



**PUBLICAÇÕES E PESQUISAS, SOB A ÓTICA ACADÊMICO-CIENTÍFICA, CONCENTRADAS  
NA ESFERA DA CIÊNCIA POLÍTICA, DA GEOPOLÍTICA E DAS RELAÇÕES  
INTERNACIONAIS**

**BEATRIZ MARIA SOARES PONTES  
(ORGANIZADORA)**

**RAQUEL NICOLAU DA SILVA  
(ASSESSORIA TÉCNICA E ACADÊMICO-CIENTÍFICA)**

**NATAL – RN**

**2018**

# A TRÍPLICE FRONTEIRA BRASIL (TABATINGA), COLÔMBIA (LETÍCIA) E PERU (SANTA ROSA): GEOPOLÍTICA E TERRITÓRIO

*Beatriz Maria Soares Pontes<sup>1</sup>*

## INTRODUÇÃO

Eleger o território como um conceito-chave para compreender uma cidade exige, em primeiro lugar, um esclarecimento sobre tal conceito. Existem vários conceitos de território, desde os que partem de uma concepção essencialmente naturalista, oriunda das ciências naturais, em que o território aparece como área de domínio, de ocorrência de determinada espécie, até as concepções fundadas nas relações existentes na sociedade, segundo as quais o território pode ser resultado de conflitos, expressão de um grupo social e superfície de soberania do Estado. Há, ainda, concepções que, fugindo à materialidade, conferem significados simbólicos ao território. Assim, o conceito de território aqui adotado toma como referência as relações existentes entre os homens.

É preciso compreender, também, as redes e as interações espaciais, tendo em vista a condição locacional da cidade que trataremos a seguir, pois a referida encontra-se na fronteira política, o que *a priori* já suscita problemas associados a diversos fluxos.

## 1. A CIDADE DE TABATINGA

A cidade de Tabatinga é uma cidade-gêmea, o que implica relações políticas bilaterais constantes. É uma cidade localizada numa região de floresta, onde o acesso a determinados recursos naturais ainda é relativamente livre. Trata-se uma cidade ribeirinha, significando que o transporte fluvial é uma das formas fundamentais da circulação de pessoas e mercadorias e é considerada uma cidade de porte médio para os padrões regionais (CORRÊA, 1997).

É importante considerar a organização da rede urbana na Amazônia e a hidrografia regional que responde pelas interações existentes, principalmente, na Amazônia ocidental (CORRÊA, 1987; NOGUEIRA, 1999).

---

<sup>1</sup> Livre-Docente pela UNESP (2008) e Profa. Titular aposentada da UFRN.

Quando partimos do território para compreender as cidades amazônicas, estamos indicando particularidades das cidades dessa região, como a sua forma de inserção no conjunto regional. Além disso, a compreensão da cidade na Amazônia, ainda requer o resgate da natureza e seus recursos. Esses fluxos podem indicar a própria relação da cidade com o seu entorno imediato ou distante.

Tabatinga surgiu de uma fortificação portuguesa, São Francisco Xavier de Tabatinga, construída no final do século XVIII (1776) para servir de limite entre as terras portuguesas e espanholas e para permitir vigiar o ingresso de espanhóis.

Localizado na margem esquerda do rio Solimões, o forte dava aos portugueses o controle de todo o rio, pois, na outra margem, na confluência com o rio Javari, estava a povoação de São José do Javari.

Os limites entre os portugueses e espanhóis e, posteriormente, entre os países que surgiram após o domínio espanhol – Colômbia, Peru, Equador – e o Brasil, foram questionados após a assinatura do Tratado de Madrid, que empurrava o limite até a boca mais oriental do rio Japurá, onde, hoje, está a cidade de Tefé. Contudo, a fortaleza e o povoado de Tabatinga estavam consolidados.

Na primeira divisão político-administrativa do Estado do Amazonas, no século XX, Tabatinga não aparece como sede de município, sendo um povoado de Benjamin Constant, o antigo São José do Javari. Porém, dada a sua condição locacional, no fim do rio Solimões, Tabatinga manteve sua condição de espaço fronteiriço, sendo o primeiro porto para quem chega ao Brasil, ligado à cidade de Letícia, inicialmente, peruana e, depois colombiana.

Durante o período da borracha, essa fronteira - Letícia – abrigava um entreposto de comercialização, onde as casas aviadoras de Iquitos, no Peru, compravam esse produto extrativo.

Assim, a existência de um recurso natural com forte demanda no mercado mundial – *Hevea Brasilienses* – mobilizou braços e constituiu uma rede de lugares para viabilizar o fornecimento de mercadorias. Ressaltamos o trabalho significativo dos índios Tikuna, povo ainda hoje majoritário na região e, dos Uitotos, explorados por seringalistas colombianos e peruanos.

Subordinada à cidade de Benjamin Constant, que abrigava a sede do município e todas as funções e serviços públicos que cabem a esse ente territorial e, também, a cidade de Letícia que abriga, do mesmo modo, as funções público-administrativas, Tabatinga somente conseguiu a sua autonomia municipal na década de 1980. A partir de então, consolidou-se juntamente com Letícia, como aglomerado urbano de maior dinâmica na fronteira da Amazônia, sendo impossível isolar em qualquer análise, uma cidade da outra.

O Distrito de Tabatinga recebeu, na década de 1960, uma Colônia Militar, um pelotão para vigiar a fronteira e, posteriormente, uma rádio e outros equipamentos urbanos: energia, escolas para os filhos dos militares e hospital para os militares. Na década de 1980, foram implantados um porto, um aeroporto e uma agência bancária. Finalmente, foi elevada à condição de município, consolidando sua nova posição na rede de cidades na Amazônia.

Em Tabatinga, o aparato institucional era distinto, representado em primeiro lugar, pela implantação das Forças Armadas – Exército, Aeronáutica e Marinha -, reforçando o conceito de fronteira como o órgão mais sensível do corpo do Estado, numa visão organicista.

Desde a criação da fortaleza, Tabatinga sempre foi fundamental para o controle do território brasileiro, estando numa tríplice fronteira. Assim, Tabatinga passou a abrigar uma das principais bases militares da fronteira norte: o Comando de Fronteira do Solimões do Exército Brasileiro.

Pelo menos, quatro pelotões de fronteira estão subordinados a esse Comando, que de Tabatinga, controla o fluxo de militares, de suprimentos, de voos, bem como o auxílio aos moradores que habitam nas proximidades desses pelotões.

O aeroporto, com capacidade para aviões de grande porte é o principal ponto de apoio das ações de vigilância e controle da larga faixa de fronteira. Dele partem aviões para dois pelotões ao sul – Estirão do Equador e Palmeiras do Javari, ambos na fronteira com o Peru – e, para dois pelotões ao norte do município – Ypiranga e Vila Bittencourt -, ambos na fronteira com a Colômbia.

A Aeronáutica e a Marinha complementam a ação do Exército. Com a implantação do Sistema de Vigilância e Proteção da Amazônia, ampliaram-se os suportes às ações. Pelas águas, a Marinha, atinge as comunidades rurais mais longínquas, dando assistência social.

Esse aparato institucional, materializou-se na cidade sob a forma de militares, clubes, galpões para depósito, hospital, o próprio aeroporto, conferindo a Tabatinga ares de cidade fronteiriça. Por outro lado, não podemos esquecer o militar, isto é, o cidadão que chega para servir nesse lugar, em geral, por um tempo determinado e que, necessariamente estabelece uma relação com a cidade e seus habitantes.

Em segundo lugar, além do aparato institucional militar existente em Tabatinga, há também, o aparato institucional civil expresso pela existência de órgãos do Estado nacional que, certamente, não seriam instalados numa cidade não fronteiriça. A Polícia Federal, a Receita Federal, a Justiça Federal, representações de ministérios e outros órgãos estão aí presentes para assegurar o controle fiscal da fronteira, o controle legal da fronteira, de diversos movimentos transfronteiriços.

Tabatinga e Letícia estão na mesma margem do rio Solimões, tendo o igarapé de Santo Antônio como parte da linha divisória. Desde o início do povoamento da área, a população brasileira, a colombiana e a peruana ocupam não só ambas as margens, mas também, o próprio leito do referido igarapé, no qual é possível o trânsito nos períodos secos, entre os marcos de concreto que demarcam a fronteira.

Essa convivência centenária – estremecida na década de 30 (do século passado), quando a Colômbia e o Peru entraram em guerra pela posse do território – não poderia deixar de criar uma cultura e uma identidade fronteiriça pautada pela solidariedade, dadas as condições locais das cidades.

O movimento mútuo dos fronteiriços consolidou laços que hoje se revelam no parentesco binacional, com a constituição de famílias pertencentes a nacionalidades distintas. O resultado disso foi o necessário domínio das línguas para a busca do lazer, do trabalho, dos serviços, dos empregos diversos que nem sempre estão à disposição em ambos os lados, para o uso nas ligações com outros pontos da rede urbana - Bogotá, Iquitos, Manaus -, assim como, nas amizades, visitas e compras de abastecimento rotineiro.

A população, composta majoritariamente por índios Tikunas e seus descendentes, por Uitotos e outros povos indígenas está presente em todos os centros das cidades, como feiras, mercados, portos e câmara de vereadores.

A forte presença indígena é anterior à constituição dos Estados nacionais. Para essa população a disjunção fronteiriça criada pelos Estados nacionais tem pouco significado, pois os mitos fundadores de sua nação em nada se assemelham a um ou a outro.

Tabatinga, em seu processo de expansão urbana, juntou-se à terra indígena denominada Umariçu, que tem hoje a aparência de um bairro indígena. Os Tikunas respondem por uma parte do abastecimento urbano com produtos da floresta, dos rios e do trabalho agrícola. Participam, também, da economia fronteiriça, vendendo artesanato e realizando pequenos serviços. Continuam, todavia, vistos com desconfiança.

Sendo ponto de encontro de nacionalidades, Tabatinga não poderia ficar imune à migração. Sua população compreende, principalmente, um contingente de peruanos que, oriundos de todas as partes da Amazônia peruana, Iquitos e Pucallpa, vêm em Tabatinga uma possibilidade de melhorar suas condições de vida. Estão presentes nas escolas, no comércio formal e informal, além de solicitarem serviços públicos diversos.

Como em tantas outras cidades amazônicas, há dependência quanto à extração dos recursos naturais. Convém salientar a questão da concentração da terra, pois, a forma de uso pode influir na organização do espaço urbano.

Na Amazônia, o rural é uma floresta em que o poder público ocupa largas faixas de terra, permitindo o acesso relativamente livre aos produtos extraídos diretamente dela ou mesmo dos rios.

Na região do Alto Solimões, onde está a cidade de Tabatinga, a atividade pesqueira e a madeireira mobilizam extensas redes formadas por diversos agentes sociais que se encarregam de tarefas específicas. Barcos de pesca brasileiros atuam desde o Médio Solimões, capturando peixes para serem vendidos na cidade colombiana de Letícia, onde estão instalados frigoríficos de beneficiamento e, exportadores para os mercados de Bogotá e Miami.

O aeroporto, com voos cargueiros, agiliza a distribuição para aqueles mercados. O comércio de pescado é tão significativo que chega a alterar, no período da safra o câmbio de moedas (real/peso) na fronteira e, a ampliar a oferta de voos, baixando os valores de frete, na medida em que as empresas aéreas não retornam sem carga para Bogotá.

A atividade madeireira, por outro lado, já foi muito mais intensa na região. Dela participavam empresários da cidade vizinha, Benjamin Constant, que viu essa atividade encolher após forte repressão do órgão ambiental, pois, a extração da madeira ocorria em área indígena. Com isso, a atividade passou a ser mais forte do outro lado do rio, no Peru, que absorveu trabalhadores brasileiros e, na Colômbia, onde é mais controlada.

Tabatinga está distante de Manaus 1200 km, com acesso aéreo e fluvial. Essa condição locacional não poderia resultar senão em uma forte solidariedade, como já dissemos, permitindo um movimento mútuo para tudo. O abastecimento de produtos alimentícios industrializados oriundos das regiões mais desenvolvidas dos respectivos países vaza a fronteira sem muita restrição. A gasolina sempre muito desejada pelos brasileiros de qualquer ponto da fronteira nacional, por causa do preço mais baixo do outro lado é também o tipo de mercadoria que vaza a fronteira, servindo de fonte de rendimento para centenas de brasileiros que vendem esse produto em várias cidades da faixa de fronteira, em bancas improvisadas nas calçadas, num recipiente plástico para os motociclistas principalmente. Além de produtos, é importante salientar a busca por inúmeros serviços que são oferecidos e demandados por ambos os lados, alguns com exclusividade apenas numa cidade: Letícia, que tem uma renda média superior à dos brasileiros. A oferta de serviços da cidade colombiana absorve, supre e drena renda do lado brasileiro. Esse movimento, perceptível nos serviços de saúde (médicos, laboratórios) mais especializados dá a Letícia o caráter de hegemonia nessa trifronteira.

Pode-se até afirmar que todo o elenco de problemas urbanos acima citados ocorre numa cidade como Tabatinga e que alguns deles transbordam a fronteira.

Tabatinga, com 23.000 habitantes é, possivelmente, uma das únicas cidades do interior do Amazonas que possui transporte coletivo urbano. O fato de Tabatinga e Letícia serem contíguas e terem população semelhante que, como já dissemos, anteriormente, troca serviços nessa região fronteira, fez com que a organização do transporte coletivo urbano realizado em Kombis e Vans servisse, ambas as cidades, sendo, portanto, internacional. Esse transporte é, conseqüentemente, regulamentado pelas respectivas prefeituras que definem rotas, tarifas, operadores e frota, cada cidade oferecendo a metade

do total de quarento veículos. Esse transporte urbano, em que se cruza a fronteira, se aceita como pagamento da tarifa o real ou o peso, se atendem os passageiros em espanhol ou português é, simultaneamente, a afirmação da fronteira – cobra-se uma tarifa internacional se o passageiro vai de uma cidade a outra – e a própria negação da fronteira dada a cotidianidade do movimento, a circulação internacional livre, a indiferença. Já o serviço de transporte realizado por moto-taxistas, difundido em todas as pequenas cidades do Estado, só é permitido no lado brasileiro e conta com uma frota de aproximadamente 500 motociclistas.

Embora a ausência de uma rede rodoviária impunha determinadas condições, no que diz respeito à frequência e à intensidade dos fluxos de mercadorias, fazendo surgir relações horizontais bem particulares, marcadas por uma territorialização que é definida pelo tempo local, os fluxos imateriais de comunicação colocam essa (s) cidade (s) e sua região em contato simultâneo com os respectivos centros de poder. Se as relações horizontais representam um atrito “entre” que tendo em vista as ações dos Estados nacionais envolvidos não será superado a curto prazo à expansão das verticalidades representada basicamente pela rede de telecomunicações, permite a articulação e o cumprimento de ordens, acordos e negócios com outros pontos distantes (SANTOS, 1996).

A característica principal desse tipo de rede é a invisibilidade, ou seja, sua difusão não necessita de uma materialização como ocorre nas redes rodoviárias, ferroviárias. De fato, esse tipo de rede necessita de pontos de apoio para a transmissão e recepção das informações a serem disseminadas em um determinado território, e essa disseminação depende da capacidade técnica das redes. Além dessa característica técnica, as redes de telecomunicações possuem inegável poder de influência sobre as áreas atingidas, independentemente de sua característica natural. Ou seja, há a difusão de informações, de inovações, de imagens, de modas e de comportamentos, que são mais facilmente absorvidos que rejeitados. Talvez isso explique a presença do mundo em qualquer lugar até mesmo em Tabatinga.

Enfim, em uma região de fronteira, o objetivo das redes de telecomunicações é procurar afirmar a presença nacional em ambos os lados. A

fronteira para as redes de telecomunicações é tão invisível quanto as ondas de rádio meio de comunicação essencial para a difusão de informações.

Nas cidades fronteiriças identificou-se a presença de redes de rádio e televisão, cuja origem não é local. Isso nos leva a buscar compreender como o Estado Nacional – no caso, o Brasil, a Colômbia e o Peru – procura marcar presença em áreas distantes dos centros de poder.

Na cidade de Tabatinga, a rádio existente é a Rádio Nacional, instituição do Estado Brasileiro, instalada ainda, no período do regime militar, com transmissores de alta potência, capaz de atingir os mais longínquos lugares da Amazônia e ser um meio de informação e transmissão de notícias do centro do país para essa região. Recorde-se que Tabatinga é originária de um forte português do século XVII e, no Século XX, o Estado brasileiro aí implantou uma colônia militar. A Rádio nacional, hoje, não apresenta mais a mesma potência de transmissão, visto que deixou de operar em ondas curtas, em razão do processo de sucateamento porque empresas estatais passaram, ao longo da década de 90. Seu raio atual de abrangência não ultrapassa 10 km, atingindo apenas algumas comunidades rurais e a cidade vizinha de Letícia, onde tem grande número de anunciantes. Como todas as rádios no Brasil, ela também entra em rede nacional para a transmissão do popular programa Voz do Brasil, momento em que a população brasileira da fronteira tem notícias do Brasil. Outras rádios chegaram a operar nessa cidade em frequência modulada (FM). Todavia, sem autorização do Ministério das Comunicações, tiveram seus transmissores lacrados.

Ao contrário do sistema isolado de rádio, a televisão nessa região faz parte mesmo de uma rede nacional, tendo uma antena retransmissora que simultaneamente divulga todo o cotidiano das cidades do Sudeste do país (São Paulo), visto que não há programação local. O que é interessante indicar é que este sistema anula toda e qualquer mediação com a capital do Estado, Manaus, deixando a população fronteiriça “órfã” de notícias da capital do Estado e mesmo dos municípios que compõem a região do Alto Solimões. Uma alternativa que têm sido encontrada pelos moradores é a aquisição de antenas parabólicas que apenas ampliam as opções de canais, porém, a ligação com o local e o regional continua sem existir.

As rádios possuem grande capacidade de transmissão, sendo ouvidas em largas faixas do território brasileiro. Por isso mesmo, recentemente, o governo brasileiro resolveu voltar a atuar na região, utilizando as rádios como meio de afirmar a presença nacional, além das Forças Armadas.

Enfim, há os jornais. Esse meio de comunicação é o mais resistente da fronteira. A imprensa escrita não é tão difundida quanto os outros meios. Em termos de presença na região, é importante destacar que a proximidade com o centro do país faz com que as ligações de Letícia com Bogotá sejam mais intensas, o que resulta numa distribuição de aproximadamente 2.000 exemplares de jornais de Bogotá em Letícia. Já em Tabatinga não existe distribuição regular de jornais oriundos de Manaus, nem sequer da Capital do país ou de outro grande centro, como Rio de Janeiro ou São Paulo.

Dos lugares, destacamos o porto e o mercado a avenida da Amizade, a igreja e os pontos de venda de drogas, em se tratando de Tabatinga.

A cidade de Tabatinga é uma típica cidade ribeirinha da Amazônia. A principal característica espacial desse tipo de cidade é a existência de um porto, que muitas vezes é, apenas, um lugar de atracação de barcos e canoas, um pequeno trapiche para carga e descarga de produtos agrícolas ou extrativos e embarque e desembarque de passageiros e moradores da zona rural. É, portanto, um lugar de trocas: do ambiente rural para o urbano. Da escala local para a regional. Os códigos são distintos, a mobilidade exige outro conhecimento, a linguagem – no caso, a própria língua é diferente.

A condição locacional fronteira da cidade de Tabatinga e sua inserção na extensa rede fluvial amazônica fazem seu porto assumir, necessariamente uma importância maior porque ele aparece como o primeiro lugar de entrada dos fluxos externos vindos do Peru e da Colômbia e como uma porta de saída do território brasileiro. O Tratado de Limites assegurou ampla liberdade de navegação àqueles países.

A diversidade cultural encontrada no porto de Tabatinga é resultado da convivência histórica de línguas distintas. O legado colonial espanhol e português cruza com a resistência da língua dos Tikunas. Agricultores peruanos que habitam a outra margem do rio, assim como os agricultores brasileiros e as comunidades indígenas dirigem-se até o porto para levar sua produção e adquirir mercadorias, hoje, fundamentais para a sua reprodução: linhas de pesca,

chumbo e pólvora, fósforos, gasolina, açúcar e sal, alimentos e bebidas são adquiridos nos armazéns de estivas pertencentes a peruanos, colombianos e brasileiros; são produtos vindos do Peru, da Colômbia e do Brasil.

A circulação fluvial é assegurada por uma frota bem diversificada de embarcações. A organização do empreendimento da navegação fluvial é caracterizada pela preponderância do pequeno proprietário de embarcação, que possui apenas um barco, cumprindo uma linha regularmente.

No porto de Tabatinga e na região fronteira identificam-se os principais operadores de transporte fluvial e seus fluxos. Na escala nacional, há operadores do Brasil, com barcos que saem de Manaus com destino à cidade de Tabatinga e Benjamin Constant, transportando passageiros e cargas, fazendo escalas nas cidades, ao longo da calha, sendo para muitas delas a única alternativa. O percurso de aproximadamente 1.300 km é vencido em 7 dias de viagem. Do Peru, saem barcos da cidade de Iquitos com destino à mesma fronteira, numa distância de, aproximadamente, 400 km. É possível, também, cobrir o percurso em lanchas rápidas que realizam a viagem em 8 horas. O transporte fluvial colombiano opera apenas na escala regional, no entorno fronteiro. Como Tabatinga é uma região de fronteira, é patente a sua condição de “fim de linha” ou “ponto de encontro” e transbordo para passageiros e cargas, essas últimas em menor proporção.

Na escala local, a rede de transporte fluvial é mais expressiva em quantidade de embarcações e mais diversificada. O trajeto principal é a travessia entre as cidades brasileiras de Tabatinga e de Benjamin Constant, realizada por cerca de 40 lanchas (denominada baleeiras), com capacidade média para 8 passageiros. Seus operadores, oriundos das duas cidades, após disputas internas por passageiros, visto que não existe nenhuma regulamentação, conseguiram organizar, a seu modo, o sistema de transporte da seguinte maneira: a lancha de um operador de Tabatinga ao chegar à outra cidade entra na fila de operadores dessa cidade, o mesmo procedimento é adotado pelo operador de Benjamin Constant.

Quanto à travessia para o lado peruano, da cidade de Benjamin Constant para o povoado de Islândia que também existiam foram “regulamentados” pelos próprios operadores, que definiram que brasileiro só pode levar passageiro ao Peru e, no sentido inverso, só o peruano pode transportar. Assim, também, está

dividido o trabalho entre aqueles barcos que realizam a travessia entre Tabatinga e o povoado de Santa Rosa, no Peru.

Associado ao porto e já como resultado de uma ação do poder público para organizar a comercialização, está o mercado público municipal. O binômio porto/mercado como forma espacial repete-se em inúmeras cidades na Amazônia e fora dela. Em Tabatinga, bancas e boxes mesclam-se com ambulantes e índios Tikunas que carregam suas mercadorias, oferecendo-as aos consumidores. Esse mercado responde por uma parcela do abastecimento da cidade com produtos oriundos do entorno agroflorestal. Frutas e ervas, peixes e carnes, tucupi e farinha e alguns poucos produtos industrializados estão aí disponíveis. Ou seja, embora existam alguns supermercados em Tabatinga e Letícia, o mercado público pelos preços, pelos produtos e pela cultura, ainda exerce um poder de centralidade na vida dos moradores de Tabatinga. Talvez esse lugar da cidade de tabatinga seja o que melhor sintetize a chamada identidade fronteiriça, no sentido de reconhecimento mútuo e, não estranhamento. De compartilhamento cultural e territorial, mas não estatal.

A nítida distinção entre a organização interna da cidade de tabatinga e a de sua vizinha Letícia, faz-nos evocar o trabalho de Holanda (1995), que procura explicar as diferenças na formação das cidades coloniais portuguesas e espanholas. As primeiras, expandido-se segundo o modelo do terreno, e as segundas, apresentando um quadriculado perfeito.

A origem de Tabatinga, está associada à antiga fortaleza de São Francisco Xavier de Tabatinga, do século XVIII. O povoado civil mais denso começa a instalar-se no início do século XX, acompanhando a extração da borracha. O entorno do porto e a margem esquerda do igarapé de Santo Antônio representaram as primeiras ocupações, ou seja, a própria linha de fronteira. O povoado militar que foi implantado já nos anos 60, a Colônia Militar, estava afastado, distante ao menos 3 km do povoado civil, que tinha uma relativa autonomia em relação àquele, porém dependia da cidade de Letícia para serviços e abastecimento.

Na década de 80, o distrito de Tabatinga, pertencente ao município de Benjamin Constant, ganha autonomia e começa a sofrer transformações na sua malha urbana. Começa, então, a distinguir-se de outras cidades ribeirinhas, cuja

organização interna apresenta a rua da frente, a igreja e a praça e, próximo aos principais órgãos de gestão.

Uma grande avenida – construída pelos militares – que parte do Comando de Fronteira do Solimões e vai até a fronteira com a Colômbia, onde começa Letícia, define usos distintos para suas laterais: do lado direito, destina-se praticamente as instituições públicas e o lado esquerdo, ao uso privado. Foi batizada com o nome de Avenida da Amizade. É lugar dos fluxos locais, de circulação na escala local.

Como essa avenida abriga diversos órgãos públicos, gradativamente o comércio foi sendo atraído para essa área, dividindo com o porto e seu entorno, o movimento comercial, sendo para alguns, o centro pois, aí estão as agências bancárias, a prefeitura, a câmara municipal, a linha de transporte coletivo internacional, etc. A Avenida da Amizade tornou-se, portanto, a principal avenida da pequena cidade, com forte movimento noturno, quando surgem inúmeras barracas e tendas para vender alimentos e bebidas àqueles que procuram diversão, o que mostra o significado do trabalho informal na cidade.

Uma paisagem bem característica das pequenas cidades é a presença de uma igreja, um templo. Forma espacial fundamental para a reprodução social, para a purificação do ser, o templo sempre teve, além de seu significado simbólico, um significado de referência espacial na organização interna da cidade. Geralmente, central, ou ordenando uma centralidade a partir dela, a igreja, monumento imponente que se destaca no espaço construído, constitui com a praça, ou largo, um binômio semelhante ao do porto/mercado, sendo uma marca, também, das cidades da Amazônia, voltadas para o rio, lugar de chegada. Embora a torre da igreja não seja, hoje, o ponto mais alto da cidade, visto que foi superada pelas torres de telecomunicações, tão presentes quanto as igrejas, compõem o cenário das cidades ribeirinhas.

Em Tabatinga, a principal igreja católica da cidade, sede da Diocese do Alto Solimões, está fora do lugar. Como foi dito, Tabatinga surgiu no século XVIII, às margens do rio Solimões, porém, como cidade sede de município é recente, e, como cidade sede de uma importante organização militar que foi responsável pelas primeiras intervenções urbanas, com a abertura da Avenida da Amizade, colocou a igreja e sua praça numa quadra paralela à Avenida, desviando-se do eixo do rio. Portanto, não estando na frente da cidade, nem na principal avenida,

a igreja não é ponto de convergência, senão para os fiéis, nos dias de cerimônia, cumprindo sua função, irradiando a partir de si, não a estrutura da cidade, mas, somente, a fé. Por isso mesmo, deslocalizada, ninguém a vê, não se destaca.

A condição locacional fronteiriça de Tabatinga faz dessa cidade, como diversas cidades fronteiriças do Brasil e do mundo, lugar de passagem, de mudança, de soberania, normas, ordens, leis e regras. Esses lugares sempre estiveram sob a vigilância do Estado (e mesmo antes dele) porque são pontos de escape, de fuga em ações que transgridem a institucionalidade, a legalidade. Transpor uma fronteira sempre exigiu controle, visto que, do ponto de vista do Estado, o outro lado pode constituir-se em ameaça, perigo. Do outro lado, podem vir doenças, contrabando, armas, drogas e bandidos.

Eleger um “ponto de drogas” como um lugar que caracterizaria Tabatinga, pode, evidentemente, trazer pesadas consequências para a cidade. No entanto, como se alertou acima, é importante desvincular a vida dos moradores da imagem construída sobre um determinado lugar. Essa associação é bastante comum, daí o perigo da generalização (HELLER, 1986).

Embora não se conheça oficialmente a quantidade de pontos de droga, segundo uma estimativa da Polícia Federal, haveria uma cerca de uma centena de pontos distribuídos na cidade. Mesmo que o número não seja exato, é preocupante o fato de Tabatinga abrigar uma população jovem, significativa, que têm se constituído em alvo fácil, não apenas para o consumo, mas também, para o transporte de droga para outros lugares.

Nesse caso, a condição fronteiriça com a Colômbia é a questão que mais exige atenção constante do Estado brasileiro. Aqui a fronteira aparece com o seu significado mais forte de barreira e vigilância (autor, ano?).

## **2. A CIDADE DE LETÍCIA**

Para compreender a configuração da aglomeração urbana na zona da Tríplice Fronteira Colômbia, Brasil e Peru temos que começar discutindo que ela provém da presença militar brasileira, desde a fundação de Tabatinga como um forte que foi edificado como último bastião da última expansão portuguesa durante o século XVII.

A configuração do Trapézio Amazônico só teve lugar após, tortuosas negociações entre a Colômbia, o Peru e o Brasil, através de um acordo diplomático conhecido por “internacionalistas”, o qual incluiu *conato* de guerra entre o Peru e a Colômbia pela tomada de Letícia em 1932 por parte de contingentes armados da região peruana de Loreto, cujos cidadãos tinham interesses econômicos na região e eram tidos como nacionalistas. Até hoje, a percepção da vizinhança entre colombianos e brasileiros da região que compreende o trapézio amazônico e seus arredores, é normalmente amistoso e, frequentemente, fraterno.

A presença militar colombiana foi notória, mas simbólica, com rituais de soberania. Esta presença se tornou muito mais evidente no primeiro quadriênio do governo de Álvaro Uribe (2002-2005) quando o Comando Unificado do Sul com sede em Letícia se converteu em Brigada 26 de Selva que era muito mais ligada a treinamento para o combate na selva.

Desde foi prevista uma ampliação desta presença, pelos planos de expansão das bases militares na região amazônica que permitiram pressionar as guerrilhas a partir das fronteiras até o interior da selva. Neste caso, Letícia se converteu em um lugar de treinamento de forças militares que posteriormente foram deslocadas para combate, pressionando e controlando territórios dos rios amazônicos, tais como o rio Putumayo (Içá) e o Caquetá (Japurá).

Assim, tendo em vista que a estratégia militar colombiana foi financiada pelos EUA sob a justificativa do combate ao narcotráfico, em primeiro lugar e, recentemente, ao terrorismo, os vizinhos poderiam perceber esta ação com reserva.

No Brasil existiu a percepção que os EUA estavam interessados na Amazônia, desde o século XIX, desde a época da pendência pela internacionalização da navegação dos rios transfronteiriços, bem como da apropriação do território ou de seus recursos como ocorreu no caso do Acre, em que o Brasil logrou anexar esta região amazônica da Bolívia, país que estava em negociações com os EUA.

O Plano Colômbia financiado desde o período de Andrés Pastrana, antecessor do presidente Uribe foi um assunto que ampliou a perspicácia do Brasil e de outros países vizinhos da Colômbia.

Comparadas as amistosas relações entre os cidadãos brasileiros e os colombianos, as com os cidadãos peruanos seriam ocasionalmente menos cordiais. Isto se refletiu em colóquios e ocasionais reclamos históricos regionais de cidadãos peruanos de origem loretana, isto é, a região próxima do Peru sugerindo uma percepção histórica de perda territorial face à Colômbia. Também detectamos em outras ocasiões o controle brasileiro e colombiano praticado por organismos de segurança contra trabalhadores peruanos sem documentos.

A presença de cidadãos peruanos, tanto em Letícia como em Tabatinga, é notória e imprime um aspecto particular de lado a lado da fronteira.

Tanto no caso colombiano quanto no brasileiro, o maior desenvolvimento relativo e investimento público na região fronteira colombo-brasileira exerce um importante magnetismo para os cidadãos peruanos da região.

Na tríplice fronteira, os dados demográficos da região são pouco confiáveis. Uma parte importante da população vive de maneira dispersa. Do censo de 1993, depreendemos que somados Letícia, Puerto Nariño e Tarapacá contam com 29.180 habitantes. Letícia é a capital do departamento, reunindo a maior parte da burocracia. Também concentra a maior parte da população com 23.180 habitantes, concentrando 79,4% da população, de acordo com a secretaria de saúde departamental (2003).

Por outro lado, a cidade de Letícia apresenta uma estrutura interna distinta começando pela existência de uma praça central que abriga em seu entorno toda a representação do Estado – Forças Armadas, Assembleia, Prefeitura, Banco, além da principal Igreja Católica da cidade. O setor comercial é bem definido, não se misturando com o setor público. É importante salientar, que essa cidade recebe fortes incentivos governamentais para importação de mercadorias, o que a torna bem atrativa para os moradores da cidade de Tabatinga. Isso é resultado da adoção de uma geopolítica civil na zona fronteira colombiana.

Nessa malha urbana contígua, é impossível conceber uma política urbana, um plano diretor que se encerre na linha de fronteira. O movimento diário da população para ambos os lados, implica necessariamente que toda e qualquer ação do poder público municipal de Tabatinga e Letícia não possa realizar-se de modo isolado. A infraestrutura urbana é usada pela população internacional do aeroporto à praça, da Avenida à escola, do porto à energia.

Letícia concentra a maior parte do setor educacional, ainda que os resultados dos exames do Estado dão conta de um baixo nível na qualidade do ensino, particularmente, quando estes exames não recorrem ao contexto específico da região e sua complexa linguística que inclui o espanhol colombiano e peruano, o português e a diversidade de línguas indígenas.

Letícia, pelo fato de ser a capital do departamento, o equipamento básico da referida cidade é superior ao de Tabatinga, Benjamin Constant e Santa Rosa. Conta com serviços públicos domiciliares, energia, aqueduto, teleférico, serviços de grande distância e comunicações via satélite.

O setor hoteleiro é importante e estão desenvolvendo estratégias de ecoturismo e turismo acadêmico e científico. Anteriormente, a vantagem era maior, mas na última década Tabatinga recuperou parcialmente a desvantagem, enquanto Letícia tendeu à paralisia.

Em Letícia, há os vice-consulados do Brasil e do Peru e, em Tabatinga, há um consulado colombiano. Além dos laços de parentesco e de outros vínculos econômicos, a música, o baile e o futebol são paixões compartilhadas.

A etnia Tikuna é a mais numerosa e tem presença simultânea na Colômbia, no Peru e no Brasil. Os indígenas como os cocamas, yaguas, boras e uitotos estão presentes em cidades que se dizem mestiças.

De acordo com informação proveniente do 16º Censo Nacional da População e o 5º de habitação (1993), a população ativa, economicamente produtiva (entre os 15 e 60 anos), correspondia a 54%. À exceção de Letícia e, em menor proporção, Puerto Nariño e Tarapacá, o resto da Tríplice, conservou uma economia de subsistência.

A produção local é insuficiente para abastecer as necessidades locais, sendo necessário transportar do interior do país e/do Peru ao Brasil alimentos básicos, combustíveis, materiais de construção e alguns produtos essenciais da família, encarecendo notadamente o custo de vida, particularmente, para a população não indígena.

As mais importantes atividades econômicas privadas da região são o comércio, tanto de produtos nacionais como importados. Seguem-se em importância, as atividades associadas ao turismo, a pesca, a agricultura e imposição pouca destacada da indústria.

O comércio entre a Colômbia, o Peru e o Brasil é representado, principalmente, pelos combustíveis, móveis, ferramentas, veículos (motocicletas) e seus acessórios, papelaria, têxteis, vestuário, produtos farmacêuticos, alimentos, bebidas e tabaco. O centro da atividade comercial nesta zona emparelhou Letícia e Tabatinga em volume e movimentos econômicos similares.

Nas reduzidas áreas rurais da Tríplice Fronteira, a principal atividade está centrada no processo agropecuário. A produção agrícola está orientada para o cultivo do yuca, arroz, plátano, milho, feijão e frutos amazônicos. A pecuária, que viveu um certo auge em épocas de bonança até a década de 1980, mas logo se reduziu, seguindo um sistema tradicional de desmonte, implantação de culturas, bem como pastos para a criação de gado de corte, visando atender a demanda local. Todavia, essas atividades cederam terreno para processos de recuperação espontânea ou para fins imobiliários com caráter recreativo turístico, bem como uma rede de reservas (áreas protegidas) da sociedade civil.

A atividade pesqueira pode ser qualificada como sendo significativa pela dinâmica comercial que representa. A pesca comercial (pescado fresco e seco) é destinada a mercados nacionais e a pesca artesanal para o autoconsumo e para a venda de excedentes a intermediários.

Empresários colombianos compram aos pescadores brasileiros e peruanos para vendê-los nos mercados de Bogotá. Na crise econômica do início deste século, muitos empresários entraram em falência e o negócio se tornou concentrado e poucos participantes sobreviventes.

Os setores artesanais se constituem nas principais fontes geradoras para o ingresso nas comunidades indígenas, os quais são vendidos na cidade. Essa atividade abrange cerca de 150 microempresas familiares. O trabalho se realiza, principalmente com a madeira da espécie *Brosimum rubecens* e fibras como yanchama e chambira, bem como diferentes sementes, entre as quais o assaí (açai).

Fora a produção do artesanato, as principais atividades das comunidades indígenas são a caça, a pesca e a coleta de frutos, que cobrem a demanda familiar. Esta população se integra ao mercado local, através da venda de excedentes da produção da chagra.

Enquanto as autoridades não investirem na infraestrutura e no saneamento básico, os esforços serão infrutíferos e pouco sustentáveis a longo prazo, no que diz respeito ao turismo.

Juntamente com a investigação científica em ciências básicas associada à biodiversidade e em ciências sociais, se abre o campo do turismo de cunho, acadêmico e científico. Esta investigação difere, todavia, do acesso da população local a esses estudos, mas a Universidade Nacional da Colômbia e o Instituto de Investigações Científicas efetuam esforços nesta direção.

Assim, o turismo aparece como a outra importante opção econômica com futuro (eco, etno e acadêmico-científico) uma vez superado do tráfico de fauna, de drogas ilegais e dos recursos transferidos do Estado Central por razões associadas à descentralização.

Esta região se comunica com o interior do país e com o resto do departamento por via aérea e fluvial. Na primeira modalidade, chega-se a Letícia a partir do interior do país em voo direto, em uma aeronave, a partir da cidade de Bogotá. Através do transporte fluvial há possibilidade de navegar pelo rio Putumayo, principal via de acesso, a partir da zona andina, para o Departamento do Amazonas.

A tríplice fronteira amazônica não conta com mínima infraestrutura terrestre de telecomunicações. O sistema viário é constituído principalmente pela estrada Letícia-Tarapacá que há muitos anos não passa dos 15 km pavimentados. Este projeto teve início no ano de 1957, com a projeção de 167 km. Na atualidade, conta com 32 km de estrada, dos quais só 25 km são transitáveis com veículo automotor, no verão. No inverno é difícil passar além dos 16 km. Também existem 7 km de uma variante na via Letícia-Los Lagos.

A comunicação terrestre entre as localidades de Letícia (Colômbia e o Marco-Tabatinga) realiza-se através de uma via urbana, nas cercanias entre essas duas povoações (6 km de distância).

O transporte urbano é interfronteiriço. Em Letícia circulam cerca de 900 veículos (90%) brasileiros e 7.000 motocicletas. Uma parte importante destes veículos brasileiros procedem de Manaus e seus proprietários são colombianos. O serviço público conta com 180 táxis, 106 com colombianos e 74 com brasileiros.

Existem 40 coletivos que cobrem as rotas Letícia-Tabatinga, Letícia-Los Lagos, Letícia-km 11. Em toda a região são aproveitados como meio de comunicação e transporte terrestre, caminhos e sendas a pé, abertas por nativos e colonos.

Boa parte da gestão diplomática por parte do agente consular colombiano, em Tabatinga, nos primeiros anos deste século, orientou-se em três aspectos principais: primeiro, os acordos comerciais e regionais; segundo, a colaboração policial e, por último, a afirmação cultural através da organização de professores em Tabatinga, das colônias dos países presentes em Letícia.

A política brasileira orientada para um bloco sul-americano, visando conter os EUA, teve que tratar de conciliar-se através de reuniões presidenciais entre Uribe e o presidente Lula. Não pudemos supor que tenha sido uma tarefa fácil, dado o fato de Uribe resolver dar um privilégio quase absoluto à aliança com a política antiterrorista com o presidente dos EUA, George Bush.

As fontes de criminalidade têm a ver com ajustes de contas pelos negócios associados às drogas ilegais, aos delitos ambientais e aos furtos de motocicletas, temas que são próprios de zonas de fronteira.

No que diz respeito aos ajustes de contas, muitas vezes os delinquentes cruzam a fronteira de modo a sugerir um trabalho mais difícil para as autoridades. Estes delinquentes podem ter qualquer uma das três nacionalidades, colombiana, peruana ou brasileira. Os brasileiros tiveram êxito quanto à fiscalização de narcóticos, aliás sua agenda internacional, evitando dar margem a uma maior ingerência dos EUA. Foi o contrário do caso colombiano.

Outra característica regional que conduziu a violação do Direito foi tanto a existência de sérias diferenças nos marcos regulatórios ambientais dos três países.

A região mantém uma aparência pacífica e tranquila, após uma atenuação do cliço do narcotráfico. Todavia, posteriormente, a criminalidade se associou à corrupção. As tendências do crescimento de Tabatinga e, eventualmente, a presença bastante camuflada de atividades de tráfico de drogas, atraíram, também, problemas sociais não previsíveis.

Os ajustes de contas entre negociantes ilegais se verificavam, principalmente em Tabatinga e, em menor escala, em Letícia. Algumas vezes a

Polícia Federal do Brasil atuou de maneira tal que a questão das drogas limitaram-se aos noticiários locais.

O narcotráfico diminuiu, aparentemente, em sua importância; a polícia em Letícia não o percebeu como um problema grave e os agentes da DEA (*Dug Enforcement Agency Del Gobierno dos EUA*), abandonaram a cidade a vários anos. Eventualmente, a saída de pessoas da Colômbia poderia modificar também, o panorama pacífico de que desfruta a região.

Os esforços do consulado colombiano nos últimos anos, centraram-se na promoção do comércio. Aproveitando as Comissões de vizinhança discutiram com os comerciantes a possibilidade de criar uma região fronteiriça, a partir de Benjamin Constant até Puerto Nariño e, eventualmente, Caballo-Cocha.

Os comerciantes colombianos estão autorizados a importar bens do exterior sem pagar o Imposto ao Valor Agregado (IVA), não refletindo nos preços mais baratos de eletrodomésticos e outros bens importados aos consumidores.

Nos últimos anos, as queimadas produzidas na Amazônia brasileira, no Acre e em Roraima, provavelmente relacionadas com a expansão da agroindústria, particularmente da soja, geraram nos meses de verão, problemas em Iquitos até Manaus, acarretando o cancelamento de voos comerciais e prejudicando os planos turísticos já organizados.

O desenvolvimento acadêmico e científico deve ser reconhecido de certa forma como contrapartida ao crescimento da presença militar. Uma das mais importantes formas de promover a região é a inversão em capital humano. Ainda que tenham sido feitos esforços nessa direção, entretanto, ocorreram obstáculos difíceis de serem superados, além de avanços e retrocessos.

No lado colombiano, a Universidade Nacional da Colômbia concentrou esforços na investigação e na formação de auto nível em estudos amazônicos. A maior debilidade é a carência de professores formados na região. Todavia, em Tabatinga, recentemente, a Universidade do Estado do Amazonas está concentrando esforços na formação de professores, ainda que a qualidade do esforço seja discutível.

A Universidade Federal do Amazonas, da sua parte, está contratando professores altamente qualificados em Benjamin Constant. Somados todos esses esforços, a região podia converter-se em um interessante centro universitário e de investigação que fizesse contraste com a forte presença militar.

As comunidades indígenas deixam sua marca na cidade, com seu mercado de produtos locais e sua presença nos imaginários resgatados nas políticas locais, regionais e nacionais. As cidades que contam com motocicletas desfrutam de ofertas de bens próprios da sociedade de consumo e da informação e suas associações têm presença na cidade. Na nossa percepção, o status dessas organizações é mais significativo na Colômbia e ainda que haja, uma inércia cultural acarretada pela discriminação, há, por outro lado, uma política oficial de ação afirmativa, beneficiando essas comunidades.

Esta situação pode contrastar com o caso vizinho do Peru, onde é mais desvantajoso ser considerado indígena, sendo preferível ser “bosquesino” ou “florestino” para usar neologismo mais próximo do português, isto é, o mesmo que passar por pescador, ribeirinho ou camponês.

A expansão das reservas indígenas tende a limitar as suas possibilidades de crescimento urbano. Esses problemas indígenas quando não apresentam contrastes negativos entre o urbano e o rural, poderão, por outro lado, trazer desenvolvimento de algumas cidades que se encontram próximas as suas reservas.

As maiores dificuldades destas aldeias em crescimento – e quando contactadas com a aldeia global – área solucionar problemas se atrelam a uma história colonial e, extrativista, sobre a região.

Letícia, fundada por peruanos em 1867, com base em negociações secretas com o império do Brasil, acabou sendo a cidade colombiana mais importante de uma região tri-fronteiriça. Distante dos centros de poder, sem dúvida, estes desdobramentos urbanos, multinacionais e multi-étnicos requereram um compromisso das autoridades centrais de cada país, em termos de investimentos para uma região que exige um tratamento especial de caráter ambientalmente sustentável. Este caráter deve reconhecer que a cidade está localizada na margem do rio e que não pode ser tratada da mesma forma que as cidades andinas da Colômbia. Se estas autoridades, ao menos no caso da Colômbia, desnarcotizarem a agenda política e a dessecuritizarem ao menos em termos definidos pela lógica antiterrorista muito seria possível se lograr melhores avanços.

Neste caso, a região poderia contribuir melhor para as agendas internacionais mais amplas e ambiciosas de integração sul-americana, na qual

Letícia com a sua população organizada às margens do rio Amazonas, poderia desenvolver mais facilmente seu potencial cosmopolita (autor, ano?).

### **3. SANTA ROSA DE YAVARÍ**

Após o estudo relativo às cidades-gêmeas de Tabatinga e Letícia, consideramos serem oportunas algumas considerações em torno da pequena cidade sediada no Peru e, integrante da Tríplice Fronteira.

Santa Rosa do Yavarí (ou Ilha Santa Rosa) é uma localidade sediada no distrito de Yavarí, da Província de Mariscal Ramón Castilla, Departamento de Loreto - Peru, na Tríplice Fronteira com a Colômbia e o Brasil.

O povoado de Santa Rosa de Yavarí foi fundado em 30 de agosto de 1974, pelos cidadãos peruanos: Aladino Cevallos, Arturo Ahuanari Amias, Guillermo Velásquez, Daniel Pérez, José Bardales e Santiago Jaramillo, tendo como testemunhas os cidadãos de nacionalidade brasileira: João, Antônio e Francisco Pisco, Manuel Bernaldino Souza, Lucas Ferreira, Guilherme Ferreira e Pedro Laurente Ferreira.

De acordo com os primeiros povoadores, a ilha, em 1970, foi ocupada pelos moradores de Ramón Castilla. Nos anos posteriores, os solos muito úmidos daquela localidade foram ocupados pela cultura do arroz e em outra parte do terreno foram estabelecidos canaviais. Assim, a área foi sendo gradualmente povoada por famílias que se dedicaram à agricultura. Todavia, essas famílias não estavam organizadas em comunidade, uma vez que durante a época inicial da ocupação demográfica algumas destas famílias regressaram às suas comunidades de origem.

Em 1977, os povoadores já organizados efetuaram gestões em Iquitos, perante as autoridades do setor educacional, reivindicando a criação de uma escola que teve o nome de Escola Estatal Número 601014 que, até o presente, está em funcionamento, tendo sido alvo de ampliação quanto a atividade relativa ao nível secundário.

Em 1982, as instituições governamentais localizadas na localidade de Ramón Castilla, transferiram-se para a ilha, tendo em vista questões climáticas e fenômenos naturais que estavam ocorrendo na aludida localidade. Quando a ex-guarda civil trasladou-se para a ilha trouxe consigo uma gruta com a imagem

de Santa Rosa de Lima que é a padroeira de sua instituição. Os moradores, então, tiveram a ideia de colocar o nome desta santa à acolhedora ilha, nascendo assim, o nome de Santa Rosa do Yavarí.

Para chegarmos a esta localidade teremos como ponto de partida a cidade de Iquitos, em território peruano, através de lanchas. Entretanto, o transporte em Santa Rosa é realizado em bote ou por via terrestre. Por esta última via, o transporte poderá ser realizado pela Rodovia 1, Rodovia 2 e Rodovia Alberto Fujimori.

Santa Rosa conta, ainda, com uma população estimada em 2.500 habitantes, cuja cultura reflete uma mescla de influências dos três países e dos povos tradicionais como os Tikuna. Os habitantes da região usam em sua fala palavras provenientes do espanhol e do português, que é conhecido regionalmente como o portunhol leticiano.

Além disso, ressaltamos que de Santa Rosa para Tabatinga não é necessário trâmites oficiais para a chegada ao território brasileiro, salvo se o viajante tiver que se deslocar para territórios mais longínquos, no âmbito do território brasileiro.

Os barcos saem regularmente do porto de Letícia para Santa Rosa. O povoado de Santa Rosa desenvolve, em ampla escala, a pesca, além da atividade agrícola, cujos produtos colhidos são comercializados em Iquitos (autor, ano?).

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Tomar o território como principal referência para compreender uma cidade, significa concebê-lo não somente como simples abrigo de características naturais ou como área de jurisdição de uma entidade territorial. Significa, também, ir além da antiga concepção de região como espaço contíguo e submeter o território ao império das redes e dos fluxos que se se constituem em diversas escalas, com diversas intensidades.

A densidade técnica dos territórios expressa, pelas formas espaciais, é um fator importante na definição do papel que cada cidade exerce na configuração territorial.

Diante disso, procuramos compreender cidades na Amazônia que, como tantas outras, apresentam condições locacionais e formas espaciais próprias, o que lhes confere singularidades.

Tabatinga, como cidade de fronteira – talvez sua mais importante condição locacional – tem em sua paisagem urbana as formas espaciais próprias de sua localização. Abriga, do mesmo modo, marcas comuns a diversas cidades localizadas na região Amazônica, o que faz dela, uma cidade ribeirinha.

Se a difusão dos meios de telecomunicações e de transporte rápido causou uma verdadeira compressão espaço-temporal, o tempo lento do barco convive com a velocidade imposta pelas ondas tecnológicas.

Enfim, descrevemos lugares comuns da vida cotidiana de uma cidade na Amazônia, também marcada pelo entorno florestal e pelo porto, com os barcos de pesca e produtos da floresta.

## REFERÊNCIAS

CORRÊA, R. A Periodização da Rede Urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**. Vol. 49, nº 3, jul./set. Rio de Janeiro, 1987. p. 39-68

CORRÊA, R. Interações Espaciais. In: CORRÊA, R. (Org.) **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1997. p. 279-318.

HELLER, A. **O Cotidiano e a História**. Petrópolis: Paz e Terra, 1986.

NOGUEIRA, R. **Amazonas: Um Estado Ribeirinho**. Manaus: Edua, 1999.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: Hucitec, 1996.

## BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

AGASSIZ, L.; AGASSIZ, E. C. **Viagem ao Brasil: 1865-1860**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975.

ARIZA, E. et. al. **Atlas Cultural de la Amazonia Colombiana. La Construcción del Territorio em el Siglo XX**. Bogotá: Icanh, 1998.

BENTO, F. R. **Fronteiras em Movimento**. São Paulo: Paco Editorial, 2012.

BERTA, K.; MIRANDA, M.; MACHADO, L. O. (Orgs.). **Fronteira Amazônica: Questões sobre a Gestão do Território**. Brasília: EDUNB; Rio de Janeiro: EDUFRJ, 1990.

\_\_\_\_\_. **Amazônia: Geopolítica na Virada do Terceiro Milênio**. Rio de Janeiro: Ed. Garamond, 2004.

BOTERO, P. et. al. **Zonificación Ambiental para el Plan Modelo Colombo-Brasileño (Eje Apaporis-Tabatinga: Pat)**. Bogotá: IGAC, 1997.

BRASIL. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)**. Censo Demográfico de 2000.

BROWDER, J. O. y GODFREY, B. **Rainforest Cities – Urbanization, Development, and Globalization of the Brazilian Amazon**. New York: Columbia University Press, 1997.

CLARK, C. **Les Conditions du Progrès Economique**. PUF: Paris, 1960.

COMISIÓN MIXTA DE COOPERACIÓN AMAZÓNICA Colombo-Brasileña y Departamento de Desarrollo Regional (DDR) de la Organización de los Estados Americanos (OEA) - **Plan Modelo para el Desarrollo Integrado del Eje Apaporis – Tabatinga: Diagnostico Regional Integrado**, 1989.

CORRÊA, R. **A Rede Urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

DELAZCAR, A. D., et. al. **La Amazonia Colombiana y sus Recursos. Proyecto Radargramétrico del Amazonas**. Bogotá: IGAC, Min-Defensa, Centro Interamericano de Fotointerpretación, 1979.

DIAS, C. Sistema Urbano. In: FIBGE. **Geografia do Brasil**. Vol. 1. Rio de Janeiro: Sergraf, 1977. p. 273-321.

DOMINGUES, C. et al. **El Hombre y su Medio**. Letícia: Universidad Nacional de Colombia, 1999.

DOMÍNGUEZ, C. y GÓMEZ, A. **La Economía Extractiva en la Amazonia Colombiana**. Bogotá: Tropenbos-Corporación Araracuara, 1990.

DURKHEIM, E. **Le Regole del Metodo Sociologico**. Milão: Edzioni di Comunità, 1996.

GETIS, A. e GETIS, J. A Teoria dos Lugares Centrais de Cristaller. In: **Orientação**, n. 5. Instituto de Geografia USP, São Paulo, 1984.

GÓMEZ, L. M. H. **Pobreza y Marginalidad Urbana en las Ciudades Amazónicas**. Un Estudio de Caso de los Asentamientos Urbanos Ubicados em Zonas Inundables. Tesis de Maestría em Estudios Amazónicos. Letícia: Colombia, 2005.

GRUPO DE PESQUISAS RETIS. **“O Nexo Territorial das Cidades-Gêmeas: O Subespaço Tabatinga-Letícia (2002)**. Disponível em: <http://www.igeo.ufrj.br/fronteiras/index.htm>. Acesso em: 04 de setembro de 2014.

HAESBAERT, R. Concepções de Território para Entender a Desterritorialização. In: UFF. Programa de Pós-Graduação em Geografia. **Território, Territórios**. Niterói, 2002. p. 17-38.

HOLANDA, S. **Raízes do Brasil**. 26ª ed. São Paulo: Cia. das Letras, 1995.

IGAC – **Corpoamazonia Aspectos Ambientales para el Ordenamiento Territorial del Trapecio Amazónico**. INPA 3: 2003. Disponible em CD.

JIMÉNEZ, G. G. **Nada Queda, Todo es Desafío**. Bogotá: Convenio Andrés Bello, 2000.

LONDOÑO NIÑO, E. A. Da Integração Fronteiriça à Integração Regional: O Caso da Tríplice Fronteira Colômbia, Brasil e Peru. **Revista Extraprensa**, São Paulo, v. 5, n. 2, p. 130-139, jun. 2012. Disponível em: <<http://www.revistas.uso.br/extraprensa/article/view/77256>>. Acesso em: 04 de setembro de 2014.

PALACIO, G. A. **Civilizando la Tierra Caliente. La Supervivencia de los Bosques Amazónicos**. Bogotá: ASCÚN-El Espectador, 2004.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1996.

RIVERA, J. E. **La Vorágine**. Madrid: Cultura Hispánica, 1992.

SALAMANCA, D. **La Amazonia Colombiana**. Tunja: Academia Boyacense de Historia, 1994, dos tomos.

SANTOS, M. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

\_\_\_\_\_. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SPIX, J. B. V.; MARTIUS, C. F. P. V. **Viagem pelo Brasil (1817-1820)**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1981.

SPOSITO, M. E. **Capitalismo e Urbanização**. São Paulo: Contexto, 1988.

STEIMAN, R. **A Geografia das Cidades de Fronteira: Um Estudo de caso de Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia)**. Tesis de Maestría en Geografía. Universidad Federal de Rio de Janeiro, 2000.

TRINDADE, S. C.; ROCHA, G. **Cidades e Empresas na Amazônia**. Belém: Cejup, 2000.

VELHO, O. G. **Capitalismo Autoritário e Campesinato**. São Paulo: Difel, 1979.

## SITES CONSULTADOS

**Cidade Gêmeas**. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Cidades\\_G%C3%A4meas](https://pt.wikipedia.org/wiki/Cidades_G%C3%A4meas). Acesso em: 20 de fevereiro de 2017.

**RETIS (2003)**. Disponível em: <<http://acdufrj.br/fronteiras/pesquisa/fronteira/po2avulsos04.htm>>. Acesso em: 04 de setembro de 2014.

**Santa Rosa do Yavarí**. Disponível em: [https://es.wikipedia.org/wiki/Santa\\_Rosa\\_de\\_Yavar%C3%AD](https://es.wikipedia.org/wiki/Santa_Rosa_de_Yavar%C3%AD). Acesso em: 20 de fevereiro de 2017.