntiva característica de cidades fronteiriças em geral, controladoras, demarcadoras e de caráter militar. Isso nos faz refletir que cada lugar carrega em si uma especificidade particular que envolve o fator histórico, geográfico, socioespacial e cultural. Na faixa de fronteira da Amazônia brasileira o fator locacional (distância, transporte e acesso) tem peso maior que nas demais áreas do país, assim, fluidez e porosidade territorial revestem-se de importância redobrada. Fundamentalmente os governos nacionais, por meio de políticas bilaterais e de investimentos, podem mudar a condição desses lugares. Dadas essas circunstâncias, o Estado é aí, sem dúvida, o principal agente produtor do espaço e mantenedor das relações econômicas e sociais, viabilizador da fluidez e porosidade territorial.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Eliza P. de. **Uso do território brasileiro e os serviços de saúde no período técnico-científico-informacional**. Tese de Doutorado. Departamentos de Geografia, FFLCH, USP, 2005.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Geopolítica do Brasil**. 3.ed. Campinas: Papirus, 2007. 1. ed. [2001].

ARROYO, Maria Mónica. **Território nacional e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX**. Tese de Doutorado. Departamentos de Geografia, FFLCH, USP, 2001.

BECKER, Bertha K. **Amazônia**. 3.ed. Rio de Janeiro: Ática, 1994.

BECKER, Bertha K. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. 3.ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2009. 1.ed. [2004]

BECKER, Bertha K. e EGLER, Claudio A. G. **Brasil: uma nova potência regional na economia-mundo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994. 1. ed. [1992].

BORGES, Antonio Cesar G. e SILVA, Maurício Pinto. **A expansão da UFPEL e a integração regional no Mercosul: a gestão de ações na fronteira Brasil-Uruguai**. In: COSTA, E., COSTA G., OLIVEIRA, M. (Org.). Estudos Fronteiriços. Campo Grande: Ed. UFMS, 2010, p. 99-112.

BRASIL, Ministério do Planejamento. IIRSA. **Iniciativa para implantação da infraestrutura regional da América do Sul**. Brasília, Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos, MPOG, 2002

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Organização do texto: Juarez de oliveira. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1990. 168p.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Diretrizes Estratégicas para o Programa Calha Norte**. Portaria Normativa nº 1.185, de 13/09/2007.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Portaria Normativa nº 1.185, de 13 de setembro de 2007. Dispõe sobre as Diretrizes Estratégicas para o Programa Calha Norte**. Brasília, 2007.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Programa Calha Norte 25 anos**. Disponível em: https://www.defesa.gov.br/arquivos/programa_calha_norte/livro/pcn_livro.pdf. Acesso em março de 2011.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Programa Calha Norte. Relatório de situação final - 2010**. Brasília, 2011.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Programa de Promoção do Desenvolvimento da Faixa de Fronteira - PDFF**. Brasília, 2008.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Programa de Promoção do Desenvolvimento da Faixa de Fronteira - PDFF**. Brasília, 2010.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005. Aprova a Política de Defesa Nacional**. Disponível em: https://defesa.gov.br Acesso em julho de 2011.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008. Aprova a Estratégia de Defesa Nacional**. Disponível em: https://defesa.gov.br Acesso em julho de 2011.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 7.274, de 25 de agosto de 2010. Dispõe sobre a Política de Ensino de Defesa**. Disponível em: https://defesa.gov.br Acesso em julho de 2011.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 7.438, de 11 de fevereiro de 2011. Estabelece os princípios e diretrizes para criação do Livro Branco de Defesa Nacional e instituiu o Grupo de Trabalho Interministerial para sua elaboração**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br. Acesso em julho de 2011.

BRASIL. Presidência da República. **Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp136.htm. Acesso em julho de 2011.

BRASIL. Superintendência da Zona Franca de Manaus. **Áreas de Livre Comércio Descentralizadas**. Disponível em: http://www.suframa.gov.br/suframa_descentralizadas_alcs_tabatinga.cfm Acesso em março de 2009.

CATAIA, Márcio Antonio. **A alienação do território. O papel da guerra fiscal no uso, organização e regulação do território brasileiro**. In: Território brasileiro: usos e abusos. SOUZA, Maria Adélia de. (org.). Campinas: Edições Territoriais, 2002.

CATAIA, Márcio Antonio. **Território nacional e fronteiras internas: a fragmentação do território brasileiro**. Tese de Doutorado. Departamentos de Geografia, FFLCH, USP, 2001.

COLOMBIA. Alta Consejería Presidencial para la Competitividad y las Regiones. **Historia de Leticia, Amazonas**. 2010.

COLOMBIA. Departamento del Amazonas. Concejo Municipal de Leticia. **Plan de Desarrollo del municipio de Leticia: de la mano com la comunidade 2008-2011 y su respectivo plan plurianual de inversiones**. Acuerdo nº 011 de 23 de mayo de 2008.

COLOMBIA. Ministerio de Defensa Nacional. **Conflicto Amazónico 1932-1934**. Bogotá: Villegas Editores, 1994. pp. 303.

COLOMBIA. Ministerio de Minas y Energia. Decreto nº 1.679. **Reglamenta la distribución de combustibles y derivados del petróleo para consumo exclusivo en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo**. Bogotá. D.C. 30 de agosto de 1999.

COLOMBIA. Ministerio de Relaciones Exteriores et al Decreto nº 400. **Por medio del cual se establecen las condiciones, términos y requisitos para autorizar la internación temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores a los residentes em las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo**. Bogotá, 17 de febrero de 2005.

COLOMBIA. Ministerio de Relaciones Exteriores y Ministerio da Hacienda y Crédito Público. Ley nº 17. **Protocolo modificatorio del Convenio de Cooperación Anduanera Colombo-Peruano de 1938**. Bogotá, 20 de enero de 1982.

COLOMBIA. Ministerio de Relaciones Exteriores. **Arreglo de limites entre la Republica de Colombia y los Estados Unidos de Brasil.** Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 1982. pp. 130.

COLOMBIA. Ministerio de Relaciones Exteriores. **Arreglo de limites entre la Republica de Colombia y la Republica de Perú.** Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 1979. pp. 60.

COLOMBIA. Ministerio de Relaciones Exteriores. Ley nº 160. **Convenio de Cooperación Anduanera entre la República de Colombia y la Republica Peruana**. Bogotá, 15 de noviembre de 1938.

COLOMBIA. Ministerio de Relaciones Exteriores. Ley nº 191. **Disposiciones sobre Zonas de Frontera**. Santafé de Bogotá. D.C., 23 de junio de 1995.

COLOMBIA. Ministerio de Relaciones Exteriores. Ley nº 74. **Tratado de Cooperación Amazónica**. Brasilia, 28 de diciembre de 1979.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A organização urbana**. In: Geografia do Brasil, Região Norte, Rio de Janeiro: IBGE, 1989, Vol. 3, 255-71.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Interações espaciais**. In: CORRÊA, Roberto Lobato. (org.). Explorações Geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand, 1997.

COSTA, Laís e GADELHA, Carlos Augusto Grabois. **A Política Nacional de integração e desenvolvimento das fronteiras: O Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira – PDFF**. In: OLIVEIRA, T. C. M. de (Org.). Território sem limites: estudos sobre fronteiras. Campo Grande: UFMS, 2005.

COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Política e Geopolítica: discursos sobre o território e o poder**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2008. 1. ed. [1992].

COSTA, Wanderley Messias da. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil**. 6.ed. São Paulo: Contexto, 1997. 1.ed. [1988].

COUTO E SILVA, Golbery de. **Conjuntura Política Nacional: o Poder Executivo & Geopolítica do Brasil**. 3.ed. XX: Rio de Janeiro: Jose Olympio, 1981.

DIAS, Leila Christina. **Os sentidos da rede, notas de discussão**. In: Redes, sociedade e territórios. DIAS, Leila Christina e SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da. 2. ed. Florianópolis: Edunisc, 2007. p. 11-25.

DOMINGUEZ, Camilo Augusto Gómez. **Amazonia colombiana: visión general**. Bogotá: Banco Popular, 1985.

DOMINGUEZ, Camilo Augusto Gómez. **La economia extractiva em la Amazônia colombiana: 1850-1930**. Bogotá: Banco Popular, 1990.

DORFMAN, Adriana & BENTANCOR ROSÉS, Gladys Teresa. **Regionalismo fronteiriço e o "Acordo para nacionais fronteiriços brasileiros e uruguaios"**. In: OLIVEIRA, Tito Carlos Machado de (org.). Território sem limites: estudos sobre fronteiras. Campo Grande: Ed. UFSM, 2005, p. 195-228.

DORFMAN, Adriana. **Contrabandistas na fronteira gaúcha: escalas geográficas e representações**. Tese de Doutorado. PPGGEO. UFSC, 2009.

FARRET, Ricardo. **Especificidades das áreas urbanas de fronteira**. In: CASTELLO, Iára R.; KOCH, Mirian R.; OLIVEIRA, Naia; SCHÄFFER, Neiva O.; STROHAECKER, Tânia M. Fronteiras na América Latina: espaços em transformação. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS/Fundação de Economia e Estatística, 1997.

FREITAS, Jorge Manuel da Costa. **A escola geopolítica brasileira**. Rio de janeiro: Biblioteca do Exército, 2004.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 11.ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1971. 1.ed. [1959].

GADELHA, Regina Maria A. Fonseca. **Conquista e ocupação da Amazônia: fronteira norte do Brasil**. Revista Eletrônica do Instituto de Estudos Avançados. Vol.16, Nr.45. Maio e Agosto de 2002. Disponível em: http://www.scielo.br/pdf/ea/v16n45/v16n45a05.pdf. Acesso em: 21 de julho de 2011.

GÓMEZ, Gustavo Montañez. **Globalização e construção do território colombiano**. In: Continente em chamas. Globalização e território na América Latina. Maria Laura Silveira. (org.). Civilização Brasileira, Rio de Janeiro. 2005. p. 243-281.

HUERTAS, Daniel Monteiro. **Da fachada atlântica ao âmago da hiléia: integração nacional e fluidez territorial no processo de expansão da fronteira agrícola.** Dissertação de Mestrado. Departamentos de Geografia, FFLCH, USP, 2007.

JUNIOR, Laércio Furquim. **Fronteiras terrestres e marítimas do Brasil: um contorno dinâmico.** Dissertação de Mestrado. Departamentos de Geografia, FFLCH, USP, 2007.

MACHADO, Lia Osorio. **Estado, territorialidades, redes. Cidades gêmeas na zona de fronteira sul-americana**. In: Continente em chamas. Globalização e território na América Latina. Maria Laura Silveira. (org.). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 243-281.

MACHADO, Lia Osorio. et al. **O desenvolvimento da faixa de fronteira: uma proposta conceitual-metodológica**. In: Território sem limites: estudos sobre fronteiras. Campo Grande. OLIVEIRA, T. C. M. de (Org.). UFMS, 2005. p. 87-112.

MACHADO, Lia Osorio. **Limites, fronteiras, redes**. In: STROHAECKER, Tânia Maria, DAMIANI, Anelisa, SCHAFFER, Neiva Otero, BAUTH, Nely, Dutra, Viviane Saad. (org.). Fronteiras e Espaço Global. AGB-Porto Alegre: Porto Alegre, 1998.

MACHADO, Lia Osorio. **Mitos e realidades da Amazônia brasileira no contexto geopolítico internacional (1540-1912)**. Tese de Doutorado. Departamentos de Geografia Humana. Universidade de Barcelona. 1989.

MACHADO, Lia Osório. **O comércio ilícito de drogas e a geografia da integração financeira: uma simbiose?** em I.Castro et alli,(org), Brasil. Questões atuais da reorganização do território, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1996. p. 15-64.

MEIRA MATTOS, Carlos de. **Geopolítica e teoria de fronteiras**. Fronteiras do Brasil. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1990.

MENEZES, Maria Lúcia Pires. **Pequenas cidades em faixa de fronteira na Amazônia: o caso de Tabatinga e Benjamin Constant**. In: OLIVEIRA, José Aldemir de. (org.). Cidades Brasileiras: territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais. Vol. 1. Manaus: EDUA, 2009.

MESA, Gloria Maria Vargas López de. **Território e poder: a formação socioespacial colombiana.** Tese de Doutorado. Departamentos de Geografia, FFLCH, USP, 1999.

MORAES, Antonio Carlos Robert e COSTA, Wanderley Messias da. **A valorização do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1993.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no "longo" século XVI**. São Paulo: Hucitec, 2000.

NAPOLEÃO, Aluízio. **Rio Branco e as relações entre Brasil e os Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1999.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Tabatinga: uma cidade na fronteira na Amazônia**. In: CASTRO, Edna. (org.). **Cidades na Floresta**. São Paulo: Annablume, 2008.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Território de Fronteira: Brasil/Colômbia**. In: VIII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais, 2004, Coimbra - Portugal. Anais do VIII CES, 2004.

OLIVEIRA, José Aldemir de. **A cultura, as cidades e os rios na Amazônia**. In. Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência. Ciência e Cultura. v.58. n.3. São Paulo, 2006.

OLIVEIRA, José Aldemir de. **A vivência nas cidades da Amazônia: algumas reflexões**. In. Amazônia indígena e ribeirinhos, sustentabilidade terras e políticas sociais. Caderno do Centro de Estudos e Ação Social. n.207. Set/Out. 2003.

OLIVEIRA, José Aldemir de. **Espacialidades urbanas como urbanização da sociedade: as cidades e os rios na Amazônia** brasileira. In. OLIVEIRA, Márcio Piñon de, COELHO, Maria Célia Nunes, CORRÊA, Aureanice, de Mello. O Brasil, a América Latina e o mundo: espacialidades contemporâneas (II). Rio de Janeiro: Lamparina, 2008.

OLIVEIRA, José Aldemir de. **Trilhas e atalhos: as cidades amazônicas no final do século XX**. In. ALVES, Claudia Lima Esteves. Formação do Espaço Amazônico e relações fronteiriças. Boa Vista: CCSG-UFRR, 1998.

OLIVEIRA, Tito Carlos Machado de. (org.). **Território sem limites: estudos sobre fronteiras**. Campo Grande: Ed. UFSM, 2005.

PALACIO, Germán. **Leticia y el corazón de Suramérica: una urbe e en la Triple Frontera Amazónica**. In: CASTRO, Edna. (org.). **Cidades na Floresta**. São Paulo: Annablume, 2008.

PONTES, Helenilson Cunha. **Áreas de Livre Comércio**. Disponível em <http:// www.apet. org.br/artigos/ver.asp?art_id=751>. Acesso em: 14 de junho de 2009.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993. Paris. [1980].

RETIS. Grupo de Pesquisa. **O nexo territorial das ciudades gêmeas: o subespaço Tabatinga-Leticia**. Disponível em: <http://www.igeo.ufrj.br/fronteiras>. Acesso em: 03 de fevereiro de 2009.

REZENDE, Tadeu Valdir Freitas de. **A conquista e a ocupação da Amazônia brasileira no período colonial: a definição das fronteiras.** Tese de Doutorado. Departamentos de História Econômica, FFLCH, USP, 2006.

RIBEIRO, Nelson de Figueiredo. **A questão geopolítica da Amazônia: da soberania difusa a soberania restrita**. Belém: Editora Universitária da UFPA, 2006.

RODRIGUES, Lysias Augusto. **Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca Militar, 1947.

RODRIGUEZ, Camilo Reyes. **Politica de Frontera**. Sociedad Geográfica de Colombia, 1997. Disponível em: http://sogeocol.edu.co. Acesso em: dezembro de 2010.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 13. ed. Rio de Janeiro: Record, 2010. 1.ed. [2001].

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2009. 1.ed. [1996].

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar**. 1. ed. São Paulo: Edusp, 2008. 1. ed. [1979].

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. 5.ed. São Paulo: Edusp, 2008. 1.ed. [1985].

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. 2.ed. São Paulo: Edusp, 2008. 1.ed. [1979].

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia nova: da crítica da Geografia a uma Geografia crítica**. 6.ed. São Paulo: Edusp, 2008. 1.ed. [1978].

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 19. ed. Rio de Janeiro: Record, 2010. 1.ed. [2000].

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008. 1.ed. [1994].

SILVA, Altiva Barbosa da. **Geopolítica na fronteira norte do Brasil: o papel das forças armadas nas transformações sócio-espaciais do estado de Roraima**. Tese de Doutorado. Departamentos de Geografia, FFLCH, USP, 2007.

SOUZA NETO, Manoel Fernandes de. **A modernização do estado territorial do Brasil no ocaso do Segundo Império (1869-1889)**. In: Geografia, tradições e perspectivas: a presença de Pierre Monbeig. LEMOS, Amália Inés Geraiges de e GALVANI, Emerson (Org.). CLACSO: São Paulo, 2009. p. 291-312.

SOUZA, Aécio Pereira de. **Fronteiras da Amazônia: uma guerra silenciosa**. Rio de Janeiro: Razão Cultural, 2000.

STEIMAN, Rebeca. **A geografia das cidades de fronteira: um estudo de caso de Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia)**. Dissertação de Mestrado. Departamentos de Geografia, UFRJ, 2002.

TRAVASSOS, Mário. **Projeção continental do Brasil**. 4.ed. Coleção Brasiliana. Série 5ª. Vol. 50. Biblioteca Pedagógica Brasileira. Rio de Janeiro: Cia Editora Nacional, 1947.