



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS  
INSTITUTO DE FILOSOFIA CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE E CULTURA NA AMAZÔNIA -  
PPGSCA

MARTA PATRÍCIA RAMIRES LUJAN

OS CANOEIROS À BEIRA-RIO EM TABATINGA, AMAZONAS: A FRONTEIRA EM  
MOVIMENTO

TABATINGA – AM  
2021

MARTA PATRÍCIA RAMIRES LUJAN

OS CANOEIROS À BEIRA-RIO EM TABATINGA, AMAZONAS: A FRONTEIRA EM  
MOVIMENTO

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia (PPGSCA) da Universidade Federal do Amazonas, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Sociedade e Cultura na Amazônia. Área: Multidisciplinar II. Área de concentração: Processos Socioculturais na Amazônia – Linha de pesquisa: 3 – Processos Sociais, Ambientais e Relações de Poder.  
Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Elenise Faria Scherer.

TABATINGA – AM  
2021

## Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Ramires Lujan, Marta Patrícia

R173c Os canoeiros à beira-rio em Tabatinga, Amazonas: A  
fronteira em movimento / Marta Patrícia Ramires Lujan . 2021

99 f.: 31 cm.

Orientadora: Elenise Faria Scherer

Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na  
Amazônia) -Universidade Federal do Amazonas.

1. Beira. 2. Canoeiro. 3. Tríplice fronteira. 4. Amazonas. I.  
Scherer, Elenise Faria. II. Universidade Federal do  
Amazonas III.Título

**MARTA PATRÍCIA RAMIRES LUJAN**

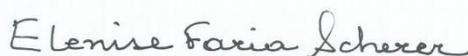
**TRABALHO DOS CANOEIROS À BEIRA- RIO EM TABATINGA: A FRONTEIRA  
EM MOVIMENTO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia – PPGSCA da Universidade Federal do Amazonas – UFAM como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre.

Linha de Pesquisa: Processos Sociais, Ambientais e Relações de poder.

Tabatinga-AM, de outubro de 2021.

**BANCA EXAMINADORA**



---

Prof.<sup>a</sup> Dra. Elenise Faria Scherer – Presidente  
Universidade Federal do Amazonas – UFAM



---

Prof.<sup>a</sup> Dra. Heloísa Helena Corrêa da Silva – Membro  
Universidade Federal do Amazonas – UFAM



---

Prof. Dr. Máximo Alfonso Rodrigues Billacrês – Membro  
Universidade do Estado do Amazonas – UEA

Minha bisavó Rosa Samias (*in memoriam*).

***Dedico***

## AGRADECIMENTOS

A Deus que sempre me fortaleceu e me manteve firme nos momentos difíceis da vida;

Meus sinceros agradecimentos a todos aqueles que contribuíram para a realização desta pesquisa, em especial, os canoieiros da Associação dos Canoieiros de Tabatinga/AM que foram receptivos em narrar sobre seu meio de trabalho, suas experiências e vivências;

A minha orientadora, Elenise Scherer, pela compreensão, persistência e principalmente pela paciência, pois não foi fácil, a construção desta dissertação, e por me fazer enxergar o vasto campo que a beira-rio pode nos proporcionar, que vão além das características físicas;

A minha família, pelo apoio e carinho, aos meus pais Heriberto e Glades, por me proporcionarem os estudos, valores, ética e respeito;

Aos meus avós, Edith e Siriaco, que sempre me incentivaram nas minhas conquistas;

Ao meu filho João Pedro; pela alegria e por ser minha motivação;

Aos meus amigos que me sempre me apoiaram, e pelos momentos de descontração, em especial Marly Gomes, Kerly Souza, Aline Samias e Orlando Possuelo.

As minhas professoras, Iraildes Caldas, por sua persistência e dedicação ao programa Sociedade e Cultura na Amazônia, à Heloísa Helena, pelo acolhimento e carinho e a todos os professores do curso de mestrado, que de forma significativa me ajudaram bastante;

Aos colegas de turma do mestrado Francio Costa e Antônia Marinês, pelo incentivo em meio aos devaneios;

Aos colegas do NESAM (Núcleo de estudos socioambientais da Amazônia), Jean Paulo, Maria Luíza, Claudemar e Ivanei, pelo companheirismo e momentos de alegria. Aos professores do curso de Geografia do UEA/Tabatinga: Máximo Afonso e Jonas Dias pelo apoio e aprendizado;

A Universidade do Estado do Amazonas no Centro de Estudos Superiores de Tabatinga UEA. A Universidade Federal do Amazonas - UFAM, ao PPGSCA - Programa Pós-graduação em sociedade e cultura na Amazônia por estender o curso *stricto-sensu* nas cidades do interior.

A Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas – FAPEAM, que proporcionou a segurança financeira necessária para o desenvolvimento desta pesquisa.

**A TODOS**, tenho um enorme agradecimento no qual não conseguiria descrever a minha admiração e respeito.

*Já vai canoeiro, nas curvas que o remo dá, já vai  
canoeiro  
Já vai canoeiro, no remanso da travessia, já vai canoeiro  
Enfrenta o banzeiro nas ondas dos rios  
E das correntezas vai o desafio, já vai canoeiro*

(Ronaldo Barbosa, Saga de um canoeiro)

## RESUMO

Este estudo apresenta uma reflexão sobre a organização das políticas públicas e o cotidiano dos canoeiros na beira-rio do município de Tabatinga/AM, situado na tríplice fronteira Tabatinga/Brasil, Leticia/Colômbia e Santa Rosa/Peru. Essa região, atualmente passou por diversas modificações ao longo da orla. Nessa beira-rio constituiu-se a integração das mais diversas formas de trabalho que dividem o espaço cotidianamente. A beira-rio da cidade abrange uma faixa de 1,7 km de extensão, nela encontram-se vários flutuantes/balsas particulares e um porto público, mas, em geral, ela é composta por flutuantes improvisados em vários pontos em condições consideradas precárias. A faixa principalmente entre o rio e a cidade se apresenta como cartão-postal que movimenta a economia das cidades vizinhas e a vida cotidiana dos tabatinguenses e das populações ribeirinhas. É uma porta de entrada e saída, uma “estrada fluvial” que liga até a capital, Manaus. Nesta dissertação, o foco foi no trabalho dos canoeiros que conduzem as embarcações tipicamente regionais, transportam pessoas e mercadorias num intenso vaivém entre Santa Rosa-Tabatinga-Leticia. O objetivo foi compreender o cotidiano do trabalho na fronteira em movimento, procurando caracterizar sua identidade, sua importância para a mobilidade e economia regional. Considerando a relevância do fator fronteiriço em sua dimensão geopolítica, e a relação institucional com os países vizinhos, a dissertação contou com o apoio de pesquisas já desenvolvidas por diversos autores como (SILVA,2010; STEIMAN 2002; TRINDADE JR., 2005, 2004; OLIVEIRA & SHOR, 2008; SHERER, 2009; NOGUEIRA,2007). Estes autores procuram compreender o desenvolvimento das cidades em fronteiras amazônicas, sob a perspectiva geopolítica e socioeconômicas, e como ocorreram as transformações, as influências e as condições das formas de trabalho seja ela formal ou informal. A relevância desta abordagem, destaca-se por caracterizar a importância econômica que as formas típicas de trabalho, podem influenciar na tomada de decisão, sob o ponto de vista correlacionados ao território e ao espaço regional. A pesquisa contou com a interdisciplinaridade das áreas do conhecimento, da observação de campo, em entrevistas formais e informais a fim de compreender essa influência na divisão do trabalho e na demografia regional, além disso, o planejamento urbano e gestão, já que está relacionada às políticas públicas nas condições de estrutura de acesso, para garantir um espaço saudável e seguro para todos que compartilham e usufruem do espaço. Contando esta forma de trabalho é que garante a mobilidade fluvial para os turistas, atira a circulação das moedas, movimentando a economia fronteiriça. Para o canoeiro esta é a garantia da complementação da renda familiar. Com isso, os canoeiros têm uma importância significativa na mobilidade das pessoas. Por meio da Associação dos canoeiros, é possível garantir a estadia dos ribeirinhos e indígenas de comunidades próximas e o escoamento dos produtos da região. Apesar disso, a beira-rio é um lugar de conflitos intensos por espaços de trabalho que abrange desde as travessias nas águas transfronteiriças. Mediante o exposto, entende-se que isto está ligado a ausência de políticas públicas para melhoria de condições de trabalho daqueles que compõem a beira.

**Palavras-Chave:** beira, canoeiro, tríplice fronteira, Amazonas.

## ABSTRACT

This study presents a reflection on the organization of public policies and the daily life of canoeists on the riverside of the municipality of Tabatinga/AM, located on the triple border of Tabatinga/Brazil, Letícia/Colombia and Santa Rosa/Peru. This region has currently undergone several modifications along the edge. On this riverside, the integration of the most diverse forms of work that divide the space on a daily basis was constituted. The riverside of the city covers a strip of 1.7 km in length, there are several private floats/ferries and a public port, but, in general, it is made up of improvised floats at various points in conditions considered precarious. The strip, mainly between the river and the city, presents itself as a postcard that moves the economy of neighboring cities and the daily life of Tabatinguenses and riverside populations. It is an entrance and exit door, a “river road” that connects to the capital, Manaus. In this dissertation, the focus was on the work of canoeists who drive typical regional vessels, transporting people and goods in an intense shuttle between Santa Rosa-Tabatinga-Letícia. The objective was to understand the daily work on the moving frontier, trying to characterize its identity, its importance for mobility and regional economy. Considering the relevance of the border factor in its geopolitical dimension, and the institutional relationship with neighboring countries, the dissertation was supported by research already developed by several authors such as (SILVA, 2010; STEIMAN 2002; TRINDADE JR., 2005, 2004; OLIVEIRA & SHOR, 2008; SHERER, 2009; NOGUEIRA, 2007). These authors seek to understand the development of cities on Amazonian frontiers, from a geopolitical and socioeconomic perspective, and how the transformations, influences and conditions of forms of work, whether formal or informal, occurred. The relevance of this approach stands out for characterizing the economic importance that typical forms of work can influence decision-making, from the point of view correlated to the territory and regional space. The research relied on the interdisciplinarity of the areas of knowledge, field observation, formal and informal interviews in order to understand this influence on the division of labor and regional demography, in addition, urban planning and gestã, since it is related to the public policies on access structure conditions, to guarantee a healthy and safe space for all who share and enjoy the space. It is this form of work that guarantees fluvial mobility for tourists, encourages the circulation of coins, moving the border economy. For the canoeist, this is the guarantee of complementing the family income. With this, canoeists have a significant importance in the mobility of people. Through the Association of canoeists, it is possible to guarantee the stay of riverside dwellers and indigenous people from nearby communities and the sale of products from the region . Despite this, the riverside is a place of intense conflicts for workspaces that range from crossings in cross-border waters. Based on the above, it is understood that this is linked to the absence of public policies to improve the working conditions of those who make up the waterfront.

**Keywords:** edge, canoeiro, triple frontier, Amazon.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Território da Tríplice Fronteira. ....	26
<b>Figura 2:</b> Exemplos de áreas: A de várzea e B arbórea.....	27
<b>Figura 3:</b> Localização da área de estudo .....	29
<b>Figura 4:</b> Frente do Forte São Francisco Xavier de Tabatinga. ....	30
<b>Figura 5:</b> Ruínas do Forte São Francisco desgastadas pela ação do tempo a frente da beira-rio de Tabatinga.....	31
<b>Figura 6:</b> Mobilidades fluviais na fronteira.....	34
<b>Figura 7:</b> Meios de transporte terrestre. ....	35
<b>Figura 8:</b> Dinâmica sazonal .....	37
<b>Figura 9:</b> A beira-rio. ....	39
<b>Figura 10:</b> Porto Fluvial de Tabatinga. ....	40
<b>Figura 11:</b> Porto do Voyager.....	41
<b>Figura 12:</b> Porto do Mirador .....	42
<b>Figura 13:</b> Canoeiro e pescador nas horas vagas. ....	66
<b>Figura 14:</b> Flutuante do lado direito dos catraieiros; do lado esquerdo dos canoieiros. ....	67
<b>Figura 15:</b> Distância da escadaria para o rio. ....	68
<b>Figura 16:</b> Período de estiagem. ....	69
<b>Figura 17:</b> Canoieiros peruanos. ....	70
<b>Figura 18:</b> Ponte de acesso ao flutuante da Associação dos canoieiros. ....	71
<b>Figura 19:</b> Flutuantes de Tabatinga, Santa Rosa e Letícia. ....	72
<b>Figura 20:</b> Diretoria da Associação dos Canoieiros de Tabatinga .....	73
<b>Figura 21:</b> Curso de capacitação de motorista fluvial. ....	76

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1</b> - Cidade que residem.....	54
<b>Gráfico 2</b> - Nível de escolaridade dos canoeiros.....	55
<b>Gráfico 3</b> - Idade dos canoeiros.....	55
<b>Gráfico 4</b> - Estado civil dos canoeiros.....	56
<b>Gráfico 5</b> - Idade que iniciou o trabalho de canoeiro. ....	57
<b>Gráfico 6</b> - Percentual de canoeiros com filhos.....	57
<b>Gráfico 7</b> - Faixa etária dos filhos. ....	58
<b>Gráfico 8</b> - Percentual de canoeiros que atravessam em condições de clima desfavoráveis.....	60
<b>Gráfico 9</b> - Se possui outra renda familiar.....	61
<b>Gráfico 10</b> - Se considera a atividade temporária. ....	61
<b>Gráfico 11</b> - Média salarial semanal.....	62
<b>Gráfico 12</b> : Dias de trabalho .....	63
<b>Gráfico 13</b> : Local de almoço.....	64
<b>Gráfico 14</b> : Segurança da embarcação.....	65

## **LISTA DE TABELAS**

**Tabela 1:** Despesas diárias.64

## SUMÁRIO

<b>CAPÍTULO I .....</b>	<b>22</b>
<b>CIDADES DA AMAZÔNIA: URBANIZAÇÃO E DIVERSIDADE SOCIOESPACIAL</b>	<b>22</b>
<b>.....</b>	<b>27</b>
<b>CAPÍTULO II</b>	
<b>O COMPLEXO PORTUÁRIO DE TABATINGA E SUA ESPACIALIDADE NO</b>	
<b>TRAPÉZIO AMAZÔNICO .....</b>	<b>38</b>
<b>.....</b>	<b>39</b>
<b>CAPÍTULO III .....</b>	<b>53</b>
<b>O TRAPÉZIO AMAZÔNICO: O TRABALHO DOS CANOEIROS.....</b>	<b>53</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>78</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>82</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>87</b>

## INTRODUÇÃO

Nesta dissertação, buscou-se analisar o trabalho dos canoieiros que cotidianamente transportam pessoas e mercadorias em suas pequenas embarcações. Na beira<sup>1</sup> da cidade de Tabatinga, banhada pelas águas barrentas do Rio Solimões, constitui-se um espaço de trabalho de constante movimento de vaivém na tríplice fronteira. Nela, contextualizamos a formação socioespacial<sup>2</sup> da beira-rio na manutenção socioeconômica da região através de um transporte indispensável para o homem Amazônida: a canoa<sup>3</sup>.

Na última década Tabatinga tem passado por constantes transformações estruturais de forma desordenada, o “desenvolvimento social” tem sido cada vez mais precário, considerando a qualidade/produktividade do trabalho do sujeito social. Catalão & Ribeiro (2014), reforçam ao dizer que, o desenvolvimento de uma sociedade prediz não apenas o caráter econômico; é necessário também estabelecer melhorias no padrão de vida da população e nas estruturas que movimentam a economia.

A fronteira Brasil e Colômbia, na Amazônia, localizada às margens do principal eixo de comunicação: o rio Amazonas/Solimões foi palco ao longo dos séculos XVII, XVIII e XIX de acirradas disputas territoriais, primeiramente entre colonizadores portugueses e espanhóis. O interesse pela região deve-se não só pela sua posição estratégica na beira-rio<sup>4</sup> mas, também pelos recursos naturais que possui e a variedade de exploração (quinina, borracha, madeira etc.).

---

<sup>1</sup> Assim chamada pelo caboclo amazônico, uma faixa de terra encostada ao rio. Nesta pesquisa nos reportaremos ao termo beira por não obedecer a uma orientação referencial, mas sim ser construído aleatoriamente e de acordo com a necessidade e com os interesses de apropriação do espaço pelos diferentes agentes que produzem a cidade (TRINDADE JR; TAVARES, 2008).

<sup>2</sup> Para Milton Santos (1982), é a derivação que o conduz da formação do espaço sob a ótica social/econômica, a sua organização, reconhecendo da importância dos atores sociais que se fazem presentes. Neste trabalho, apontamos os canoieiros como atores sociais que ocupam o espaço da beira-rio da cidade afim de entender o seu cotidiano.

<sup>3</sup> Meio de transporte utilizado na Amazônia que recebe o nome de casco ou montaria, uma canoa primitiva é feita de um tronco escavado por processos manuais rudimentares, sem toldo e sem vela utilizando apenas o remo para navegar, porém este foi adaptado pelos ribeirinhos usando motor a gasolina em que eles o chamam de “rabeta ou biqueta” SILVA (2017).

<sup>4</sup> Expressão utilizada por Saint-Clair Trindade Júnior e Maria Goretti da Costa Tavares no livro “Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências” (2008), no qual ressaltam que a expressão beira-rio se refere àquelas cidades que já perderam ou estão em processo de perda da articulação entre o espaço fluvial tanto nas práticas socioeconômicas quanto nas culturais. É importante ressaltar a diferença em relação às cidades ribeirinhas, que são aquelas que ainda mantêm uma forte ligação com o espaço fluvial tanto nas práticas socioeconômicas quanto nas culturais (SILVA, 2010).

Desde os anos 80 até hoje, mudanças expressivas de cunho político, econômico e social aceleraram a vida de relações e a dinâmica interna e externa do espaço (PEITER et al., 2013).

As duas cidades estão situadas na fronteira ocidental da Amazônia e constituem em uma promissora área a ser estudada pois, a estrutura urbana e populacional da Amazônia brasileira sofreu modificações significativas. A população urbana passou de 59% para 79% (IBGE, 2010). Tabatinga (Brasil) ultrapassou 52 mil habitantes em 2010 e com estimativa de mais de 64 mil habitantes para 2018 (IBGE, 2018). Letícia, cidade vizinha colombiana alcançou 40 mil habitantes em 2011, com estimativa populacional para mais de 76 mil habitantes para 2017 (DANE, 2015). Juntas, ultrapassaram 100 mil habitantes. E nesse movimento transfronteiriço<sup>5</sup> destaca-se a centralidade que vem se desenvolvendo em torno do subespaço dessas cidades, que registrou um aporte populacional de aproximadamente 200% nas últimas três décadas, enquanto outras localidades num raio de até 500 km tiveram suas populações encolhidas (EUZÉBIO, 2014). As principais fontes de emprego e renda na região, provem da agricultura familiar (plântio da banana e mandioca), a venda de produtos extrativistas regionais (castanha-do-pará, guaraná, açaí e pupunha), a pesca, a exploração madeireira, o funcionalismo público e o comércio varejista, além do forte movimento turístico (PEITER et al., 2013).

Considerada como cidade-gêmeas<sup>6</sup>, Tabatinga e Letícia é procurada principalmente por ser uma região estratégica para a criação de postos comerciais e pontos turísticos, também por ser um território com uma vasta variedade de recursos e produtos naturais provenientes da floresta, neste sentido, a beira é o local de forte componente na movimentação da economia nas fronteiras. Devido a sua espacialidade e localização, a região da tríplice fronteira passar atualmente por dinâmicas de urbanização, nas demográficas e no aparecimento de novos povoamentos e formas de trabalho. Tratando-se de transformações, na feira do bagaço<sup>7</sup>, assim popularmente conhecido, é um espaço da beira-rio que possui uma variedade regional de

---

<sup>5</sup> Neste trabalho o termo tranfronteiriço é de caráter integrador, que se sobrepõe a fronteira e se realiza no cotidiano territorialmente compartilhado, reforçando as relações econômicas e sociais (SANTOS, 2008).

<sup>6</sup> São consideradas cidades-gêmeas os municípios cortados pela faixa de fronteira, seja ela seca ou fluvial, articulada ou não por obras de infraestrutura, que apresentem grande potencial de interação econômica e cultural, podendo ou apresentar uma conurbação ou não – conurbação com uma localidade do país vizinho, assim como as manifestações condensadas dos problemas característicos da fronteira que aí adquirem maior densidade, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento regional e a cidadania (BRASIL, 2014).

<sup>7</sup> Após a reforma da orla em 2005 passou a ser chamada de Complexo Turístico, que remodelou a paisagem local, porém, ainda é chamado popularmente como Feira do Bagaço por exemplo: “vamos à antiga feira do bagaço”. O Nome “Feira do Bagaço” era porque antes da construção da orla, esse espaço da beira-rio era de muita lama com muitas cascas de bananas, melancias, dentre outras frutas regionais que formavam bagaços espalhados aleatoriamente, pois não havia uma preocupação estética com a frente da cidade, daí seu nome.

produtos, de atividades de lazer, variedade étnico/cultural e múltiplas formas de trabalhos como: vendedores de comidas, de picolés, salgados, vendedores ambulantes, carregadores, moto-taxistas, moto-fretistas, taxistas, comerciantes, hoteleiros, estivadores, cabeleireiros, verdureiros, pescadores, vendedores de artesanatos, curandeiros e os canoieiros<sup>8</sup> que é o foco da pesquisa.

Os canoieiros designados neste trabalho são trabalhadores que, na busca de sobrevivência, transportam pessoas para locais próximos, como: Santa Rosa no Peru, Leticia na Colômbia e Benjamin Constant no Brasil. Muitos destes trabalhadores iniciam sua jornada de trabalho bem antes do nascer do sol, num encontro transfronteiriço em movimento na fronteira molhada<sup>9</sup> do trapézio amazônico – o rio Solimões. São pessoas que diariamente trabalham para ganhar a vida, e se fazem presentes durante o dia inteiro na beira do rio, a maioria reside na própria cidade, e fazem da Associação dos Canoieiros seu segundo lar. O mesmo se faz destaque para aqueles que moram em comunidades próximas e vem e vão antes do sol se pôr e quando não podem, o flutuante da associação também cede um espaço como forma de pousada para aqueles que não podem retornar às suas comunidades, geralmente é cobrado uma taxa que varia de R\$15,00 a R\$20,00 para que possam passar a noite e que suas embarcações estejam seguras, no dia seguinte esses ribeirinhos, fazem sua comercialização dos produtos regionais, e se deslocam para bancos para saques de benefícios previdenciários.

Na mesma beira, é através do trabalho que muitas pessoas formam suas histórias, pessoas nas quais não tiveram a oportunidade de estudar ou que estudaram, mas na falta de qualificações não se inseriram no mercado de trabalho formal, das quais desejavam, e ao mesmo tempo com suas experiências diárias são ricas em conhecimento popular, é aí que o homem amazônida<sup>10</sup> se destaca, os canoieiros que em sua maioria são pessoas simples, sem

---

<sup>8</sup> O termo Canoieiro de acordo com o dicionário da Língua Portuguesa: 1. é o indivíduo que faz canoas; 2. Aquele que move e/ou conduz uma canoa; 3. Obsoleta/o: denominação dada a indígenas de grupos de diversas filiações linguísticas; eram assim chamados *avás-canoieiros, os carajás, os guatós, os javés, paiaguás, os ricbactas e os xambioás*. 4. adjetivo: relativo ao fabrico de canoas ou à sua condução.

Nesta pesquisa a expressão Canoieiros, são as pessoas que utilizam pequenas embarcações que contam com baixa capacidade de transportar passageiros e cargas. E esse tipo de transporte tem sua importância para o funcionamento das redes na tríplice fronteira, porém elas participam diretamente das redes internacionais que ocorrem em âmbito local, dinamizando fluxos comerciais, sobretudo ilegais, assumindo grande importância na conformação das articulações entre as cidades de Leticia e Tabatinga (BUTEL & SCHOR, 2017).

<sup>9</sup> Para Hélio Viana (1948), as fronteiras naturais podem ser divididas entre a seca e a molhada. O termo fronteira molhada, refere-se exclusivamente ao marco divisório como o rio, no caso: o Rio Solimões. Nesta pesquisa, utilizou-se esse termo devido ao tráfego fluvial realizada pelos canoieiros.

<sup>10</sup> FRAXE; WITKOSKI e MIGUEZ (2009), classificam o “homem amazônida” como fruto da confluência de sujeitos sociais distintos — ameríndios da várzea e/ou terra firme, negros, nordestinos e europeus de diversas

extravagâncias de bens materiais, e que são motivadas pelo desejo de ter uma qualidade de vida melhor, por ser uma profissão tradicional na Amazônia, o uso das canoas lhes permite usufruir dos recursos naturais provenientes do rio que apesar das dificuldades, os próprios canoeiros consideram uma atividade de trabalho prazerosa. Schutz (1974) destaca que o prazer corresponde ao sentimento de realização e do potencial de cada um indivíduo como um conjunto de sentimentos, como: encarar seu ambiente de trabalho, ter a autoconfiança e competência capaz de lidar com as mais diversas situações, além da capacidade de ser livre para expressar os próprios sentimentos. Esses trabalhadores, os canoeiros, vivem num ambiente construído ao longo do tempo de forma precária e ao mesmo tempo resistente apesar da falta de políticas públicas que se estende além da beira-rio de Tabatinga. Reportaremos neste estudo, a compreensão de como a estrutura de ocupação e de uso do espaço construído serve como alternativa de sobrevivência, no qual oferece condições econômicas para o exercício regional em diversas formas de trabalho. Por ser uma área com limites com outros países, as políticas públicas devem ser repensadas na concepção da área fronteira devido às diferenças na estrutura do espaço de implantação, de medidas que visem complementar e impactar as dinâmicas socioeconômicas (PALACIO, 2008).

Ao considerar a formação demográfica da região, as suas políticas, o contexto histórico de ocupação no espaço fronteiro urbano-fluvial ao longo do tempo na beira do rio, é possível compreender a estrutura física, cultural quanto as políticas de ocupação de espaço e também nas estruturas das condições de trabalho sob a questão precária<sup>11</sup> que ocorrem na beira do rio que têm a tal importância para a mobilidade, que há tempos representa uma alternativa para população se dirigir de uma localidade a outra. São encontradas várias nacionalidades, os mais comuns são: brasileiros, colombianos e peruanos, de forma geral possuem entendimento básico tanto da língua portuguesa quanto da língua espanhola e, por falarem e entenderem ambos idiomas muitos deles, de forma clandestina fazem serviços de travessias de pessoas para locais próximos, principalmente para a cidade de Santa Rosa no Peru.

---

nacionalidades (portugueses, espanhóis, holandeses, franceses, etc) — que inauguram novas e singulares formas de organização social nos trópicos amazônicos.

<sup>11</sup> Apesar da dificuldade em encontrar uma definição comum e rigorosa de “trabalho precário”, aqui trabalho será associado às características: Insegurança no emprego; Perda de regalias sociais; Salários baixos; Descontinuidade nos tempos de trabalho.(SÁ, 2010). Hirata (2006), corrobora ao dizer que que trabalhos precários são “mal remunerados, com possibilidade quase nula de promoção e de carreira e com direitos sociais diminuídos ou inexistentes”, o que apoia na ideia do aumento da interseção existente entre precariedade e informalidade. O mesmo autor também diz que o trabalho precário é aquele que não tem proteção social, não tem garantias como aposentadoria, seguro-desemprego, seguro-saúde. E se o trabalhador trabalha poucas horas significa uma renda menor, podendo não ter uma renda “satisfatória” às suas necessidades.

A maioria dos canoeiros que se fazem presentes, são cadastrados na Associação dos Canoeiros de Tabatinga, onde fazem seus treinamentos e capacitações, oferecendo serviços seguros e de qualidade, porém, muitos ainda permanecem na “ilegalidade” sem nenhum cadastro oficial; mas sejam eles cadastrados ou não, esses trabalhadores compartilham o mesmo ambiente de trabalho ocupando o mesmo espaço na beira do rio Solimões na cidade de Tabatinga e na região da tríplice fronteira. Para a compreensão do trabalho, partimos na busca das seguintes questões: como se insere o canoeiro no percurso transfronteiriço? Qual a importância destes trabalhadores na cadeia socioeconômica na beira-rio em Tabatinga? Para responder essas perguntas, frisamos na abordagem metodológica pressupondo que a beira-rio na fronteira é um espaço essencial para o desenvolvimento da cidade e na valorização das atividades essenciais que uma população amazônica necessita para locomover-se aos demais municípios e comunidades no entorno; e como a divisão do espaço impacta na economia, e em seu contexto social devido que, esses trabalhadores vivem num ambiente coletivo em toda a extensão da beira-rio.

Referendamo-nos em estudos já realizados como: Jefferson Gil (2010) e Paulo Almeida da Silva (2011) que serviram de suporte e embasamento para construção de nosso objeto de estudo, nele são abordados os aspectos sociais, ambientais e econômicos. E também em outras produções acadêmicas já realizadas em Tabatinga e região foram de suma importância, estudos como: Schor; Costa, Oliveira (2009), Euzébio (2011), Steiman (2002), Pinto (2015) que imediatamente abrem debates referentes às atividades econômicas e formas de trabalho na fronteira amazônica que tem sido amplamente estudado por vários campos das ciências sociais na tentativa de construir uma caracterização mais precisa e um teórico conceitual que possibilite a ampliação do conhecimento, não só da biodiversidade, mas sim de um melhor entendimento que a produção de espaço e o que representa e simboliza. Esses autores buscam propostas para implantação de políticas públicas fundamentais para a qualidade de vida na fronteira, para eles, é importante que as investigações sejam desenvolvidas nas próprias instituições de pesquisas situadas em cada região para obter o reconhecimento mais próximo à realidade e compreender os diversos processos contraditórios da modernização e urbanização que chegam e se instalam modificando todo um espaço. Apesar deste esforço de compreensão a dinâmica urbana na Amazônia Brasileira em muitas cidades continuam completamente desconhecidas, principalmente quando focamos o olhar para regiões distantes dos grandes projetos de desenvolvimento econômico e da fronteira de expansão agropecuária (SCHOR, 2013).

O estudo foi realizado no período de 2019 e em meados de 2021, após várias visitas aleatórias, foram aplicados 05 formulários, em um universo de 21 canoieiros, representando cerca de 22% da amostra. Junto aos formulários, foi feito registros fotográficos, anotações em diário de campo e observações empíricas os quais se mostraram de suma importância na compreensão da realidade daqueles que sentem na pele o que é viver e trabalhar nesse ambiente, mas pouco percebida/discutida quando se trata em gestão e políticas públicas na beira-rio da cidade de Tabatinga. Buscamos saber onde residem atualmente, sua identidade, como se denominam, o tempo de trabalho, o ambiente e a associabilidade dos sujeitos que diariamente fazem o transporte de pessoas.

Durante a fase da pesquisa, pôde-se comprovar que, as medidas estruturais sazonais (tanto em época da cheia e da seca) não correspondem a melhorias de qualidade quanto ao acesso, que a construção de pontes, realizadas em parceria com a prefeitura municipal, não se mostraram seguros para aqueles que usufruem dos serviços dos canoieiros e que, por mais que haja algum programa de deslocamento de trabalhadores como os feirantes da beira, ela não contempla a todos os trabalhadores que ali se encontram, pois apenas os vendedores de produtos regionais e de peixes foram beneficiados. Também, utilizou-se de fontes bibliográficas científicas e dados coletados no site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), os quais dispõem de dados sobre a realidade dos municípios amazônicos.

Os canoieiros e os estivadores compartilham o mesmo espaço de trabalho com uma infraestrutura física precária, com pouca segurança; juntamente os canoieiros peruanos considerado “ilegal”, mas tentam se “sociabilizam” dentro desses espaços mínimos para a execução de seus trabalhos, ocorrendo o que Lefebvre (1999) denomina de divisão espacial desigual não harmonioso.

No decorrer desta dissertação, houve muitas dificuldades, principalmente ao observar e também na tentativa de alguma conversas com aqueles canoieiros “ilegais” isso se dá ao fato de que muitos são estrangeiros, de origem colombiana, mas principalmente de origem peruana, que visivelmente suas embarcações apresentam rupturas, sendo consertadas de maneira improvisada, por não conter coletes salva-vidas, oferecendo assim um risco para aqueles que usufruem desses serviços; dificuldade em interagir porque muitos terem medos de serem hostilizados justamente por atuar de forma ilegal e sem segurança ou algum tipo de protocolo. Com as observações cotidianas e no aporte bibliográfico é revelador a estrutura física onde se exerce o trabalho é precário e por mais que se revitalize a beira-rio as condições de trabalho

pouco melhora, mas na questão do desempenho do trabalho de canoeiro em si, não é precário, de acordo com relatos, muitos afirmam se sentirem bem e felizes com a sua atividade.

Na mesma beira é notório a degradação ambiental do lugar, conforme será descrito, as vezes as políticas urbano-fluvial não contemplam a conservação do ambiente e de uma política pública portuária, o que abrange esses trabalhadores que há mais de 25 anos fazem as travessias nas águas transfronteiriças. Para Pereira (2014), isso ocorre devido que, o processo de constituição histórica da beira dos rios da Amazônia é marcada pelos traços de diferentes matrizes culturais e durações históricas, comuns na organização de seus espaços, além do fato de se localizarem às suas margens, elas não ocorreram de forma planejada. E são essas conformações, no contexto socioeconômico/espacial, na formação dos modos de trabalho que são encontradas na beira do Rio Solimões como a dos canoeiros, que impulsiona em analisar esta configuração das condições de trabalho na faixa de fronteira. É nesses traços comuns que indicam as marcas do passado inscritas na formação da paisagem<sup>12</sup> e outras marcas históricas de sua formação territorial que podem ser encontradas nos corpos, na linguagem, nas narrativas populares, nas relações, nos hábitos e costumes dos grupos sociais que ali se encontram, além das diversas formas de sociabilidade e seus significados (CORRÊA, 2008).

A dissertação está estruturada na seguinte forma: **Introdução**, onde se apresenta uma síntese da proposta inicial do projeto caracterizando o contexto da cidade e da importância da beira-rio para entender a dinâmica vivida pelos povos na região do Alto Solimões.

No **Capítulo I**, *Cidades da Amazônia: urbanização e diversidade socioespacial*, neste capítulo abordaremos sobre o processo histórico da região do Alto Solimões no que se referi à cidade de Tabatinga e as cidades ao seu entorno. Para compreender a centralidade e a influência de Tabatinga na tríplice fronteira, é necessário delimitar e analisar como se desenvolveu o processo de ocupação e a regionalização da Amazônia. É pertinente entender como a categoria referente à organização do espaço foi produzida em diferentes períodos históricos, e como sua transformação ganhou outros conteúdos, se encaixando na organização espacial do complexo portuário da região, verificando a forma de organização e expansão desenvolvida na organização da estrutura do espaço transfronteiriço. No primeiro subitem, *Configuração regional do Alto Solimões - Tabatinga e a beira-rio na tríplice fronteira* apresentamos como a configuração regional do Alto Solimões e sua espacialidade. Nele tecemos considerações sobre

---

<sup>12</sup> Milton Santos (2008, p.71) afirma que é a paisagem transformada pelo homem; pode-se dizer que a paisagem natural é aquela ainda não mudada pelo esforço humano.

a interação entre o rio e a cidade, como se processou historicamente a lógica de ocupação dos espaços à beira-rio da cidade de Tabatinga.

No segundo subitem, *A Beira-rio na tríplice fronteira*, este subitem tem a abordagem da relação histórica entre a cidade, os portos e a paisagem do trapézio amazônico a partir dos canoieiros, um cartão-postal da cidade e mesmo diante dos obstáculos não são suficientes para vencer ou para desanimar os viajantes, os usuários e os trabalhadores contemplados pela beleza e pela paisagem dos rios.

No **Capítulo II**, *O complexo portuário de Tabatinga e sua espacialidade no trapézio amazônico*, descrever a categoria dos canoieiros na região para o reconhecimento da centralidade e sua importância no âmbito territorial e espacial em Tabatinga e no do Alto Solimões. No primeiro subitem, *A fronteira e movimento no mundo do trabalho*, descrevemos os problemas da falta de infraestrutura na beira-rio do município; no segundo subitem, *O cotidiano das travessias nas águas*, descrevemos sobre o intenso fluxo que ocorre na beira-rio de Tabatinga que apesar do ambiente degradado, da ausência de políticas públicas e das infraestruturas precárias e improvisadas é o ponto de idas e vindas.

No **Capítulo III** – *O Trapézio Amazônico: O trabalho dos canoieiro*, destacamos a importância e a influência do rio para a mobilidade da população que vive no entorno da cidade de Tabatinga e como esta forma de trabalho é responsáveis pelas relações comerciais que se manifestam no local, as quais produzem e reproduzem economicamente para a cidade de Tabatinga e região, um território heterogêneo marcado pela manifestação do trabalho. No primeiro subitem, *A identidade dos canoieiros na beira*, retratamos a um conhecimento do trabalho típico da região, a sua influência como meio de mobilidade para a população das cidades amazônicas. No segundo subitem, *Território, trabalho: salubridade ambiental no espaço da beira-rio*, descrevemos os problemas ambientais e a falta de infraestrutura local e as condições de trabalho, os modos de vida e as atividades produtivas do local da pesquisa, objetivando indicar os motivos que implicaram na escolha do tema. No terceiro subitem, *A Organização política dos canoieiros*, discorreremos sobre em saber como que atuam no porto e as relações de sociabilidade, as conversas informais realizadas com os canoieiros foram de suma importância na compreensão das políticas realizadas nesse lugar a fim de entender a responsabilidade que o órgão tem no que concerne a estes trabalhadores, e contribuir para melhorias das condições de trabalho.

## **CAPÍTULO I**

### **CIDADES DA AMAZÔNIA: URBANIZAÇÃO E DIVERSIDADE SOCIOESPACIAL**

A princípio pretendemos descrever uma breve contextualização a respeito da urbanização na amazônica que transcorre desde a colonização do Brasil, assim podemos ter uma melhor compreensão sob a escala regional e local que envolve as cidades amazônicas, pauta bastante discutida quando o assunto é, gestão e desenvolvimento no trapézio amazônico.

Nas últimas três décadas, as histórias sobre a Amazônia estão cada vez mais atualizadas e desmitificadas, isso se deve em grande parte aos estudos já realizados com o intuito de renovar, de desestereotipar versões de uma Amazônia do homem selvagem e da natureza intocada. É bastante comum que as ideias se sobrepõem em que a Amazônia é uma terra sem ampliação industrial e das atividades humanas do homem “moderno e civilizado”, reproduzindo a ideia de um grande vazio demográfico e sem “desenvolvimento” (LIMA, 2017). Reis (2011), enfatiza que algumas obras e expressões culturais, fenômenos socioeconômicos regionais foram apreciados para ressaltar o estigma do homem amazônida de selvagem, de atrasado, sem cultura e enfatiza que nesta terra não é possível definir uma única Amazônia, mas sim como uma terra “várias” Amazônias.

Nessa diversidade, é apresentado um painel rico em informações para as interdisciplinaridades de pesquisas, pois, homem e ambiente se entrelaçam como protagonistas das mais diferentes ações de transformações e adaptações onde os atores sociais, na tentativa de inserir nessa ampla biodiversidade de flora e fauna e da rica característica cultural, se aderem no ritmo dos rios, do tempo, da chuva, logo, as características ambientais também se moldam. Freitas (2005) fez uma configuração, em termos de exuberância e diversidade, caracterizando a Amazônia como uma região sul-americana com condições climáticas caracterizadas por “altas temperaturas, umidade e precipitação pluviométrica, e que abrange parte do Brasil, Peru, Colômbia, Venezuela, Suriname, Guiana e Guiana Francesa, totalizando cerca de 6,5 milhões de Km<sup>2</sup>”.

Essa Amazônia apesar de já existir ela surge a partir da conquista da América pelos europeus nos fins do século XV, os espanhóis foram os primeiros a penetrar a região, seguindo o curso do Rio Amazonas, depois vieram portugueses, franceses, holandeses, ingleses e irlandeses em busca de terra e de ouro. E os que encontraram, à primeira vista, foram milhões

de povos indígenas de diversas etnias que tinham suas peculiaridades em todos os sentidos: nos modos de vestir, de falar e na organização social.

Silva (2012), corrobora ao discurso que o Tratado de Tordesilhas, em 1494, conduziu a uma série de transformações e intervenções dos “ditos colonizadores europeus”. As intervenções no território amazônico continuaram a partir do final do século XVIII e ao longo do século XIX, foi um período marcado pela implementação da intervenção territorial e urbanística do período pombalino (1750-1777), sob a idealização de Sebastião de Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal que era primeiro ministro de Portugal e promoveu alterações territoriais e urbanísticas em Portugal e nas colônias portuguesas (COSTA, 2013). E esta foi a região brasileira que apresentou as maiores taxas de crescimento urbano na segunda metade do século XX de ritmo galopante e tal proporção fundamentaram a sua concepção como uma floresta urbanizada (BECKER, 2009). O rápido movimento de apropriações desse grande espaço onde ainda existem povos milenares, e a maneira clara e brutal com que se constrói o “planejamento” de um país em “desenvolvimento”, onde os conflitos intrínsecos à sociedade brasileira e internacional aumenta os debates climáticos e da carga de simbologias, narrativas e de fenômenos que só existem nessa região (COUTINHO, 2018).

Não obstante, o processo de colonização da Amazônia demonstra de forma cabal como o controle do território foi mais importante do que seu uso, a geoestratégia utilizada pela Coroa portuguesa foi a instalação de fortes ao longo do rio, ação missionária e a criação de unidades administrativas foram partes da geopolítica feita pelo estado português (FARIA, 2019). E no tocante do desenvolvimento de cada macro e microrregião da Amazônia sempre se reflete na mudança histórica da paisagem, já que o ambiente amazônico se modifica de acordo com seu grau de incorporação econômica com o apoio do estado no intuito de expandir a economia e o estado acarreta nos incentivos fiscais, infraestrutura de transporte e comunicação.

Devido a Amazônia ser ocupada principalmente por indígenas, os debates na região, foram mais enfatizadas a partir da década de 1980, quando centraram no registro da extinção desses povos. Os exemplos mais clássicos sobre esse tipo de abordagem, que combinou um tom de denúncia com a pesquisa em fontes históricas, de como as sociedades indígenas estavam se dizimando está na obra de Moreira Neto (1988), Índios da Amazônia: de maioria a minoria (1750-1850) na narrativa de que a expansão europeia estava acarretando em vítimas fatais de sociedades antes vigorosas e independentes (ALVES et al., 2001). E dentro desses conceitos da sua formação, Tavares (2011) faz uma caracterização da Amazônia por vários aspectos e dentro deles está: o conceito político-administrativo referindo-se à região Norte; o conceito econômico

da Amazônia Legal e, o conceito de Pan-Amazônia refere-se à Amazônia Sul-Americana, que integra parte do território dos países vizinhos da Amazônia brasileira.

O Brasil, o maior país da América do Sul passa por um processo de urbanização e se urbaniza em grande velocidade e a Amazônia é o alvo de interesses políticos e grandes empresas de mineração e agropecuárias e essas dinâmicas de expansões do território estão em constante processo de produção e reprodução. Esse crescimento se intensificou a partir da década de 1960, quando mais de 50% da população brasileira tornou-se urbana, segundo as estatísticas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 1991). Até então o Brasil era considerado predominantemente rural e essa mudança ocasionou uma transformação na estrutura urbana das cidades nas regiões brasileiras (BARBOSA & ROSA FILHO, 2015).

Apesar do crescimento exponencial desordenado, vários pesquisadores seguem firme no argumento de que a floresta precisa ser protegida, pois suas respectivas funções fotossintéticas<sup>13</sup> que mantêm a estabilidade do clima, e se não houver um freio da destruição do bioma ela pode desaparecer em uma geração caso não mude as políticas ambientais, o Brasil atualmente passa por desmonte na políticas ambientais, um enfraquecimento tanto nos órgãos, quanto nas diretrizes das leis ambientais, gerando conflitos governamentais, diplomáticos, além de intensos confrontos entre grupos sociais como: povos indígenas, migrantes, empresas agropecuaristas, latifundiários, garimpeiros, e outros – resultando numa violência pelo uso e apropriação de terra.

No quadro geopolítico observa-se que a população urbana está cada vez mais elevada que a rural, ocasionando assim novos estudos e pesquisas diante da dinâmica e conflitos existentes nas áreas urbanizadas, áreas semi-urbanizadas e áreas virgens sobretudo, nas pequenas cidades do Norte (SANTOS, 2012).

O norte do Brasil foi o que apresentou as maiores taxas de crescimento urbano na segunda metade do século XX de ritmo galopante e tal proporção fundamentaram a sua concepção como uma floresta urbanizada (BECKER, 2009). O rápido movimento de apropriações de terra acarretou no surgimento de estudos mais aprofundados, sendo que, devido a fragilidade das políticas ambientais, muitos povos originários tiveram seus territórios invadidos ou dizimados, tecendo a ideia clara e brutal que os interesses a partir da destruição, valem mais que a vida, que a biodiversidade não tem grande importância no quesito

---

<sup>13</sup> Função de sintetizar as moléculas do dióxido de carbono lançado na atmosfera, proveniente, principalmente pela queima dos combustíveis fósseis - petróleo, gás, carvão, responsáveis pelo desequilíbrio climático no planeta.

“planejamento” de um país em “desenvolvimento”. Mas ao mesmo tempo abrem espaços para debates entre conservar<sup>14</sup> ou preservar<sup>15</sup> o meio ambiente, a Amazônia como o centros das discussões seja ela na sociedade e na academia sempre traz uma carga de simbologias, narrativas e de fenômenos que só existem nessa região. Nesse contexto Freitas (2005), nos remete a refletir que a caracterização da região se relaciona sobre a diversidade social e biodiversidade, descrevendo as grandezas em termos de potencialidades da floresta amazônica. Portanto, o alto Solimões se insere como parte dessa biodiversidade de magnitude transfronteiriço, alvo deste estudo, por conter características de interesses de carácter socioeconômico e cultural que se insere no espectro contemporâneo sob as formas de desenvolvimento das cidades da Amazônia, em especial essa região do Amazonas.

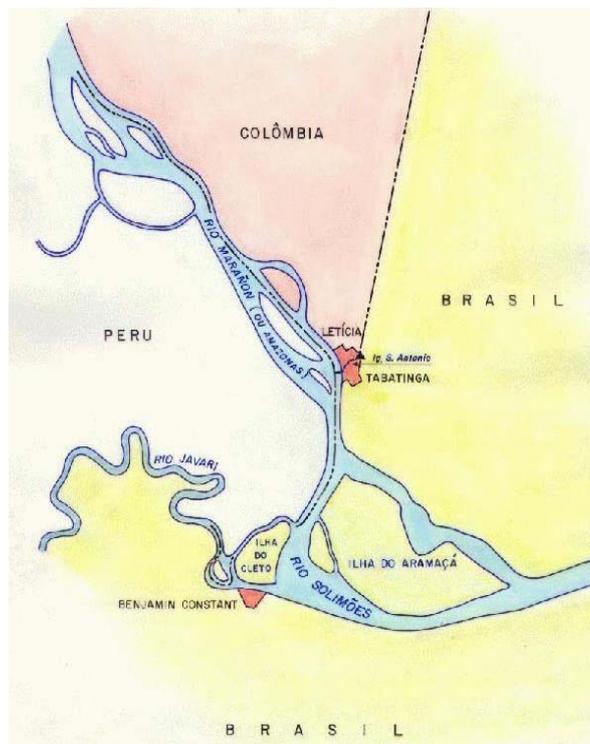
### **Configuração Regional do Alto Solimões**

O Brasil é um país que apresenta dimensões continentais, com total de 15.179 km de fronteira territorial com os países da América do Sul, abolindo penas Chile e Equador que não têm fronteiras territoriais com o restante do país. Interessa, no oportuno, destacar que o território do Estado do Amazonas, estabelece um total de 644 km de fronteira com a Colômbia e 1.565 km com o Peru. Nessa relação a Tríplice Fronteira (Brasil-Colômbia-Peru), representada, respectivamente pelas cidades de Tabatinga no Brasil, Letícia na Colômbia e a Comunidade de Santa Rosa no Peru (Figura 1).

---

<sup>14</sup> Caracterizada como um conjunto de ações que buscam o uso racional e sustentável dos recursos naturais, de maneira a obter alta qualidade de vida humana causando o menor impacto possível ao meio ambiente. Um meio ambiente equilibrado oferece uma grande variedade de serviços ambientais que podem ser consumidos, direta ou indiretamente, pela população humana, como, por exemplo: a proteção da água e dos recursos do solo, o controle climático, a ciclagem dos resíduos humanos e a produtividade dos ecossistemas que fornecem produtos animais ou vegetais (PRIMACK; RODRIGUES, 2001).

<sup>15</sup> Preservação ambiental é a proteção da natureza, sem considerar a questão econômica ou de uso. A ideia da preservação é proteger o meio ambiente das ações do homem.



**Figura 1:** Território da Tríplice Fronteira.

Fonte: Elaborado por Wilson R. M. Krukoski. Divisão de Fronteiras, Ministério das Relações Exteriores.

Na Amazônia, em especial em área de fronteira, a forma de urbanização que cresce demograficamente se deve por parte do Governo Federal com argumento de segurança nacional e a necessidade da proteção das fronteiras brasileiras, de modo que, alguns governos ao mesmo tempo implantam uma política de ocupação dos espaços vazios, de integração da região ao território brasileiro e valorização da Amazônia, através de seus recursos naturais, que abrem espaço para novas atividades socioeconômicas e viabilizando as alternativas de trabalhos (BARBOSA; ROSA FILHO, 2015).

Situado no sudoeste da Amazônia, mesorregião do alto Solimões, de acordo com Plano Territorial de Desenvolvimento Rural Sustentável (PTDRS), compõe-se estruturalmente:

De nove municípios, sendo sete deles oriundos, em sua totalidade, da primeira subregião chamada de Região do Alto Solimões (Amaturá, Atalaia do Norte, Benjamin Constant, Santo Antônio do Içá, São Paulo de Olivença, Tabatinga e Tonantins) e os outros dois Municípios (Fonte Boa e Jutai) pertencem à segunda subregião, denominada de Região do Triângulo Jutai – Solimões – Juruá. Todos os nove Municípios da Mesorregião do Alto Solimões fazem parte da chamada “Faixa de Fronteira”, com 150 Km de largura, paralela à linha divisória terrestre do Território Nacional, na Calha do Solimões, na Tríplice Fronteira Brasil, Colômbia e Peru (PSTDRS, 2011, p. 5). Neste estudo, tomando como base o município de Tabatinga, localizado em um contexto social e cultural amazônico, com precários processos decisórios de poder, tem uma identidade que o particulariza, além de estar situado em uma área de contato direto com as populações fronteiriças de dois outros países, onde aproximadamente 25% de sua população se autodeclara indígena (COUTINHO, 2018).

Para Noda (2012), a microrregião do Alto Solimões é representada bioticamente como sendo uma planície com matas e florestas, terrenos com solos nos espaços terrestres, e por rios, igarapés, igapós e lagos nos espaços aquáticos. As margens dos espaços aquáticos ou regionalmente conhecidos como ‘beiras’, ‘barrancos’, ‘beiradões de terra firme’ e várzeas, formam domínios paisagísticos característicos da região. Os de várzea são conhecidos como várzea alta e várzea baixa, sendo que, no primeiro, a paisagem que se predomina são as de restingas maiores e mais altas, onde há porções de terra contínua maiores, o que pode caracterizar uma ‘beira’ ou um “beiradão”. Nos de várzea baixa, predominam os tipos da unidade de depósitos de inundação que bordeia o curso d' água. A figura 2 mostra dois tipos de paisagem, sendo a 2 (A) mais arbustiva e a 2 (B) do tipo arbórea e encosta erosiva.



**Figura 2:** Exemplos de áreas: A de várzea e B arbórea.

Fonte: Lujan, 2021.

Essa diversidade de ecossistemas que a Amazônia com um todo possui, desde os seus microclimas regionais, a região do Alto Solimões é inspirador e desafiador na compreensão dessas áreas com dinâmicas socioambientais das mais diversas o que nos propõe a pensar em como podemos valorizar as riquezas naturais e como conduzir um melhor desempenho no envolvimento das cidades, já que há uma certa fragilidade da floresta ao processo de desmatamento para a urbanização. E todo esse contexto de conservação dessa área que compõe a microrregião do Alto Solimões aponta que ela foi, por muito tempo, protegida pelas ações dos indígenas que mantinham a harmonia com a floresta, com o decorrer do tempo e consolidação dos espaços urbanos, as ilhas urbanas na floresta amazônica fizeram emergir um novo contexto socioambiental (COUTINHO, 2018).

A questão como citado, abre espaço para refletir de como será o futuro dos territórios hoje ocupados pelos povos tradicionais da região frente aos avanços governamentais progressistas e da globalização. Devido a ideia de “desenvolvimento”, essas transformações foram mais aguçadas com a tomada do poder do regime militar que vigorou por vinte anos (1964-1985) que dificultaram, até hoje o conhecimento objetivo dos fatos dessas ocupações. E quando falamos dessas transformações, dessas diversidades Amazônicas passamos analisar a diferença que existe entre o urbano se manifestando nas cidades e além das cidades, tornando uma combinação muito forte e complexa de rural e de urbano que se expressa em diversas cidades de tamanho: médio, pequeno e metropolitano, pois quando se fala de urbano e de diversidade estamos problematizando essas diversas Amazônias (SILVA, 2019).

Consequente, essas transformações das dinâmicas urbanas regionais realizadas, acarretaram em deficiências na composição da prestação de bens e serviços, e na qualidade das formas de trabalho em especial na beira-rio, uma vez que esses espaços portuários/beiras são típicos e se articulam desde as cidades pequenas até as cidades maiores na tentativa de suprir suas necessidades. E quando o território da beira é fronteiro se faz necessário compreender sua organização, estrutura, funções, que podem fazer diferença na compreensão da categoria referente à organização e como a transformação ganhou outros conteúdos, e outras problemáticas referentes as formas de trabalho.

### **Tabatinga**

Conhecer o processo de ocupação e urbanização de uma cidade é possível extrair uma compreensão básica da particularidade de cada região. E as cidades do interior do Amazonas devido ao seu contexto histórico, metaforicamente passa a uma impressão de cidades que ficaram para trás dentro de um projeto político de urbanização e desenvolvimento. O modelo povoação após a “conquista” posteriormente seria considerado cidade, pois foi através dos aldeamentos e vilas que surgiam a beira dos rios com a estratégia de uso e controle dos territórios, assim nasceu Tabatinga, onde o argumento principal para a sua fundação foi a segurança territorial.

A área de estudo, em termos de natureza e ambiente, parte do contexto geral da região Amazônica para o público-alvo pesquisado. Tabatinga tem uma população de 67.182 habitantes, de acordo com estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2020. Para melhor compreensão, na figura 3 mostra a localização da área estudada, e detalha melhor a sua visualização geral do território.

De acordo Graça (2016), Tabatinga é uma palavra de origem indígena que no Tupi significa “barro branco” de muita viscosidade, encontrado no fundo dos rios, e no Tupi Guarani quer dizer “casa pequena”. No contexto geográfico, Tabatinga está localizado na margem esquerda do rio Solimões, apresentando uma área territorial de 3.225 km<sup>2</sup>, representando 0,2053% do estado, 0,0837% da região Norte e 0.038% de todo o território brasileiro, distando 1.105 km da capital em linha reta e, 1.607 km por via fluvial, sendo o 7º município mais distante da capital.



**Figura 3:** Localização da área de estudo

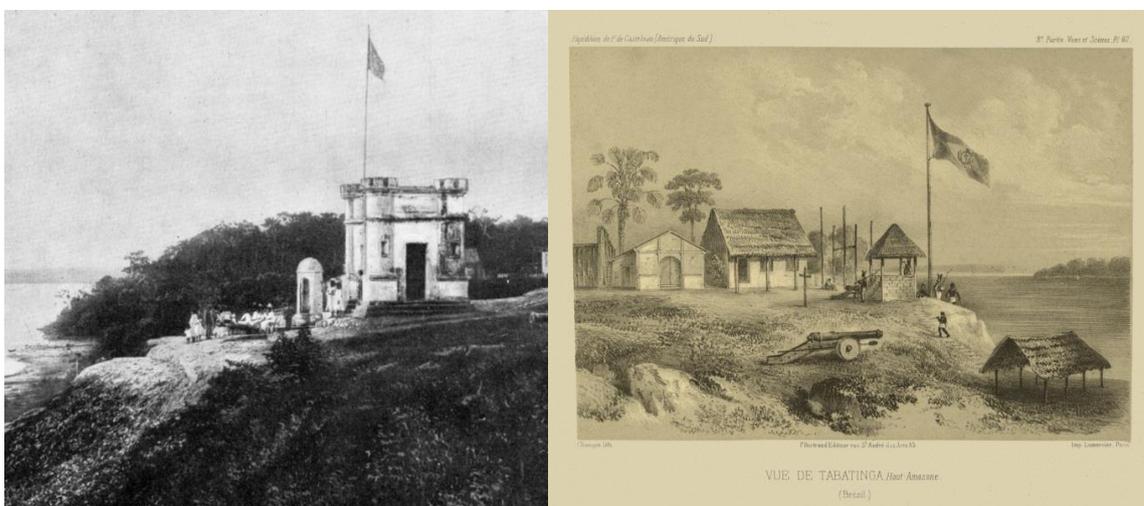
Fonte: Lujan, 2021.

Em meados do século XVII foi registrado a existência, junto à foz do rio Solimões, de uma aldeia fundada pelos jesuítas, em 1755 a sede da capitania é instalada nessa aldeia denominada de Aldeia do Javari. A cidade de Tabatinga deriva do povoado de São Francisco Xavier de Tabatinga, fundada em 1766 por Fernando da Costa Ataíde, que para ali transferiu um destacamento militar do Javari (mais ao sul, na fronteira Brasil-Peru), estabelecendo um posto de guarda de fronteiras entre domínios do Reino de Portugal e da Espanha, tendo em vista tratar-se de região fronteiriça à Colômbia e ao Peru (ATAÍDE, 2015).

Desde quando os portugueses ocuparam a foz do rio Amazonas e fundaram Belém (1616) 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 passaram 134 anos de indefinições geopolíticas (RIBEIRO, 2006). O advento do Tratado de Madri (1750) legalizou as fronteiras segundo o argumento jurídico da posse pelo uso (*uti possidetis*), e Portugal que havia explorado as terras a oeste, para muito além do Meridiano de Tordesilhas, tanto no Amazonas como no centro-oeste brasileiro, tornou-se o grande detentor do amplo território.

O Forte, instalado em 1776 pelo major português Domingos Franco, tomou para si as funções militar e fiscal inicialmente exercidas pelo Forte de São José do Javari, alguns quilômetros abaixo no rio de mesmo nome por ser mais estratégica sua posição na confluência dos rios Javari e Solimões (Figura 4).



**Figura 4:** Frente do Forte São Francisco Xavier de Tabatinga.

Fonte: datado em 1924, publicado na Revista Católica Poliantéia em 1949; está disponível na web, com indefinição quanto ao autor, <http://pt.wikipedia.org/wiki/Tabatinga> acessado em 2007/2021.

Embora a intenção na construção do forte fosse a repressão ao contrabando e, primordialmente, assegurar a posse do território às vésperas da assinatura do tratado de Santo Ildefonso (1777), o equipamento militar ali presente era sem expressão, constituindo-se de poucas canhonetas muito antigas, duas das quais foram recentemente recuperadas do fundo do rio Solimões e hoje ornamentam o quartel do Comando de Fronteira do Exército. Sem dúvida que a função militar foi mais simbólica do que efetiva, fazendo parte de um plano maior dos portugueses de marcar presença e reforçar a construção de uma linha de fortificações nos confins ocidentais da colônia do Brasil (MACHADO, 1987).

Quanto às ruínas deixadas pela ação do tempo na margem do rio, na figura 5 é possível perceber durante o verão as ruínas que descreveram os episódios históricos que deram origem a cidade, da sua autenticidade dos acontecimentos que levaram a cidade ser do jeito que é o local também serve para o incentivo para o turismo local. O forte São Francisco Xavier de Tabatinga, que foi levado pelas águas do rio Solimões em virtude do fenômeno das terras caídas<sup>16</sup> e somente nos períodos em que o rio Solimões baixa seu nível d'água.



**Figura 5:** Ruínas do Forte São Francisco desgastadas pela ação do tempo a frente da beira-rio de Tabatinga.

Fonte: Lujan, 2021.

1

Segundo Ganster et. al. (1997), por muitos anos os estudos de fronteira tinham um foco maior entre a fronteira dos Estados Unidos com o México, ou as fronteiras entre países da Europa Ocidental, no contexto pós-União Europeia. E de modo geral a escassez de estudos sobre outras regiões de fronteira internacional poderia ser em parte explicada pela situação duplamente marginalizada. Um dos fatores é que grande parte dessas regiões está isolada dos centros nacionais de seus respectivos Estados, quer pela ausência de redes de transporte, comunicação, uma das contribuições para este isolamento seria pelo peso político e econômico menor que exercem. Por outro lado, as regiões de fronteira, em especial no norte do país, também estão apartadas dos Estados devido aos limites geopolíticos. Sem instituições para instrumentá-la, a cooperação entre países vizinhos em regiões de fronteira por tempos tem sido

---

<sup>16</sup> Terras caídas é um termo regional amazônico usado principalmente para designar erosão fluvial acelerada que envolve desde os processos mais simples a altamente complexos, englobando indiferenciadamente escorregamento, deslizamento, desmoronamento e desabamento que acontece às vezes em escala quase que imperceptível, pontual, recorrente e não raro, catastrófico, afetando em muitos casos distâncias quilométricas (CARVALHO, 2006, p. 55).

feito informalmente e através de acordos tácitos<sup>17</sup> entre as autoridades locais dos países fronteiriços (STEIMAN, 2002).

Em 50 anos, a população urbana brasileira cresceu mais de 100 milhões de indivíduos. A sociedade apenas começa a se dar conta do avassalador processo de urbanização que foi acompanhado da “modernização” no ambiente construído, entretanto, não deixou de reproduzir seu lado arcaico (MARICATO, 2001). Diante desse processo, as pequenas cidades se tornaram importantes, recebendo atenção especial por parte dos pesquisadores que se preocupam em estabelecer/compreender as políticas públicas em fronteiras “menos desenvolvidas” com alto índices de violência, enchentes, poluição ambiental, favelas, desmoraamentos, etc. E Tabatinga, apesar de ter todas as esferas de poder executivo ela vem enfrentando vários problemas e como alvo principal: o tráfico de drogas, tendo como rota principal: os rios.

A hidrovia do rio Solimões é administrada pela AHIMOC<sup>18</sup> e o porto de Tabatinga pela SNPH<sup>19</sup>. Segundo a ANTAC, na hidrovia do Solimões estão autorizadas 41 embarcações, dessas atracam periodicamente em Tabatinga vinte e uma. O transporte fluvial regular de carga e passageiros pelo rio Solimões no trecho Tabatinga/Manaus constitui-se na logística fundamental para o abastecimento das cidades de Tabatinga, Letícia e arredores.

Mais de 90% do abastecimento de Tabatinga é realizado por esta modalidade. De pequenas a grandes lojas de varejo, oficinas e comércios, instituições públicas, escolas, hospitais, forças armadas, etc. Todas são abastecidas pela via fluvial, modalidade que, além de tudo, representa importantíssima e tradicional forma de transporte de passageiros na escala regional e municipal representando 70% do setor (EUZÉBIO, 2014). Nessa conjuntura de tal importância a beira-rio se destaca por sua área portuária, espaço de grande importância na mobilidade urbana-fluvial, e na circulação da microeconomia<sup>20</sup> da cidade.

Para Prestes, Rolim, Scherer (2011), a área portuária é o coração das cidades beira-rio da Amazônia: espaço privilegiado por meio do qual são importados e escoados produtos e insumos e onde acontece o embarque e desembarque de pessoas. Considerando que a cidade

---

<sup>17</sup> É aquilo que só pode ser transmitido ou aprendido através de experiências e do convívio cotidiano (JUSBRASIL,2021).

<sup>18</sup>Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental.

<sup>19</sup> Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas.

<sup>20</sup> É o estudo do comportamento do econômico de cada grupo ou setor individualmente, como famílias, empresas, consumidores etc.no qual permite analisar a tomada de decisão desses grupos, bem como sua relação com o uso dos recursos, preços, bens e serviços (FERNANDEZ, 2009).

não tem rodovias e o volume de carga aérea é baixo e caro, constata-se que o abastecimento da cidade entorno é via fluvial. Percebe-se assim, que a beira como um todo tem uma grande importância na manutenção das cidades, ademais é um centro da circulação da economia da cidade. Diferentemente, Letícia, por não ter conexão fluvial direta com um centro provedor nacional colombiano, mesmo possuindo um porto flutuante similar ao brasileiro, seus fluxos de transporte de cargas e passageiros são, basicamente, circunscritos ao âmbito regional, predominando cargas de importação provindas de Iquitos no Peru e de Manaus (EUZÉBIO, 2014).

Compreende-se que essa beira à frente do município é única, e foi através de muitas observações, foi possível perceber que muitas pessoas a projetam como um lugar de idas e vindas, encontros e despedidas e memórias vividas, mesmo para àqueles que não tem/tiveram experiência significativa, mas fizeram parte da história em algum momento. Porque além dos barcos, as cidades da Amazônia, em sua grande maioria, são caracterizadas por apresentarem sistemas de mobilidade urbana simples, baseado especialmente em tipos de transporte de duas rodas, as bicicletas e motocicletas ou os populares triciclos, sendo estas bicicletas modificadas para o transporte de pequenas cargas e pessoas (BUTEL & SCHOR, 2017). Esse conjunto de mobilidades que se fazem presentes na beira-rio de Tabatinga, é o que surpreende, é o que marca a vista daqueles que o visitam, desse modo corresponde a uma ponte de contato entre o rio e a terra firme. Desde o passeio e meio ao aglomerado das pessoas, a beira se organiza de uma forma caótica dando destaque às características que fazem do espaço transfronteiriço como ponto principal de encontro.

Na figura 6 tem como os principais exemplos de mobilidade fluvial que se fazem presentes no transporte de mercadorias e produtos regionais, além do turismo e na figura 7 são os meios de transportes terrestres como as moto (A) os moto-carros que fazem o deslocamento de mercadorias como batatas, cebolas, bananas, melancias, verduras regionais, alho, produtos provenientes do peru, e de comunidades tradicionais próximas que são os principais abastecedores no comércio local.



**Figura 6:** Mobilidades fluviais na fronteira.

Fonte: Lujan, 2021.

Os motos-fretes (Figura 7 G) foi meio de transporte que mais se expandiu após o incremento das importações de eletroeletrônicos, motocicletas, artigos pessoais e brinquedos reforçando o comércio com os tabatinguenses. EUZÉBIO (2014) corrobora ao dizer que, a formalização dos acordos comerciais na tríplice fronteira veio mais para formalizar o que já acontecia “ilegalmente”, principalmente nas cidade-gêmeas, desburocratizando o comércio de trabalho que condicionada a precariedade da prestação de serviços, homens que usam muita força física para exercer essa profissão de carretilheiro<sup>21</sup> (figuras B,C,D,E)

---

<sup>21</sup> Popularmente conhecido como carretilheiro, era o tipo de profissão, que se usava carrinho-de mão como instrumento de trabalho, uma função típica da região até os anos 2000, mas com o passar do tempo, tornou-se obsoleta, isso deve a abertura do mercado na introdução de outros veículos de baixo valor, mas que podem facilitar no exercício do mesmo trabalho, como é o caso do moto-carro, conhecido também como moto-frete.



**Figura 7:** Meios de transporte terrestre.

Foto acima são meios de transporte antes dos moto-carros. Fonte: SILVA, 2011.

Foto abaixo, moto-carros realizando o transporte de cargas menores. Fonte: Lujan, 2021.

Por se situar em um trapézio<sup>22</sup> amazônico, e por ser de tríplice<sup>23</sup> fronteira, Tabatinga, assim como as cidades amazônidas, o principal meio de transporte é o barco, e a beira-rio compõe como uma área central da cidade abrangendo diversas interações sociais. Neste contexto se insere os canoieiros, atores sociais, sujeitos de suma importância para a movimentação dentre as idas e vindas na vivência amazônica que vão desde as beiras da paisagem, na arquitetura. Scherer; Santana (2009), os designam como sujeitos que, com suas canoas, barcos, motores, entre outras embarcações integram as comunidades, transportam a vida ribeirinha e dinamizam as cidades amazônidas.

<sup>22</sup> A denominação Trapézio Amazônico é conceituada por Chaumeil (2010) que diz respeito a uma faixa estreita de terra, em forma de trapézio, que liga o sul da Colômbia à Amazônia, englobando os territórios adjacentes do Peru e do Brasil, desde o ponto de interseção das três fronteiras.

<sup>23</sup> São países que compartilham de semelhança; como o modo que foram colonizados e explorados, além da aproximação em relação à economia (dependência econômica em relação a outros países), política, desigualdades sociais (como a pobreza), danos ambientais e crescimento da violência (tráfico humano, de drogas e armas) em nome do crescimento econômico (NEVES ; CAMARGO, 2015).

Na busca em compreender a formação da beira-rio, usamos como base autores que ampliaram esses temas na desconstrução de alguns paradigmas<sup>24</sup> ao apresentar abordagens de análises bastante mais próximas da realidade sobre processos de transformação das paisagens alagáveis da Amazônia (em áreas de várzea e beiradões) e sua relação com as identidades e práticas dos seus habitantes. Apontamos dois autores a brasileira Edna Alencar<sup>25</sup> e o britânico Mark Harris<sup>26</sup>, que mostraram a importância de se considerar as características dos ambientes e os modos de habitar e agir nas e com as paisagens para compreender a maneira como os habitantes constroem suas representações de mundo. Nesse contexto, os navegadores das águas os canoieiros amazônidas nos leva a refletir sobre essas questões, o seu trabalho, seu modo de viver, seu cotidiano e o ambiente em que se insere. Dentro de vários aspectos no desenvolvimento urbano da cidade de Tabatinga, os canoieiros vem exercendo um papel social importante na formação da paisagem, e na economia. Segundo Lui e Molina (2009), a paisagem, que é influenciada pela estiagem e pela cheia de um determinado espaço pode ser definida como 'um recorte heterogêneo da realidade ambiental historicamente construída através da formação dos grupos sociais, ou seja, na ocupação de algum nível de interação humana com o espaço. Devido a beira-rio a apresentar essa circulação de canoas na formação da paisagem, vale destacar que são essas pequenas embarcações que atuam como o principal articulador de redes urbanas complexas na Amazônia, redes que podem ser locais, regionais e internacionais, formais e informais, legais e ilegais, que podem ocupar o mesmo espaço. Na figura 8 é possível observar através da dinâmica sazonal da enchente (A) e da vazão (B) do rio e como isso influencia na paisagem, na rota dos canoieiros e nas condições e formas de trabalho.

---

<sup>24</sup> A palavra paradigma é comumente definida nos dicionários pelos vocábulos de exemplo, modelo, padrão, contudo, tal como vem sendo empregada nas discussões contemporâneas das Ciências Humanas (Amorim, 2011). Aqui abordaremos a quebra de paradigmas como sendo um meio de explicar o modo estereotipado do homem amazônida de “homem selvagem e da natureza intocada” descritos em literaturas como: *Inferno Verde* de Alberto Rangel e *Paraíso Perdido*, de Euclides da Cunha.

<sup>25</sup> Edna Alencar desenvolveu estudos na região da várzea do médio Solimões, com o objetivo de conhecer o processo de formação dos povoados e, com isso, ter acesso ao modo como as pessoas interagiam com o ambiente ao escolher os lugares para construir suas casas, roças, etc. A pesquisa utiliza as memórias dos moradores sobre a história dos lugares, cujas narrativas mencionavam a intensa dinâmica da paisagem e evidenciavam os modos como percebiam e explicavam as transformações da paisagem (STOLL et. al., 2019).

<sup>26</sup> Mark Harris realizou, para seu doutorado, uma pesquisa de campo em comunidades ribeirinhas na costa do rio Parú, no município de Óbidos (estado do Pará), região do Baixo Amazonas. Nessa área de várzea, a oscilação do



**Figura 8:** Dinâmica sazonal

Fonte: Lujan, 2021.

Por ser área de fronteira, muitos canoeiros sejam eles de Santa Rosa, de Letícia, ou Tabatinga eles se aproveitam, por exemplo: da cheia para levar turistas para conhecer os “furos da floresta” que são uma espécie de atalhos nas águas do Rio Solimões, já que é a forma mais acessível de conhecer esses lugares é de canoa, e também econômico por usarem menos combustíveis, pois os furos fazem as viagens locais com curta duração, ao contrário do período seco que a duração de viagem é mais longa; nesses trajetos se leva em consideração o tamanho da canoa, o motor e é claro, o clima. Entretanto, nessa formação da beira-rio, trataremos somente daqueles canoeiros que são associados na Associação dos Canoeiros que fazem o transporte de passageiros de forma segura, mas além deles, há aqueles que não são associados, mas se auto denominam canoeiros e fazem as travessias na “ilegalidade”, mas que fazem o transporte familiar e de mercadorias de produtos in natura. Corroborando com Silva (2010), para que não houvesse essa fragilidade na ocupação do espaço de trabalho, as políticas públicas deveriam ser diferenciadas de acordo com cada realidade, questionar se é mais apropriado ou não e se de fato vai ser implementado com eficiência porquê de forma, isso reflete na forma de ocupação e uso do espaço de utilidade pública para ser destinada à prestação e serviços para a população. O mesmo autor também nos remete a refletir na possibilidade de notar que, diante das experiências de vidas destas pessoas em constante contato com o rio, eles carregam consigo, sabedorias que precisam ser mais exploradas, eles de alguma forma conseguem premeditar de uma forma empírica, do que pode vir pela frente, mesmo que a dinâmica do rio possa mudar a cada ano, a cada estação, a cada praia que aparece, a cada ventania que se forma, a cada paisagem.

## CAPÍTULO II

### O COMPLEXO PORTUÁRIO DE TABATINGA E SUA ESPACIALIDADE NO TRAPÉZIO AMAZÔNICO

A beira-rio da cidade de Tabatinga, banhada pelo rio Solimões, tem uma extensão de 1,7 km (Figura 10). Trindade Jr. e Tavares (2008), em suas pesquisas sobre a organização fluvial na cidade de Belém, entende que, a ocupação e de uso do espaço ou território, não obedece a uma orientação referencial, devido ela ser construída aleatoriamente e de acordo com a necessidade e com os interesses de apropriação do espaço pelos diferentes agentes que produzem a cidade.

Integrar a beira-rio, é de suma importância dentro dos mais variados aspectos como: sua economia, seus impactos sociais, ambientais, sua simbologia. Esse espaço, devido possuir os mais diversos atores sociais, se torna algo que não é de fácil compreensão. Pois, é necessário entender que nesse espaço, há umas infinidades de manifestações sob os aspectos étnico-culturais, e formas de trabalho. Para muitos, é fonte de extração de renda, essencial para a sua (sobre)vivência. Tomaremos como referência a discussão feita no livro *Belém: a cidade e o rio na Amazônia* de Saint Clair (2005), no sentido que, não se pode conceituar orla apenas como um espaço natural, mas sim, como espaço socialmente produzido. Trata-se de um espaço que apresenta uma forte interação com o rio, do ponto de vista da sua função, dos usos, da circulação, da apropriação de recursos, da dimensão lúdica e/ou de suas representações simbólico-culturais (SILVA, 2010).

Nesse conceito, o espaço da figura abaixo se apresenta como a divisão da frente da cidade, em sua extensão consideramos os fragmentos que formam a área portuária (Figura 10) que compunham esse lugar:

- 1 – Flutuante da Associação dos Canoeiros de Tabatinga
- 2 – Flutuante Associação dos Catraieiros de Tabatinga
- 3 – Porto do Mirador
- 4 – Porto Voyager
- 5 – Porto de Tabatinga
- 6 – Porto Construbrás
- 7 – Base do Exército



**Figura 9:** A beira-rio.

Fonte: Google Earth, elaborado por Lujan, 2021.

O órgão que administra a bacia é AHIMOC<sup>27</sup>, órgão subordinado à Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ), ao Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT). Desde 1997, por delegação do Estado do Amazonas, através do convênio nº 7, de 26 de novembro, a Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas (SNPH), passa a gerenciar grande parte do Estado do Amazonas, possuindo quatro unidades regionais nos municípios de Parintins, Coari, Itacoatiara e Tabatinga.

Tabatinga tem dois portos principais. O Porto Fluvial de Tabatinga (Figura 09), é a principal obra fluvial, foi construído em 1976. Desde 2008, estava interditado para reforma e manutenção e, em março de 2009, foi reinaugurado, porém, em 2013 foi novamente interditado, e retornou as atividades no ano de 2019.

É o principal local de embarque/desembarque de cargas e passageiros que fazem o trecho Manaus-Tabatinga, se configura como peça fundamental de abastecimento de Tabatinga, Leticia e arredores, mais de 90% do provimento da cidade é realizado por esta modalidade,

---

<sup>27</sup> Administração Hidroviária da Amazônia Ocidental.

fluvial. É através dela, que chegam mercadorias como: alimentos, remédios, combustíveis, vestuário, eletrodomésticos e móveis. Surte as lojas de varejo, oficinas, grandes, médios e pequenos comércios, instituições públicas, etc. (EUZÉBIO, 2011).



**Figura 10:** Porto Fluvial de Tabatinga.

Fonte: Lujan, 2021.

O outro porto o “Porto do Voyage” (Figura 11) como é conhecido na cidade, é privado, e apresenta melhores condições do que o Porto de Tabatinga, por ter mais investimento em espaço e infraestrutura. Porém, por ser privado, não pode haver desembarque de pessoas, conforme regulamentação da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) ficando apenas com o desembarque de cargas maiores como: areia, seixo, cimento, cargas de automóveis, dragas, dentre outros. O porto Voyage foi construído pela iniciativa de empresários do ramo da construção que necessitavam de um porto que atendessem as suas necessidades para a descarga de materiais em especial de construção, o porto foi concluído no período em que o Porto de Tabatinga foi interdito pelo Governo Federal para revitalização dos portos como parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Com isso o porto Voyage passou a substituir o porto público na função de embarque/desembarque de passageiros (CARNEIRO,2016).

Na calha do rio Solimões, todas as cidades são abastecidas por via fluvial. Ademais, a modalidade fluvial representa uma importantíssima e tradicional forma de transporte de passageiros na escala regional, dominando mais de 70% desse setor. Já houveram várias discussões sob a criação de rodovias, mas isto é algo que deixa a desejar devido a impossibilidade geológica/geográfica/ecológica de construção da estrada, pois esta teria que ser sob a selva, sobre terrenos inconsistentes (sem rochas) que não suportam pavimentação,

situação já conhecida de outras experiências como trechos da Transamazônica, que são sazonalmente estradas de difícil locomoção, sem considerar o fator custo/distância que ultrapassaria 1.000 Km, e dentro de um conceito técnico, não é viável (EUZÉBIO, 2014).



**Figura 11:** Porto do Voyager.

Fonte: Lujan, 2021.

Na figura 12, representam alternativa de sobrevivência para aqueles que trabalham com o extrativismo, por exemplo, para descarga de seus produtos, pois apesar se estruturar de forma precária, com estruturas improvisadas que não correspondem aos requisitos mínimos de condições de trabalho, exigido pela Lei dos Portos, n.º 8.630/93 (conhecida como Lei de Modernização dos Portos), parte da população transfronteiriça usufrui do lugar, por oferecer acesso e por pagarem menos impostos, pois não há uma fiscalização vigente, mas oferece condições de circularidade de mercadorias, o exercício de algum tipo de trabalho como de carregadores, dentre outros. Santana (2006), reforça a ideia que os portos improvisados públicos ou privados podem se formar na nas beiras dos rios das cidades amazônicas sempre tiverem fortes ligações com elas; primeiramente, pela mobilidade das pessoas e das mercadorias; em segundo lugar, pelas relações comerciais que se manifestam no local e criam e recriam a paisagem, além de possibilitarem alternativas para o escoamento da produção. Isso pode, nos levar a refletir sobre as diversas formas de sobrevivência que de alguma forma se entrelaçam aos ciclos econômicos, pois a cada tipo de cada estação frutífera, muitos trabalhadores procuram essa beira para vender e revender seus produtos, logo os moto-frentistas também fazem parte desse espaço para a mobilidade com a finalidade de servir de embarque e desembarque de

mercadorias que chegam e saem para diversas comunidades próximas a cidade. A complexidade da vida à beira-rio desses portos nos dá a dimensão e a riqueza de vivências, onde há movimentos constantes, seja do rio para a cidade, seja da cidade para o rio. São intermédios entre as fronteiras. Entende-se esse movimento de maneira densa e integrada não somente nas relações da cidade ao rio, mas também no seu múltiplo uso, visto que as pessoas persistem e resistem na beira-rio da cidade (SILVA, 2010).



**Figura 12:** Porto do Mirador

Fonte: Lujan, 2021.

### **A Fronteira em movimento no mundo do trabalho**

Embora existam inúmeras classificações de fronteira, construídas desde Friedrich Ratzel<sup>28</sup>, até Michel Foucher, procuramos apresentar alguns cenários que se fazem presente na beira-rio, de acordo com Machado (2005) e Steiman (2002), ela pode ser considerada como: a fronteira *controlada*, fronteira *percebida* e a fronteira *vivida*, que são as formas de apresentar a parte ‘viva’ da beira-rio, que por muitos era considerado um espaço sem lei.

---

<sup>28</sup> Foi um pensador alemão, considerado como um dos principais teóricos clássicos da Geografia e o precursor da Geopolítica e do Determinismo Geográfico.

### ***Fronteira controlada***

Como dissemos, o foco do estudo é no trabalho de canoeiro da cidade Tabatinga, que está conturbada com dois países vizinhos Letícia e o distrito de Santa Rosa no Peru, que constitui ao nosso ver, um aspecto preponderante para a análise na beira fronteira.

Segundo Nogueira (2005), é preponderante destacar que a condição fronteira sempre terá para o Estado-nacional um significado particular; e a cidade de Tabatinga é apontada como aquela que reúne as condições de infraestruturas para sediar a Capital do futuro Território. Nesse mesmo território, da tríplice fronteira, os reflexos do funcionamento do estado, da aglomeração urbana e da tomada de decisão política na gestão de cidade, demonstram para população o que se passa em cada país, fazendo com que na medida do possível, a população possa usufruir dos benefícios, com isso, o movimento se intensifica de um lado ou mais para outro.

Nesta pesquisa, além da observação faremos algumas considerações sobre esse ambiente, a beira-rio, os tipos de relações que se manifestam cotidianamente pontuaremos aquelas que mais se destacam. Lembrando, focaremos nossos estudos na beira-rio sob a perspectiva do trabalho de canoeiro da Associação do Canoeiros de Tabatinga localizado na mesma área onde está o Complexo Turístico<sup>29</sup>, lá se encontram um fluxo predominantemente pessoas atraídas pelas oportunidades de trabalho.

A princípio, quando se chega em Tabatinga por via aérea já deixa o visitante surpreso com a frase na área do exército “Aqui começa o Brasil” para quem passa, dá a sensação de uma distância geográfica bem longe dos centros urbanos, o visitante também sente o impacto com a quantidade e variedades de modelos de motocicletas, triciclos, Tuc-tuc<sup>30</sup>, indicando um sinal típico de fronteira é, como dizia Ratzel, o que impacta ao ver, na sensibilização de percepção nos remete a pensar o Brasil na fronteira Norte. Quem chega de barco não consegue distinguir onde começa uma, onde termina outra, as antenas de transmissão de rádio e televisão, quando vista de longe não possibilita distinguir a qual cidade pertence, se é de Tabatinga, ou se é de Letícia, a não ser o distrito de Santa Rosa, que se caracteriza por estar do outro lado do rio.

Nesse processo de formação, as cidades amazônicas têm como característica comum em relação à ocupação, é que na maioria se dá nas margens de rios ou igarapés. Um exemplo claro

---

<sup>29</sup> Pela literatura que trata do turismo, a denominação Complexo Turístico é usada para definir —o atrativo turístico que já dispõe de uma certa infraestrutura de alimentação, hospedagem e entretenimento, mas que ainda não se constitui um centro urbano (IGNARRA, 2003).

<sup>30</sup> O tuc-tuc, como é chamado em Letícia na Colômbia, é um veículo de três rodas, com capacidade para até três passageiros.

são: as inúmeras casas de colombianos, brasileiros e peruanos ocupam o fundo do vale chamado de igarapé de Santo Antônio, situado em Tabatinga. O fato curioso foi que, por esse igarapé, de Santo Antônio, em 1955 atravessou para o Brasil o escritor João Guimarães Rosa, acompanhado pelo professor colombiano Alfonso Zambrano, quando o autor de *Grandes Sertões – Veredas*, se encontrava em Letícia em missão diplomática. Em 1952 quando Ernesto “Che” Guevara e seu companheiro de aventura Alberto Granado quando estiveram em Letícia, também fizeram o mesmo percurso pelo caminho que atravessa o igarapé para visitar o amigo brasileiro Álvaro Silva, conhecido no povoado do Marco-Divisorio como “Periquito”. O General Cândido Mariano da Silva Rondon quando esteve nessa região entre 1934 e 1938, tantas vezes esteve em suas margens com sua equipe, trocando os marcos de limites estragados pelo tempo (BARROSO, 2020). Resumindo as características em relação à ocupação das cidades amazônicas, em destaque na tríplice fronteira, tiveram suas primeiras construções nas margens do rio Solimões devido principalmente as construções do forte militar. Esta implantação, como toda chegada dos de fora, não foi tão tranquila para a população civil já estabelecida. Uma das primeiras iniciativas dos militares foi retirar os moradores da linha de fronteira, ou seja, da ‘beira do igarapé’ que constitui o limite, e levá-los para a proximidade do núcleo militar. Contudo, eles sempre retornavam para o igarapé consolidando até hoje a ocupação. Nogueira (2005) explica que a esse rigor não há “fronteiras”, ainda a mais quando elas se encontram estão na mesma margem do rio Solimões.

Na tríplice fronteira, ainda há um grave problema a ser enfrentado, o tráfico de drogas, onde a sua rota principal é por via fluvial, no rio Solimões. Esses três países são fortemente atingidos pelo narcotráfico, mas em proporções diferentes. Peru e Colômbia são grandes países produtores da folha da coca, existe neles uma distribuição em dois polos, duas etapas de processo, quem produz e quem controla a venda, que nesse caso fica sob responsabilidade dos carteis. No Brasil não existe uma reunião de pessoas bem definidas como cartel, existem facções criminosas, que brigam pelo controle das rotas utilizadas no país (BALIEIRO; NASCIMENTO, 2015). Para Arbex (1996) debater sobre o narcotráfico significa analisar quem controla as regiões de cultivo e onde estão instalados os laboratórios para a produção das substâncias. Nessa relação existe uma disputa de poder entre governos e narcotraficantes, onde não se pode simplesmente destruir esse comercio sem juntamente destruir todas as relações econômicas que foram desenvolvidas através dele.

No lado brasileiro, a frente de Tabatinga, entrou na rota do tráfico no início da década de 80, quando o mais famoso traficante da história da América Latina Pablo Escobar, coloca o

Brasil em sua rota de exportação visando otimizar o tempo e facilitar o trânsito da mercadoria, neste momento Tabatinga se torna um ponto importante no cenário da distribuição do entorpecente, estreitando a relação entre Brasil e Colômbia. Ressaltando que há mais de 50 anos antes essa rota já era utilizada, mas não de modo tão maciço ou com tanta eficiência (STEIMAN, 2002). A Colômbia compôs sua população principalmente por europeus e ameríndios, sua principal economia é a agricultura, principalmente o tradicional café conhecido mundialmente, tem participação na indústria com produtos que variam de roupas à transportes e atua também na mineração como o processamento de petróleo e gás natural. Impulsionada pela movimentação financeira do narcotráfico, a cidade de Letícia experimenta um desenvolvimento econômico sem precedentes, derivando na expansão do mercado imobiliário, com a construção de hotéis, residências e lojas comerciais, bem como o aumento da circulação de bens de luxo, como automóveis, lanchas e motos. Além das moedas nacionais do Peru, Colômbia e Brasil, o dólar era amplamente utilizado nas transações comerciais, e surgiram inúmeras casas de câmbio, tanto em Letícia como em Tabatinga (MACHADO, 2011). Tabatinga também experimentou ganhos com a economia do narcotráfico no período em que a moeda brasileira encontrava-se desvalorizada frente as demais, fazendo com que os preços do comércio local se tornassem atrativos, (BALIEIRO; NASCIMENTO, 2015). Hoje, com a inflação em alta, o desemprego, falta de oportunidades, falta de acesso à educação e moradia, muitos ainda se submetem ao narcotráfico como um meio de “ganhar a vida”.

Tabatinga não se destaca em produção da droga (coca), mas sim por ser a porta de entrada de boa parte do entorpecente produzido na América Latina que posteriormente se expande a nível mundial. De uns anos para cá o estado do Amazonas foi ao centro das discussões sobre políticas públicas nacionais, isto por que com a recente crise migratória, principalmente sobre o Haiti, o Brasil se tornou alvo de quem busca abrigo, destino incentivado pela nossa legislação branda e nossas fronteiras desprotegidas (MACHADO, 2011). E agora, com na Venezuela e a crise no oriente médio, o Brasil também abriu as portas para novos imigrantes, porém sem ter minimizado os problemas já existentes ou ao menos ter criado uma política humanitária que abrangesse todos os estados.

É importante ressaltar que há muitos anos Tabatinga serve de atravessador para o tráfico de drogas, e com o recebimento exagerado de imigrantes ilegais passou a ser vista como o conjunto perfeito para quem busca disseminar os negócios. Essa junção de pessoas em situação de vulnerabilidade social, sem atenção do estado, muitas das vezes são marginalizadas, sem contar com o preconceito racial que sofrem, a xenofobia existente, se tornam alvos fáceis para

os recrutadores de mulas. Assim como a parte da Colômbia, Tabatinga também tem número elevado de imigrantes ilegais, os quais são coagidos pela criminalidade, o estado brasileiro tem ciência do problema, entretanto, não encontra uma solução eficaz e deixa de lado a elaboração de uma política específica (BALIEIRO; NASCIMENTO, 2015). Percebesse que o envolvimento deles com a criminalidade é largamente influenciado pela necessidade de trabalho, devido seus países de origem estarem vivendo em crises políticas e humanitárias, isso acarreta em se submeterem a trabalho perigoso e degradante e nas regiões de difícil acesso, e devido à falta de fiscalização a exploração não é feita somente por narcotraficantes, mas também por empresários e comerciantes legais da região, os quais se aproveitam da mão de obra barata.

Durante as observações a campo, boa parte dos brasileiros que trabalham se sentem mal valorizados quando eles percebem que o movimento migratório ilegal, que as vezes é incentivado pelo próprio estado, por exemplo, muitos peruanos a fim de receber benefícios do estado brasileiro, se deslocam para comunidades indígenas ou ribeirinhas e se casam com brasileira(o), formam famílias e a partir disso, a legislação brasileira acaba por legalizar a permanência destes imigrantes após sua entrada no país. Dados do OTCA<sup>31</sup>, indicam que 70% dos estrangeiros ainda residem no estado do Amazonas de modo irregular, mas esses 30% é um número assustador, uma vez que boa parte desses imigrantes vem para o Brasil no intuito de trabalhar no comércio da droga.

Em relatos divulgados pela ONU<sup>32</sup>, descreve que as populações ribeirinhas que moram nos arredores da fronteira, tem um bom relacionamento com os traficantes atravessadores, e esse relacionamento, que as vezes é violento se não houver a submissão a quem transporta esses entorpecentes, mesmo com a fiscalização por parte do estado ainda assim, não atende as necessidades devido a extensão geográfica que se encontra (PINTO, 2017). *Ibidem*, também destaca que segundo os ribeirinhos é comum ver agentes de segurança se instalando nessas fronteiras para supostamente fazer a vigilância, quando então acenam para os responsáveis autorizando a travessia, agentes que deveriam barrar esses fatos de acontecerem. Como resultado de todo esse processo ocorre a marginalização de boa parte da população que habita em Tabatinga, um aumento significativo nos índices de prostituição, o envolvimento de menores no esquema do tráfico de drogas, cresce o número de usuários de drogas, entre outros índices negativos (SANTOS, 2018). Logo o problema de magnitude social se torna mais difícil

---

<sup>31</sup> Organização do Tratado de Cooperação Amazônica.

<sup>32</sup> Organização das Nações Unidas.

ainda, de resolver, pois essa pressão em relação ao desenvolvimento de políticas migratórias hoje, é um dos problemas que a beira-rio do município enfrenta para o atendimento assistencial a brasileiros e peruanos que já habitam a cidade.

A polícia federal tinha um posto de fiscalização flutuante no rio Solimões à jusante de Tabatinga, conhecida por Base Anzol, próximo a São Paulo de Olivença onde realizavam a revista de todas as embarcações que desciam em direção a Manaus, atualmente essa base foi deslocada pra Santo Antônio do Iça. Eles têm reunido cada vez mais esforços para combater os narcotraficantes, mas infelizmente a desproporcionalidade de quem pratica os crimes é maior, sem contar a falta de investimentos nos serviços de inteligência, mas juntamente com o exército brasileiro, a marinha e agentes da força nacional, mesmo que não seja o suficiente, ainda é feito a apreensão de toneladas de drogas todos os anos. Em relatos, agentes do exército em algumas ocasiões chegam a ser hostilizados pelos traficantes em tom de diminuição durante suas investidas, isto para mostrar quão menor é a capacidade de repressão sobre quem trafica (NOGUEIRA, 2004; BALIEIRO; NASCIMENTO, 2015).

Tabatinga por ser uma área de fronteira, merece uma atenção maior do Estado-nacional para a implantação de estruturas de defesa para a segurança do território, que termina por caracterizá-la como sendo uma *fronteira controlada* (Nogueira, 2005). Não só para a repressão ao tráfico de drogas e o controle de entrada e saída de estrangeiros, como também na fiscalização mais intensa na gestão e monitoramento das águas do Solimões. Através de acordos, operações conjuntas e alguns tratados, os países podem apresentar uma base legal para troca de informações para o monitoramento dessas áreas, juntamente com as instituições de segurança dos respectivos, respeitando os princípios da soberania nacional, sempre objetivando o combate ao narcotráfico (NOGUEIRA; NETO; BARBOSA, 2018).

### ***Fronteira percebida***

As cidades da beira-rio na Amazônia apresentam especificidades culturais, políticas e sociais que lhe são próprias. Os modos de vida dessas populações se caracterizam, pela relação com a natureza, a forma como vive, como trabalha e como usufrui da diversidade dos sistemas regionais em seu favor. Muitas dessas cidades sofrem de carência das ações públicas, e enfrentam muitos desafios no seu cotidiano, que se expressa na manifestação social do espaço.

A tríplice fronteira carrega, características específicas, impactos visíveis para quem a visita, midiaticamente ela se apresenta como um lugar perigoso e exótico (STEIMAN, 2002). Procuraremos focar na beira-rio a *fronteira percebida*, entendendo como o lugar é percebido a

partir da imagem construída. Essa região, para maioria dos pesquisadores se mostra como um campo complexo para a pesquisa social.

A beira-rio se revela como um espaço que pode nos ajudar a entender e refletir relações desiguais das cidades de fronteira na Amazônia, é nela que é possível perceber (re) produção do espaço e como ela se reflete ao restante da cidade. A imagem mais corrente que se faz na fronteira seja aquela que a mostra como lugar onde o contrabando, a biopirataria é deficiente em virtude das diferenças dos regimes fiscais, legais inerentes a cada Estado-nacional. A precariedade induz a subordinação do cidadão às leis, aos códigos de seu Estado torna-o cidadão de um Estado, cujas leis são limitadas espacialmente. Assim, a fronteira acaba sendo um lugar privilegiado de refúgio aos agentes das atividades ilícitas (NOGUEIRA, 2005).

Devido a essa apresentação midiática, Tabatinga não pode ser vista apenas por esse ângulo, muito pelo contrário, ela um lugar que produz sentido, sentido de perseverança em dias melhores, o sentido amazônico, de espairer a vida do ribeirinho e não somente como uma área perigosa, uma área de tráfico de drogas. É nesse sentido que é necessário mudar, pois a cidade não significa apenas um ato de simular/esconder a complexidade a partir da criação e projeção de um discurso e/ou de uma imagem que o simbolize, pois, o produto resultante do ato de reinventar, seja este produto uma imagem e/ou um discurso, torna-se produtor/difusor de signos, máquina que produzir realidades e verdades (MALHEIRO, 2009).

A beira-rio é um fragmento muito importante para Tabatinga e arredores, ela se caracteriza, principalmente pela forma de apropriação do espaço por pessoas de diversas nacionalidades, dinamizada por sociabilidades a partir de uma forte ligação material e simbólica com o rio (como o trabalho de canoeiro). Ela se expressa por toda a extensão do complexo portuário: feiras, portos e mercados. Todos esses espaços divididos são carentes em infraestrutura de transportes, predominantemente, ou exclusivamente fluvial. Essa ocupação esparsa representa uma dificuldade a mais para a vida das pessoas no Alto Solimões, pois dificulta na organização do espaço (NOGUEIRA, 2005).

Tanto as pessoas da cidade como as populações ribeirinhas<sup>33</sup>, ainda tem necessidade de serviços básicos, como água potável, acarreta na veiculação de doenças hídricas, essa falta de saneamento também afeta na gestão dos resíduos sólidos, que não é acondicionado de forma correta, recentemente foi inaugurado o projeto Águas do Coração pela prefeitura para atender

---

<sup>33</sup> Populações tradicionais se caracterizam por ter relações de subsistência com a natureza com dependência nos ciclos sazonais. Como exemplo de populações tradicionais: os vargeiros, os quilombolas, os indígenas os caiçaras, os pescadores artesanais os caipiras, comunidades pantaneiras e ribeirinhas, os caboclos, seringueiros e outros povos extrativistas. (FILHO, 2006)

algumas comunidades ribeirinhas mas ainda assim, não é o suficiente. Além de enfrentarem os problemas de acesso à água e saúde, alguns não sabem nem ler nem escrever. Geralmente esses trabalhadores são caracterizados no estereótipo de trabalhador rural continuam a crescer constantemente desde a era da borracha seus padrões de vida são limitados e ficam sujeitos a precariedade.

As carências no campo da educação se fazem notar em todos os indicadores analisados. São elevados os índices de analfabetismo nos municípios da Mesorregião do Alto Solimões, como são baixos os níveis de escolaridade. Pequeno percentual da A baixa formação da mão-de-obra local é um entrave importante para o desenvolvimento da cidade (STEIMAN, 2002). A falta de acesso da população à educação (principalmente dos ribeirinhos) impede a formação de profissionais capacitados para tomar para si os desafios do desenvolvimento, um fator que se destacou bastante no período da pandemia do Covid-19, que afetou o mundo todo, porém, devido o norte ser carente de infraestrutura de comunicação esse campo afetou bastantes os estudantes, desde o primário até as universidades, os mesmos não conseguiam participar das aulas remotas, ou não tinha rede de internet ou não tinha equipamento de acesso ou não tinha nenhum dos dois. Desse modo, a região depende permanentemente de recursos humanos externos para a implementação de projetos econômicos que demandem uma formação mais especializada, além da dificuldade de atração de profissionais especializados para a região, como médicos, por exemplo.

Machado (1996), enfatizava que as aberturas comerciais das fronteiras tenham promovido mais contrabando. Porém, atualmente é possível perceber que essa abertura, mesmo que seja lenta, ela vem se apresentando como uma escala positiva em rentabilidade para o cidadão, pois tem possibilitado que as pessoas fossem além da fronteira na busca de ideias que se encaixasse no lugar onde mora, e adaptando essas ideias em seus benefícios. Mesmo que a região se destaque como a rota do narcotráfico é necessário quebrar esse tipo de imagem, esse estereótipo, ainda que seja um problema a ser enfrentado. É preciso, portanto, criar uma imagem de um passado a ser superado, para poder construir uma imagem de um futuro melhor. É necessário que se perceba que esta forma de ver a cidade, traz muitas desvantagens em ordem pessimista, e que na verdade é ao contrário, a cidade tem capacidade de ser um gerador de oportunidades positivas em seu desenvolvimento, o que falta é incentivo por parte das autoridades. Isto esta na forma em como se enxerga o problema, em vez de enxergar só com um único ângulo, como por exemplo: a ocupação desordenada do igarapé de Santo Antônio, passar a encarar como um problema humano, social e não só como um problema físico, do

ponto de vista geográfico. Malheiro (2009), em sua dissertação destaca que o discurso midiático sensacionalista sobre a percepção da cidade, em especial na beira, pode se resultar em atrasos no desenvolvimento, a forma de ver a cidade e a orla pode se apresentar como uma cidade decaída sem perseverança. No interior da estratégia discursiva que pretende construir a ideia de progresso, é necessário criar aquilo que existe agora e que não pode existir amanhã, aquilo que é a representação do caos, do atraso. Mas para fazer esta representação é preciso usar de habilidade discursiva e acentuar nas ações de benfeitoria em vez de somente focalizar somente no que é ruim.

### ***Fronteira vivida***

Dentre os três países da fronteira, o Brasil é o único onde não se fala espanhol, o que não estabelece nenhuma barreira no relacionamento, a exemplo – no complexo portuário Tabatinga, não tem barreira que limita as relações dos trabalhadores, como: os agricultores, pescadores, os vendedores ambulantes, os próprios canoeiros na prestação de serviço, são tão próximos, que demonstra uma relação bem amistosa. Nessa área, a principal interação é de cunho socioeconômico. Por serem países distantes de seus núcleos estatais acabaram por desenvolver políticas próprias de relacionamento e de economia (NOGUEIRA, 2005).

A fronteira vivida, para efeito, a chamaremos de lugar de (sobre)vivência, onde a dimensão da necessidade pressupõe vivências e experiências mais próximas entre os sujeitos do lugar, onde diferença e desigualdade compõem na dinâmica de produção e organização do espaço. Essa compreensão Foucher<sup>34</sup> (2009) a denomina de caráter subjetivo da fronteira: alegria ou tristeza. A integração fronteiriça deste lugar permite que se denomine de “fronteira alegre” dado que, das múltiplas formas de trabalho a identidade do sujeito “fronteiriço” parece se sobrepor nas relações. Expressa-se pelas condições de complementaridade de uns a outros quando se presta bens e serviços, em um espaço onde uma cidade depende da outra em virtude do isolamento relativo vivido por ambas (STEIMAN, 2002).

A interação dos trabalhadores com rio Solimões é única, já que faz parte da sua rotina, a rotina exaustiva, a rotina de devaneios, a rotina que faz parte do ser. Formando paisagens típicas da Amazônia. Logo o significado dado para cada morador, cada sujeito de cada nacionalidade, vai depender do seu contexto cultural. STOLL et. al., (2016) corrobora em dizer

---

<sup>34</sup> Obsessão por fronteiras / Michel Foucher ; tradução de Cecília Lopes. Imprensa: São Paulo, Radical Livros, 2009.

que a interação com rio ganha corpo e expressão, principalmente se levarmos em consideração um conjunto expressivo de intervenções na paisagem, seja ela social ou urbanísticas.

Contando com aproximadamente 110<sup>35</sup> mil habitantes, estes habitantes vivem na tríplice fronteira, mantém uma relação de interação em seu cotidiano principalmente através no consumo de bens e serviços, isto vai desde o corte de cabelo, a ida à padaria, uma visita ao zoológico, a ida ao bar, a compra de produtos alimentícios por leticianos e peruanos, da compra de gasolina no peru e na Colômbia por brasileiros. Mesmo que a pesquisa tenha sido em um tempo considerável, não foi fácil se inserir num lugar e conviver como todos aqueles que há muitos anos exercem seus respectivos trabalhos, mas foi possível compreender o lugar, as relações estabelecidas com os mais diversos trabalhadores. Do vereador ao feirante, do comerciante ao canoieiro, do funcionário público ao indígena. Nesta concepção, Lefebvre (1984) lembra que, o processo de funcionalização do espaço, às suas transformações podem reproduzir um poderes políticos; referindo-se à potência do espaço vivido. Desta maneira, a dominação do espaço pode ser tomada no sentido mais político e econômico e a apropriação em termos mais simbólico-culturais. O território a partir destas concepções.

No entanto, mesmo que nos dê a impressão de um lugar aparentemente desorganizado, os próprios trabalhadores da beira-rio não se sentem desorganizados, muito pelo contrário, eles já sabem seu espaço e os efeitos sobre do cotidiano vivido, a fronteira continua a sublinhar tanto diferenças legais como o principio da identidade territorial e a separação entre “nacionais” e “não-nacionais” através de impedimentos jurídicos, políticos e ideológicos, sem ter necessariamente uma barreira física construída (STEIMAN, 2002).

Malheiro (2004, 2005) discute bastante ao identificar as atividades econômicas realizadas na beira-rio, desde a venda e a prestação de serviço que venha atender uma demanda local da população, de quem passa a representar esses lugares enquanto espaços para (sobre)vivência. A frequência de diferentes encontros e a criação de sociabilidades urbanas, cuja referência principal é o rio, caracteriza-os como espaços de relações sociais essencial pra a (sobre)vivência.

A vida econômica de Tabatinga não pode ser confundida com o comércio de drogas. Compreender esta fronteira requer adentrar no que há de mais tradicional na Amazônia: o extrativismo, a cultura, o turismo. Além dele, o funcionalismo público, civil e militar, de ambos

---

<sup>35</sup> Soma das Estimativa dos dados das instituições de cada país. Senso do IBGE (2020); Instituto Nacional de Estatística e Informatica do peru (2019) e Departamento Administrativo Nacional de Estatística (DANE). 2019.

os lados também contribuem com a dinâmica comercial. Temos os pescadores e feirantes, muitos ribeirinhos compõem a paisagem, fazendo a venda em seus próprios barcos. Num outro circuito comercial estão os índios Tikuna, compondo a feira do Tikuna, que são a maior população indígena do Brasil, espalhados também entre Peru e Colômbia, contribuem com o abastecimento local de uma diversidade de produtos retirados da floresta, do rio e da terra. Frutos, raízes, legumes e peixes constituem uma das fontes de renda destes indígenas que também terminam por se inserir no mercado local, comprando produtos industrializados (NOGUEIRA, 2005).

O efetivo militar de Tabatinga, os funcionários dos órgãos federais – Polícia Federal, Funai, Receita Federal, Ministério do Trabalho, Bancos também contribuem com seus salários para a vida comercial das cidades. A fronteira vivida para este segmento da população que vem de outros estados da federação, principalmente militares e funcionários federais, também apresenta aspectos peculiares. O “sofrimento”, pois é assim que é vivida a fronteira por eles, termina sendo, em parte, recompensado pela gratificação de localidade, um valor a mais acrescentado ao salário. (STEIMAN,2002; NOGUEIRA, 2005, 2006).

Chegamos por fim, a uma percepção do que é a beira-rio, do complexo portuário, esse conjunto de interculturalidade em formas de trabalho, das visões de mundo, de sonhos, de experiências vividas, da superação, da resiliência. Ela nos ensina que, para se ter uma boa gestão, não é necessária criar barreiras, pois não existe fronteira que possa limitar nas relações afetuosas, é contagiante ver a energia do povo, dos canoeiros quando estão a espera de passageiros, dos feirantes ao iniciarem a jornada de trabalho, do ribeirinho quando vai receber seus benefícios previdenciários, do fervor em acordar cedo e trabalhar, da solidariedade, onde costumes e características podem representar uma concepção epistêmica, da natureza vivida que reflete sobre o trabalho; sobre o ribeirinho, sobre a cidade, sobre a beira-rio. Essa percepção do que é vivido, nos permite abraçar essa lucidez, que nos faz ir em busca do planejamento e desenvolvimento de políticas públicas, que de forma inusitada ainda há muito a se fazer.

Mesmo que a beira, se apresente tendo o barco como principal objeto que compõe a paisagem amazônica, é necessário pensar em toda a cadeia que produz essa imagem. Huertas (2007), argumenta ao dizer que os barcos nas beiras, não só carregam cargas materiais, mas também carregam histórias de vida apostando suas expectativas na Amazônia.

### **CAPÍTULO III**

#### **O TRAPÉZIO AMAZÔNICO: O TRABALHO DOS CANOEIROS**

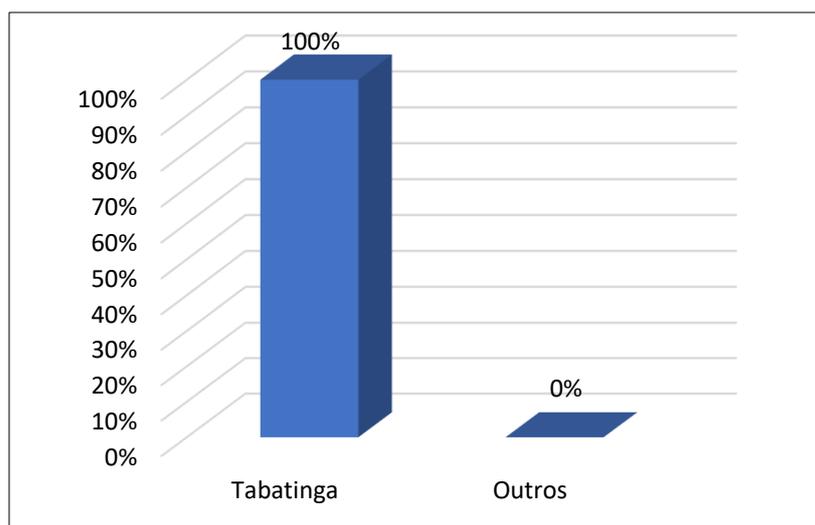
Neste capítulo, buscamos compreender os dados da pesquisa coletados nas idas à beira-rio da cidade de Tabatinga. Para a realização da pesquisa, foram aplicados 05 formulários, em um universo de 21 canoieiros, representando cerca de 22% da amostra, estes formulários continham questões abertas e fechadas, também utilizamos registros fotográficos, diário de campo os quais se mostraram relevantes na compreensão da realidade. Por meio destes procedimentos foi possível caracterizar a identidade dos canoieiros, o tempo de trabalho, seu bem-estar, a organização jurídica e outras informações de suma importância para esta dissertação, no qual nos estimulou a refletir sobre o que é o “trabalho precário em uma fronteira em movimento” no seu cotidiano e quais as principais falhas nos modelos tradicionais de gestão do espaço no qual os canoieiros se fazem presente, nas águas transfronteiriças.

A área desta pesquisa foi na Associação dos canoieiros, que reúne uma série de atividades, que este estudo intencionou alcançá-las para mostrar os tipos de relações que nela ocorrem. Já observamos a dinâmica que envolvem os aspectos físicos e agora veremos como as atividades estão envolvidas na circulação de pessoas e nas travessias que compõem esta cadeia de prestação de serviços.

#### **Identidade**

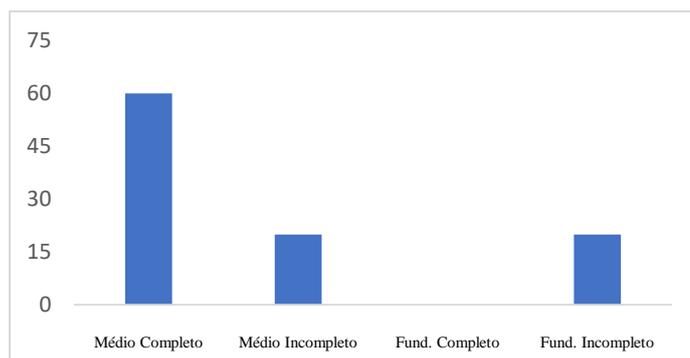
Os canoieiros, em sua maioria residem na própria cidade (Gráfico 1), muitos vieram de outras comunidades há tempos e constituíram famílias, vieram na busca de novas oportunidades, e porque facilita seu trajeto até o flutuante, além disso, é na própria balsa que guardam seu instrumento de trabalho (o barco). A justificativa é por causa do acesso à escola para seus filhos, por questões de saúde e porque pode guardar a embarcação no flutuante com mais segurança. Segundo Patarra et al. (1997), esse histórico-estruturalista de deslocamento para as cidades entende-se que se dá em razão das necessidades do desenvolvimento econômico capitalista. Ou seja, na busca de trabalho e outras oportunidades de acesso à “modernidade”. Ao mesmo tempo, devido ao vínculo com parentes que moram em comunidades, sempre que podem folgar, eles se deslocam nas próprias embarcações para visitar e usufruir da paisagem e do sossego que ela proporciona, segundo depoimento do canoieiro Elivelton Silva (entrevista –

maio 2021) – “gosto de ir pra lá, porque gosto de pescar, é mais sossegado e pelas crianças também, elas precisam aprender a valorizar as coisa simples”. É possível perceber que a preocupação com a família é que leva à mobilidade destas pessoas no quesito se morar em Tabatinga. No entanto muitas se depararam com a mesma carência em relação à moradia, emprego, saúde, educação e acessibilidade aos serviços que são oferecidos no município.



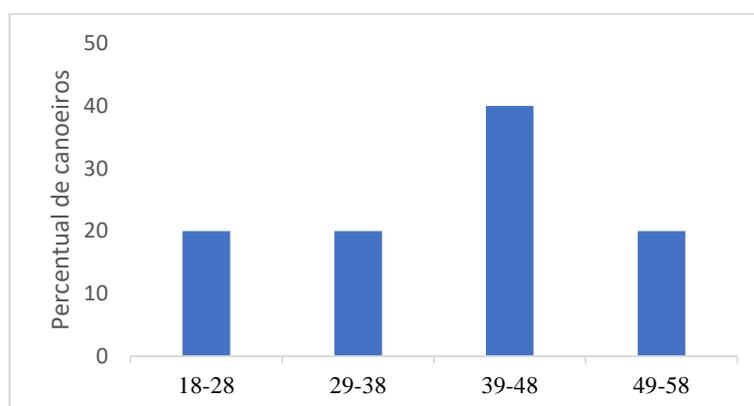
**Gráfico 1-** Cidade que residem.

No gráfico 2, o nível de escolaridade mostra que 60% dos entrevistados têm ensino médio completo, 15% médio incompleto, 15% fundamental completo e 10% possuem o fundamental completo. Segundo Miguel Tenazor, presidente da associação é provável que deste percentual a metade tenha cursado até a 5ª e que não possui nenhum analfabeto. Para Leitão (2005) a região norte, apresenta um indicador de baixa escolaridade, devido a precariedade na estrutura física e educacional caracterizado pela ausência de políticas públicas referente a realidade de cada local, a mesma, destaque que para combater as desigualdades sociais é necessário que a educação ultrapasse fronteiras, que ela seja ampliada para que todos tenha acesso. Portanto, é possível perceber que a maioria tem o ensino médio básico, mas ainda assim, há o déficit educacional que reforça as desigualdades, contudo o acesso à educação pode configurar num fator de extrema importância para minimizar os níveis de exclusão social.



**Gráfico 2-** Nível de escolaridade dos canoeiros.

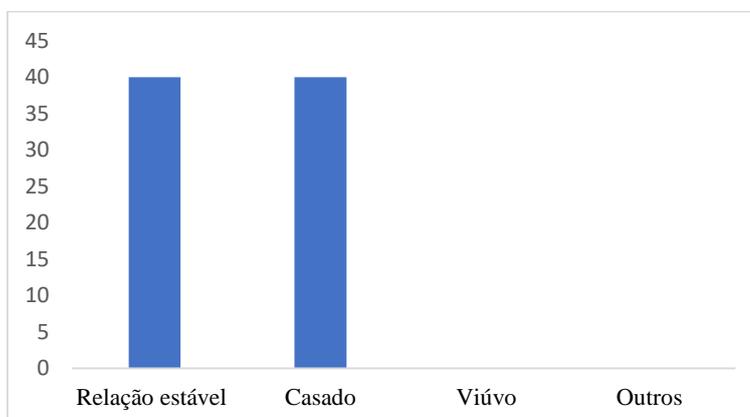
Os canoeiros mais jovens entre 18 e 28 anos possuem o ensino médio completo. Em conversas informais através de questionários, observou-se que estes sabem da importância da educação, não só como possível melhora no fator econômico, mas também de convivência social e da necessidade de aprender a desenvolver outros mecanismos de trabalho nesses tempos em que a globalização se expande. Também reconhecem a baixa escolaridade dos pais, que muitas vezes impossibilitou a tentativa de mudanças na busca por novas oportunidades no meio urbano, e quando se fez necessário ter o mínimo de instrução educacional diante das dificuldades das suas vidas, para essas faixas etárias as perspectivas de futuro estão em buscar oportunidades de crescimento profissional na capital, Manaus e até mesmo na própria cidade. Em contrapartida, aqueles que não possuem o ensino médio completo desejam continuar com o trabalho e com os exercícios de outras atividades, dando continuidade à cultura amazônica de geração a geração, se sentem satisfeitos e realizados pessoalmente.



**Gráfico 3 -** Idade dos canoeiros.

São trabalhadores com idade entre 39 a 58 anos (Gráfico 3), os considerados de meia idade de 25 a 50 anos já são casados (Gráfico 4). Em sua maioria os canoeiros têm faixa etária

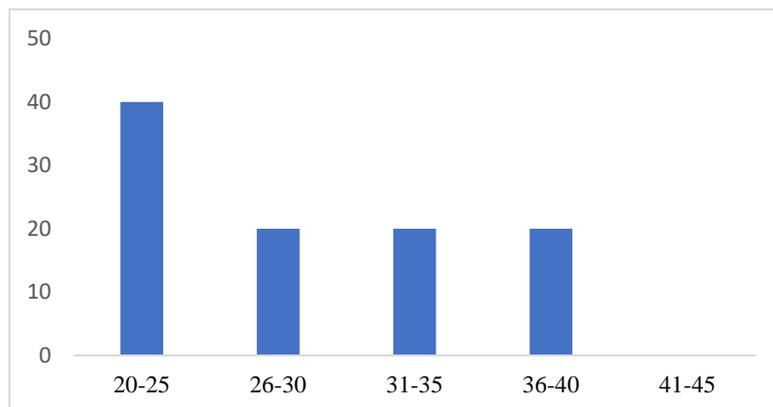
de 39 a 48 anos, correspondendo a 40%, enquanto 20% têm entre 18 a 28 anos, 20% estão não faixa de 29 a 39 anos e aqueles entrevistados acima de 49 anos correspondem a 20%.



**Gráfico 4** - Estado civil dos canoeiros.

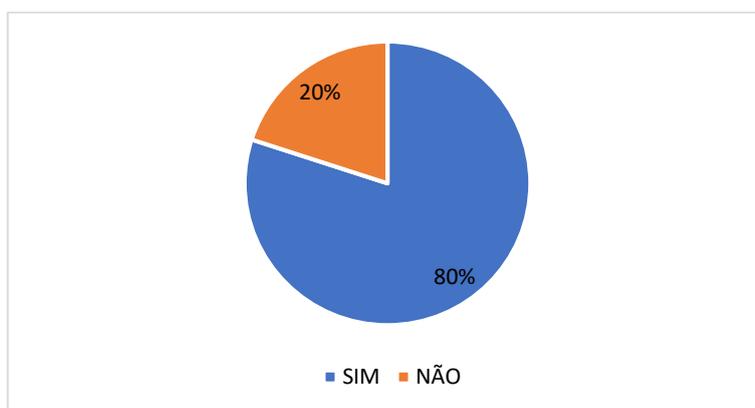
A idade nos revela que a maioria dos canoeiros tem experiência maior em travessias em relação aos mais jovens. A maioria tem o conhecimento sobre as águas através da oralidade passada de pai para filho. O mais velho têm mais de 20 anos de experiência de profissão, e os mais jovens chegam a ter um ano de experiência profissional (gráfico 5), mas antes mesmo de tirar a carteira e se tornar um associado eles já tinham contato com o trabalho de canoeiro. Os mais experientes contam que sabem quando a travessia vai ser perigosa ou não, somente olhando para o céu e através das observações empíricas eles tomam conhecimento de como vai ser o dia. Os mais jovens contam que através do dia a dia também aprendem a ter tal conhecimento, pois para ser bom e ter viagens mais distantes é necessário ter experiência com as águas e maduro o suficiente para garantir a segurança da viagem e dos passageiros e saber lidar com as mais diversas situações. Segundo Heller (1992) é com a assimilação do domínio da natureza que o canoeiro torna capaz de orientar-se e mover-se com mais segurança. Desse modo, os rios na Amazônia consistem em uma realidade labiríntica e assumem uma importância isográfica e humana excepcional (LOUREIRO, 1995; CRUZ, 2008).

Sedo assim, conclui-se que uma das funções principais da escola do campo e das águas é valorizar e aprimorar a cultura empírica dando aos jovens a oportunidade de escolha entre sair da comunidade e estar apto a enfrentar a vida fora dela ou então, permanecer e contribuir social e economicamente para a manutenção da tradição local.



**Gráfico 5** - Idade que iniciou o trabalho de canoeiro.

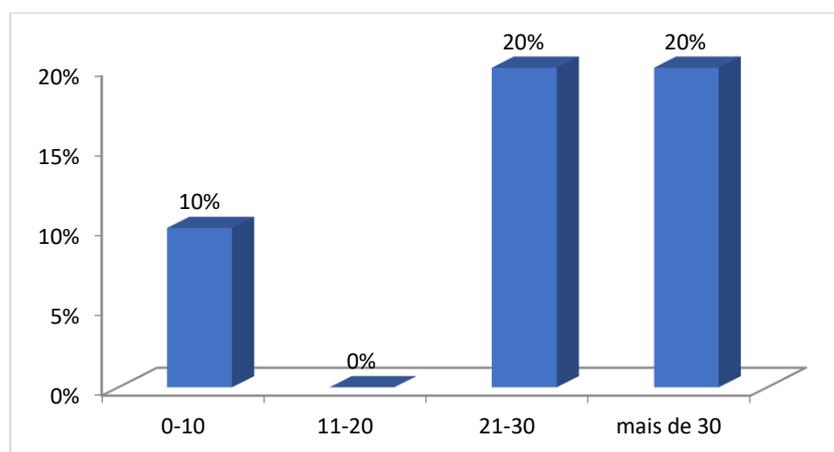
Quando perguntados se tem filhos, 80% dos canoeiros responderam sim, apenas 20% não possuem (Gráfico 6). O número de filhos varia entre quatro a seis e com mais de 21 anos de idade (Gráfico 7). Dentre os entrevistados, os que têm filhos, dizem que são a sua maior inspiração, o que dá forças de ir trabalhar, é sua motivação, pelo fato que o trabalho ajuda a complementar os gastos daqueles filhos que estudam fora. Já os que não têm filhos, a maior motivação é a vontade de ter uma qualidade de vida melhor, como cita o canoeiro Andrey Tenazor – “ *trabalho para me sustentar, fazer meus gostos e poder juntar um dinheiro pra depois fazer uma faculdade fora daqui*”.



**Gráfico 6** - Percentual de canoeiros com filhos.

Sendo assim, compreendessemos que mesmo que eles desejam uma qualidade de vida “melhor” pra seus filhos, um trabalho que não seja a função de canoeiro é louvável reconhecer que, para eles, em outra geração quando o conhecimento era passado de pai para filho na escola das águas foi valorizar e aprimorar a cultura empírica dando a atual geração, os jovens, a oportunidade de escolha entre continuar o trabalho ou sair a enfrentar a vida fora dela e após

contribuir na manutenção da família. Para Witkoski (2007, p. 130), “o ato de trabalhar nunca deixa de ser um ato de poder, e a dignidade do ato de trabalhar não depende do resultado do trabalho, mas sim de quem trabalha”.



**Gráfico 7** - Faixa etária dos filhos.

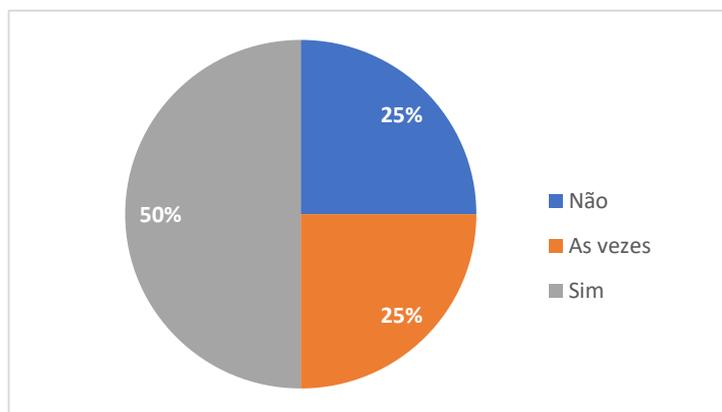
É importante ressaltar que, durante a pesquisa e na entrevista, o trabalho é exclusivamente realizado pelo gênero masculino, não havendo representação do gênero feminino. Segundo os mesmos entrevistados, as suas esposas realizam os serviços de trabalho doméstico, mas não de condução de embarcação. Um fator a ser levantado para que possa ter a representação feminina. Nas conversas informais pelo flutuante, com as pessoas que se faziam presente, até mesmo com a clientela feminina, quando perguntado se alguém tinha curiosidade de exercer àquela profissão, as respostas eram as mais diversas, mas três respostas chamaram atenção. Uma disse – “*não creio que sou capaz de conduzir uma embarcação com passageiros*” (Sheila Simukaua, usuária dos serviços de canoeiro e vendedora ambulante; maio 2021), a outra respondeu – “*não me vejo dirigindo um barco, isso é trabalho de homem*” (Raimunda Ramires, usuária dos serviços de canoeiro, feirante; junho 2021), a terceira pessoa responde que – “*seria interessante ver uma mulher, dirigindo barco, me sentiria mais segura*” (Silmara Ferreira, turista e professora; junho 2021).

Dentre as duas primeiras respostas, deve-se ter em mente que, o Brasil é marcado por uma acentuada desigualdade de gênero; no entanto, ainda é pouco falado, investigado essas assimetrias entre homens e mulheres nas regiões brasileiras, em especial no Norte. Segundo a literatura, a não consideração dos afazeres domésticos como trabalho silenciou e tornou

invisível, por muito tempo, relações assimétricas e de poder entre os sexos. Como as atividades domésticas eram baseadas nos vínculos de casamento e reciprocidades parentais, as relações de subalternidade e opressão entre os sexos ficavam escondidas na cumplicidade familiar, que reserva às mulheres o amor e cuidado à família, e ao homem a provisão financeira, o curso da história delineou um modelo de família cuja protagonista, a mãe, seria a responsável por dispensar especial atenção ao cuidado e à educação dos filhos, assumindo a formação moral das crianças no interior dos lares (RAMOS, 2013; SOUZA & GUEDES, 2016). Nessa configuração, os espaços públicos e trabalhos considerados tradicionais seriam de direito dos homens, vistos como provedores e chefes da família.

A terceira resposta, esta mais relacionada com o novo século que a sociedade se encontra, cada vez mais as pessoas são conscientes quanto as diferenças e multiplicidades sociais a compõem. Isso se traduz em uma identificação quase obsessiva de reivindicações para estabelecer novas linhas de com base em novos valores que pretendem gerar uma ética de igualdade, baseada no respeito (moral) e no reconhecimento (direito) das diferenças e dos pluralismos, que dependa cada vez menos de leis e procedimentos formais (BANDEIRA & BATISTA, 2002). Hirata (1995) em suas pesquisas sobre trabalho e a relação de gênero diz que a relação social entre o grupo dos homens e de mulheres é considerada "relações sociais de sexo". Onde a divisão do é fruto da divisão social estabelecida nas relações sociais entre os sexos, divisão essa modulada histórica e socialmente e instrumento da sobrevivência da relação social entre os sexos. O histórico social, está em um processo de desconstrução, ainda a muito a se fazer em relação a divisão de trabalho entre os sexos, ainda é necessário abordar esses estereótipos de uma forma mais acessível, para todos sejam ouvidos e se sintam representados.

Nesse espaço da fronteira, o rio tem uma certa importância na vida social principalmente quando se trata de trabalho que incorpora a representação simbólica de relações comerciais e humanas que a experiência é fundamental entre o fim da enchente e a vazante. É nessa sazonalidade que surgem bancos de areia pelo caminho, os quais podem ocasionar acidentes para aqueles que não têm o conhecimento necessário para dirigir um barco ou para lidar com o surgimento de uma tempestade repentina com ventos fortes no meio do rio. Neste sentido, 50% dos canoeiros afirmaram navegar em condições climáticas não favoráveis. Por outro lado, 25% não se arriscariam e os 25% restantes iriam, dependendo da necessidade financeira (Gráfico 8).

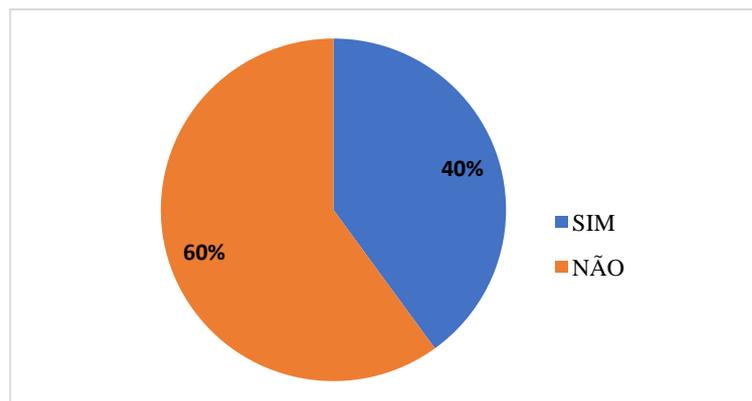


**Gráfico 8** - Percentual de canoeiros que atravessam em condições de clima desfavoráveis.

Outro fato importante a mencionar é que, durante a enchente, muitos atalhos surgem para aqueles que querem adentrar nas florestas próximas e tornar o trajeto de viagem mais curto e para aqueles que querem se aventurar turisticamente. Portanto, um bom canoeiro pode beneficiar-se com segurança e com destreza, no momento certo, para facilitar seu trabalho durante a travessia e para economizar tempo (GIL, 2010). Corroborada por Ximenes (1992) ao afirmar que os instrumentos tradicionais de trabalho e dos transportes na Amazônia nos quais se destaca o saber do homem regional, a destreza no lidar com o meio ambiente e a adequação de meios de locomoção numa região como essa e, enfim, a contribuição que a natureza tem oferecido para sua existência tornam-se fundamentais o conhecimento do saber tradicional. Nesse sentido, os rios são para esses trabalhadores como meio de sobrevivência, e conhecê-los e respeitá-los são as primeiras lições que aprendem com seus antecedentes, às vezes desde crianças.

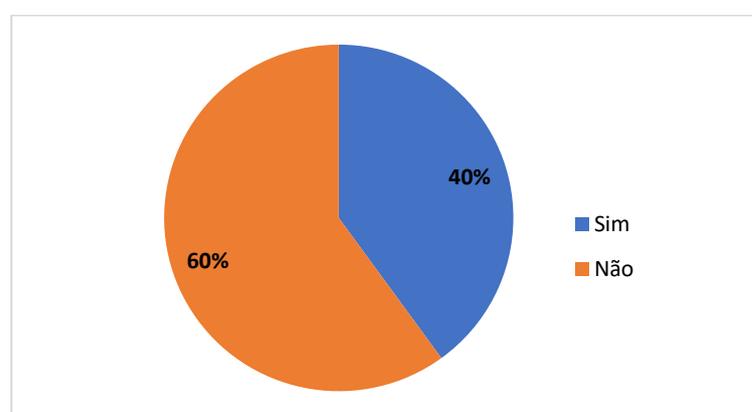
Quando perguntados se possuem outra renda familiar 60% disseram que sim (Gráfico 9). Essas outras atividades está relacionada com a venda de comida na própria beira, e também de outros serviços como os de pedreiro. 40% não possuem outra renda familiar e se dizem muito bem satisfeitos com a sua renda, fruto do seu trabalho. Se sentem gratificados e abençoados em vários aspectos fazendo que a maioria não queira e de acordo com o gráfico 10, dentre os canoeiros associados 60% em hipótese alguma deixaria de ser canoeiro ou passaria a exercer outra profissão, em depoimento:

O trabalho nas águas me possibilita liberdade; por mais que eu venha todos os dias eu mesmo faço meu horário, não gosto de ninguém mandando em mim gosto de fazer as travessias e ganho mais do que muita gente que tem faculdade, não me canso de estar aqui (Elivelton. Canoeiro, abril 2021).



**Gráfico 9** - Se possui outra renda familiar.

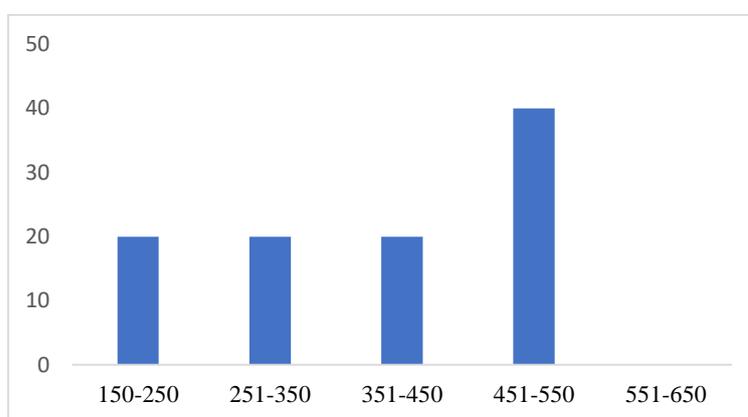
Quando perguntado se considera uma atividade temporária 60% responderam que não, devido a superar os ganhos caso eles estivessem trabalhando na formalidade cumprindo horário. No gráfico 11 mostra os rendimentos semanais, considerando que em meio a crise política, social e sanitária que o Brasil passa, os rendimentos por mais que tenham sido menor mesmo assim é considerada boa para eles em comparações com outras profissões como foi o caso dos camelôs “*estar no rio mesmo que sozinho que confortava e tinha esperança por dias melhores , só queria o básico para os meus filhos*” (Alfredo Simão, canoeiro, maio 2021).



**Gráfico 10** - Se considera a atividade temporária.

Um dos fatos curiosos é que eles sentem mais valorizados pelos turistas estrangeiros do que o próprio brasileiro. Em observações de campo e com algumas conversas com passageiros isso se ao fato que a Amazônia em sua dimensão tem uma certa valorização no campo climático e até mesmo pela cultura “*tudo é lindo, de cultura diferente*” (frequentador dos serviços de canoeiro, 2021). Nos dias normais da semana em que trabalham na travessia, a maioria dos canoeiros consegue realizar em torno de cinco viagens em média, e o destino principal é Santa

Rosa (Peru). Nos feriados ou nos fins de semana, as travessias têm um maior número de vezes, podendo chegar até 12 vezes, isso durante todo o dia. Mas há momentos em que o canoieiro faz o serviço de frete, quando aparece grupos de pessoas querendo ir até Atalaia do Norte, por exemplo, ele mesmo determina porto quanto pode levar, desde que cubra o preço do combustível, esse valor pode chegar até R\$ 1.500,00. Muitas pessoas, aquelas que querem apreciar a paisagem, procuram esses serviços, em vez dos catraieiros, porque segundo um turista – “prefiro os serviços de canoieiro que é mais lento, e como estou vindo pela primeira vez na Amazônia prefiro aproveitar mais, gosto de poder ver e sentir o banzeiro das águas”.

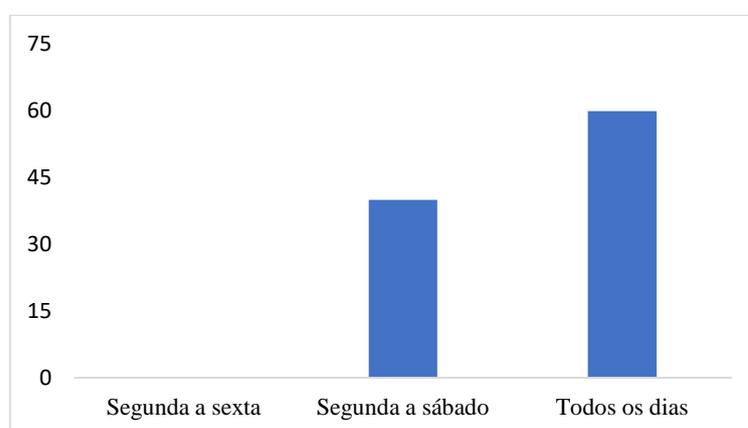


**Gráfico 11-** Média salarial semanal.

É importante destacar que o tamanho do barco é fundamental na hora de se considerar o valor ganho. Durante a realização desta pesquisa, constatamos barcos que têm a capacidade de até 8 pessoas, mas nem sempre a lotação é completa, podendo atravessar com uma única pessoa. Dependendo da situação “tem dias que as travessias são boas, tem dias que não” “e faturamos mais que nos fins de semana”, isso porque nos fins de semana as pessoas a fim de lazer cruzam o rio até Santa Rosa (Peru) para almoçar e desfrutar de um ambiente rústico e saborear da culinária peruana.

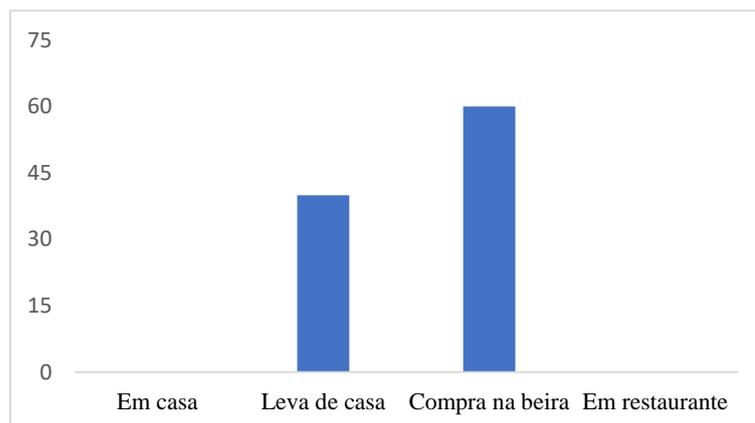
No gráfico 12 destaca-se que mais de 60% trabalham todos os dias porque o fluxo de circulação de pessoas não param, portanto o movimento é mais intenso nos fins de semana como já mencionado. Durante a semana os serviços são mais procurados quando comerciantes e marreteiros atravessam o rio a fim de comprar alguns produtos de origem peruano que é mais barato, “não compensa comprar aqui no Brasil” (Diz um comerciante da orla de Tabatinga). Ao mesmo tempo que esse movimento de pessoas nessas regiões não serve apenas para a venda de produtos regionais, mas também para as práticas sociais, pois nos momentos de intervalo entre os períodos de venda, a dinâmica dessa distribuição inclui trocas de narrativas, informações,

vivências, as quais contribuem fortemente para o desenvolvimento de interações, de sociabilidades, responsáveis pelo conhecimento mútuo entre esses agentes a partir e por meio da organização espacial desses lugares (TRINDADE JR.; SILVA, 2009, p. 157). Percebe-se que eles preferem trabalhar todos os dias e a preferência é dos primeiros horários do dia durante a semana. A partir das 7:00 a.m. já há passageiros querendo realizar a travessia pra Santa Rosa a fim de comprar combustível ou materiais de construção, já os fins de semana o principal motivo é quando os estrangeiros querem fazer turismo, pelas águas, querendo conhecer outros restaurantes flutuantes que ficam localizados na cidade de Letícia na Colômbia, a partir das 8 horas da manhã o tráfego é bem intenso. A partir das 3 horas da tarde os picos são altos porque os mesmo desejam retornar ao município



**Gráfico 12:** Dias de trabalho

O flutuante da Associação dos Canoeiros tem um restaurante particular, pra que os mesmos possam fazer as suas refeições, entretanto, 60% prefere comprar e consumir no próprio flutuante, outros preferem levar de casa (Gráfico 13). Os canoeiros não voltam pra casa, nem vão para outro restaurante porque os mesmos estão sempre atentos quando chega um passageiro, logo, suas refeições são rápidas. O mesmo restaurante também serve de suporte para os ribeirinhos, que podem almoçar e depois descansar.



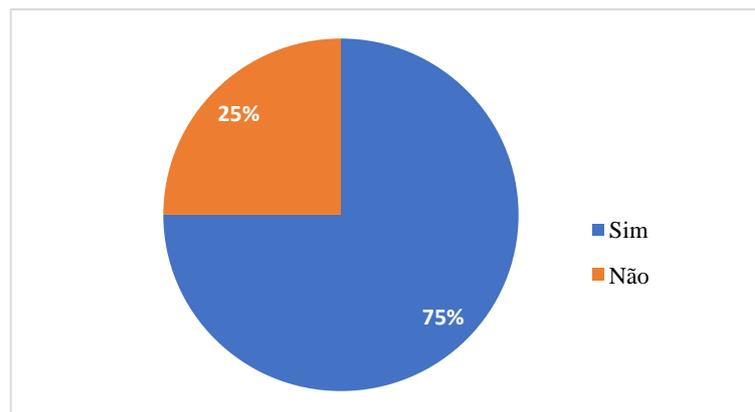
**Gráfico 13:** Local de almoço.

As despesas diárias com as quais os canoeiros têm que arcar ao fim de um dia de trabalho não constituem uma perda significativa da renda. Ressalta-se que o dinheiro obtido na realização de cada travessia possibilitou que muitos pudessem adquirir seu próprio barco de alumínio. Ao realizar um cálculo possível da renda diária de um canoeiro, e há outras despesas não consideradas nos cálculos como a troca do óleo, a manutenção preventiva do motor, o retoque da pintura e a lona da cobertura. Essas despesas influenciam nos ganhos ao fim do mês, reduzindo a margem do que os canoeiros chamam de lucro mensal. Ressaltamos que esse cálculo não se reflete no ganho de todos os canoeiros (Tabela 1).

Despesas diárias	Valor
<b>Gasolina</b>	20,00
<b>Almoço</b>	12,00
<b>Lanche</b>	7,00

**Tabela 1:** Despesas diárias.

E para a segurança de suas canoas a Associação dos canoeiros dispõem de segurança em seu flutuante aos seus associados e aos ribeirinhos que vem à cidade vender seus produtos e receber seus benefícios sociais no qual também reivindicam um espaço público pra ancorar suas embarcações porque tem que desembolsar em torno de 10 reais no período diurno e 20 reais no período noturno. Estes também podem passar a noite, já que a associação possui espaço para atar suas redes compensando o não gasto com hotel. 75% dos canoeiros que responderam sim é porque eles se sentem mais seguros em guardar suas embarcações no mesmo local e os 25% não guardam porque tem algum amigo ou parente que tem flutuante (Gráfico 14).



**Gráfico 14:** Segurança da embarcação.

No âmbito desses processos culturais, é que se constrói a identidade dos canoeiros. Para Hall (2006) com o processo de mudança dos mundos culturais, surge o sujeito pós-moderno, conceituado como aquele que não tem uma identidade fixa. Sua identidade é transformada em relação aos sistemas culturais que o rodeiam. Para o autor, a multiplicidade de serviços e vivências, é nesse contexto que é possível identificar o reflexo a cultura de forma geral e a expansão dos processos transformação e mudança.

Silva (2010), explica que a construção da identidade dos canoeiros em Manaus é decorrente da criação da própria Associação de Canoeiros, que atua na beira-rio do porto da Ceasa e surgiu há mais de 20 anos com a finalidade de organizar o trabalho e de dar maior segurança aos passageiros. Não muito diferente em Tabatinga essa construção se deu pela diferença de barco dos canoeiros. Tem um formato mais típico podendo ser de madeira ou alumínio, enquanto os catraieiros têm suas embarcações de fibra e motor de alta potência, podendo chegar até 500 HP enquanto do canoeiro é no máximo 90 HP. Há vinte anos atrás, muitos desses trabalhadores não possuíam habilitação expedida pela Capitania dos Portos ou um barco seguro para realizar a travessia, atualmente todos eles proporcionam mais conforto e segurança para os passageiros.

### **O cotidiano das travessias nas águas**

O trabalho dos canoeiros na travessia realiza-se cotidianamente. Todos os dias, no horário das 6 horas da manhã às 18 horas, às vezes o horário se estende há um movimento incessante de barcos, que fazem as travessias até o município de Benjamin Constant, Santa Rosa e Letícia ou a outro município do entorno da cidade. Heller (1992) nos ensina que o cotidiano se relaciona com experiências vitais e intersubjetivas na construção do mundo.

Nogueira (2005), em suas pesquisas sobre fronteiras contribui ao afirmar que, as cidades ribeirinhas do Solimões apresentam uma característica que as assemelham<sup>36</sup>. Todas elas são voltadas para o rio, que de forma geral, é a porta de entrada e saída da cidade. Por isso, é um lugar com potencial promissor para abranger o escoamento da produção rural, abrigar o mercado público, as casas comerciais dos mais variados tipos de produtos, serviços de turismo, hotelaria, restaurantes, venda de produtos para a população ribeirinha e outros serviços associados à vida na ribeira amazônica. Silva (2010), em suas análises sobre a identidade dos canoeiros no Porto do Ceasa em Manaus, destaca que a identidade não se restringe à questão “quem nós somos”, mas também se refere a “quem nos podemos tornar”. Ou seja, não tem só com “raízes” (ser), mas também com “rotas” e com “rumos”, isto é, tornar-se, vir a ser. Logo, a identidade dos canoeiros envolve aquilo que é profundo, permanente, único e singular: cultura, história, memórias e saberes sedimentados num conjunto de práticas e de representações que têm densidade no cotidiano do trabalho. Pode-se corroborar os principais sujeitos que são os canoeiros, sempre e quando podem trabalhar em outra função, como por exemplo, no período da piracema podem ser considerados como pescadores. Isso justifica, quando os próprios canoeiros podem também exercer outra função na própria beira-rio, a fim de complementar a renda (Figura 13).



**Figura 13:** Canoeiro e pescador nas horas vagas.

Fonte: Lujan, 2021.

---

<sup>36</sup> Lucien Febvre quando faz seu estudo sobre o Reno, fala de um forte ‘ar de parentesco’ entre as cidades que margeiam este rio, independente de sua nacionalidade. Ver O Reno. Ed. Civilização Brasileira, 2000. (pag.151).

Ao se referir às cidades amazônicas, Oliveira (2006), reforça ao dizer que o porto é por onde se chega e se vai; é através dele que se pode ter um entendimento da cidade, é o lugar onde é possível observar o fluxo de movimento de quase tudo que a cidade possui. Por isso, a importância de investir e inovar numa estrutura física, incluindo as embarcações, os portos, os funcionários e a sua gestão, para que a própria existência da cidade constitua sua fluidez territorial no espaço (EUZÉBIO, 2012).

O flutuante dos canoeiros é vizinho do flutuante da associação dos catraieiros<sup>37</sup>, no qual exercem as mesmas atividades de motoristas das águas, porém como um motor mais aguçado, estas funções formam a dinâmica desta área, formando um corpo de inter-relações entre as atividades desempenhadas sobre as águas (Figura 14).



**Figura 14:** Flutuante do lado direito dos catraieiros; do lado esquerdo dos canoeiros.  
Fonte: Lujan, 2021.

---

<sup>37</sup> As —catraias, como são conhecidas aqui na região, são pequenas embarcações fabricadas em fibra de vidro, com cobertura e motor de popa. São usadas no transporte de passageiros entre as cidades de Tabatinga e Benjamin Constant. Também são conhecidas na região como —balieiras, diferenciando-se pelo uso. O termo catraia é mais utilizado quando se trata de meio transporte de curta distância.

No fluvente dos canoieiros, percebemos que em suas proximidades há intenso fluxo de balsas, barcos de todas as cores, pessoas que chegam e partem em direção a Santa Rosa, principal rota.

Nesse território, quase tudo é improvisado, decorrente da inexistência de políticas públicas fluviais portuárias e também por causa do movimento das águas, seja durante a enchente (ocorre entre os meses de janeiro a junho), seja durante a vazante (julho a dezembro). Na última década, as cheias do rio Solimões vêm se apresentando com níveis mais elevados, o que se reflete na deposição sedimentar. Nas cheias de 2010 e 2011, as águas alcançaram um nível acima do calçadão do complexo, reduzindo o seu espaço em terra e nas águas que o margeiam, pois a cheia permite a aproximação de flutuantes e canoas que dividem espaço bem à frente da calçada. Na figura 15, nota-se que o rio está em menos de dois metros da escadaria da orla. Nesse mesmo espaço também é dividido com os moto-taxistas. É uma atividade que desempenha uma função de inter-relações que acontecem na água e na superfície da beira entrelaçando as formas de trabalho.



**Figura 15:** Distância da escadaria para o rio.  
Fonte: Lujan, 2019.

Quando vai descendo o nível das águas os sedimentos decaem formando um grande espaço (Figura 16), possibilitando menor concentração de pessoas. O poder público deixou de lado a realização da limpeza que acontecia no processo de sedimentação, hoje, ao invés de fazer a remoção destes sedimentos, apenas manda cortar a vegetação que cresce rapidamente nesta área devido à riqueza de nutrientes presentes nestes sedimentos.



**Figura 16:** Período de estiagem.

Fonte: Lujan, 2019.

Esse ambiente é formado por singularidades bem típicas de cidade de fronteiras amazonenses, nessa beira-rio parece que não tem fiscalização, pois a improvisação do lugar, onde atracam as canoas dá a impressão de que tudo está inacabado, ambiente precarizado, mas na verdade, faz parte do modo de vida e das características das cidades da Amazônia.

Nas idas a campo, é possível notar a estrutura precária das balsas/flutuantes nos arredores, a problemática mais presente está na reparação das mesmas, visto que a maioria é feita de estrutura de madeira que dá a impressão de insegurança, não há registro oficial da quantidade de atividades domésticos nesses locais, porém, conversando com aqueles que frequentam, é possível descrever que a não manutenção causa muitos acidentes, principalmente com criança. Mesmo possuindo alvará de funcionamento da prefeitura, não garante a segurança nem dos proprietários nem dos visitantes. E mesmo com esses apontamentos, que foi questionado à Secretaria Municipal de Infraestrutura e Fiscalização, uma resposta clara sobre esses contrapontos foi declarada que não é possível fazer uma fiscalização mais eficiente devido porque quando é feito a visita, alguns fiscais sofrem intimidação por parte dos proprietários e, por isso não podem realizar o trabalho devido ao medo de represália.

Esse território a que se chega e se vai contém possibilidades de entendimento da cidade, pois a vida começa no porto, não pelo movimento, mas sim pelo fato de ele encerra quase tudo que a cidade possui e que nela falta. “E a cidade é a fronteira de diferentes mundos que nos possibilita várias leituras de espaços-tempos diversos” (OLIVEIRA; SCHOR, 2008, p. 54). Em época de grande volume de peixe, o local é muito visitado por pessoas de toda a fronteira, que se aproveitam da fartura do produto para obter alimentos mais saudáveis e com preços bastante atrativos.

Em um estudo no porto do Cacau Pirêra, Scherer e Marques (2019) também destacam que as políticas governamentais de saneamento básico foram insuficientes e inexistentes e que o mesmo é observado na infraestrutura portuária que o descaso do poder público revelava as relações desiguais de classe e de propriedade que caracterizam os espaços urbanos nas cidades.

As políticas governamentais e de infraestrutura e quanto ao meio ambiente revelam as ações antrópicas que transformam a paisagem e são decorrentes de um determinado estilo de desenvolvimento desigual causador de rupturas sociais que provocam a polarização de classes nas sociedades humanas, além de contribuir para a degradação dos sistemas naturais, já que o lixo acumulado é jogado no rio, contaminando as águas e os recursos aquáticos.

Nesta mesma área e desempenhando a mesma atividade, só que em direção à ilha de Santa Rosa, no Peru, estão os canoeiros peruanos (Figura 17). Assim como os catraieiros brasileiros, organizaram-se em associação, possuem também um flutuante e o transporte é em canoas cobertas com palha ou plástico movida por motores menos potentes: os rabetas ou peque-peque<sup>38</sup>.

Diferentemente dos catraieiros brasileiros, os canoeiros não têm número mínimo de lotação para que aconteça a viagem. Eles saem até com um passageiro e o deixam em qualquer parte da ilha e é isto que vai determinar o preço. Os catraieiros não oferecem nenhuma concorrência aos canoeiros. Ambos passam por cursos ministrados pela capitania, e cumprida a carga horária é expedida uma carteira com um determinado prazo de validade, que autoriza dirigir estas embarcações ou ainda desempenhar outras funções como marinheiro fluvial, contramestre, etc.



**Figura 17:** Canoeiros peruanos.

Fonte: Lujan, 2019.

---

<sup>38</sup> Os motores “rabetas” ou “peque-peque” das catraias peruanas, são também muito usados pelo ribeirinho e indígena da região. Sua pequena potência implica num preço mais acessível e foi assim denominado pelo comprimento do seu eixo onde está uma pequena hélice, parecendo mesmo um rabo. “Peque-peque” deve-se ao barulho que o motor faz quando está funcionando.

Como esta atividade foi organizada pela iniciativa privada e legitimada em cartório da cidade de Tabatinga, ainda não dispõem de legislação específica para se pronunciar sobre o caso dos canoeiros clandestinos, que ficam a mercê da beira, diferentemente do transporte sobre motocicletas, cuja concessão e regulamentação são feitas pelas prefeituras. Segundo o Presidente da Associação, Miguel Tenazor “*eles tem prejudicado o movimento porque não respeitam nosso espaço*” dos catraieiros, assegurou e que já teme pela segurança de todos, incluindo os passageiros e a inserção de mais barcos no setor.

O usuário é atendido na beira, já que os mesmos não podem ficar no flutuante devido aos canoeiros não legalizados se fazem presentes, já ficam na escadaria para abordar os usuários desses serviços.

### **Organização política dos canoeiros**

Em Tabatinga tem apenas uma associação, é ela que tem o controle daqueles que exercem essa atividade no lado brasileiro. Do outro lado do rio, tem uma associação peruana, a qual é a sua maior rival ao disputar os clientes que a todo instante chegam ao local para fazer turismo. Apesar disso, ambos demonstram uma intensa relação com o meio em que trabalham: o ciclo dos rios e a dinâmica do espaço.

Essa relação com o ambiente que gera disputa foi que nos induziu a refletir sobre o processo de organização do trabalho de canoeiro, na beira-rio de Tabatinga. Para eles, essa pauta, significa lembrar fatos históricos de descaso público com os trabalhadores que ocuparam esse espaço. As políticas públicas locais não enxergam/enxergavam essa atividade como importante, por ser considerado como um modo de trabalho das camadas sociais mais populares, são/foram ignorados por muito tempo, o típico modo de mobilidade fluvial, que até hoje carece de políticas públicas básicas (Figura 18).



**Figura 18:** Ponte de acesso ao flutuante da Associação dos canoeiros.

Fonte: Lujan, 2020.

A associação dos canoieiros foi criada no intuito de diluir os desentendimentos que chegavam a acontecer pela disputa de passageiros, principalmente com os canoieiros peruanos, logo se organizaram e criaram um regulamento que determina as suas atividades e o espaço fluvial dividido entre os canoieiros brasileiros com estrangeiros. As associações presentes na tríplice fronteira, cada uma delas possui o seu local de embarque e desembarque que, nos três casos, é uma casa flutuante onde as embarcações podem ficar ancoradas e sob a vigilância quando não estão trafegando, ou ainda estão aguardando a sua vez de deslocar. (Figura 19).



**Figura 19:** Flutuantes de Tabatinga, Santa Rosa e Letícia.

Fonte: Lujan, 2020.

Reparem que, dentre as três associações, a de Tabatinga é que mais se encontra adentro do rio, mesmo em período de cheia, ela não fica tão próximo da terra-firme quanto às outras associações. Observou-se à primeira vista que os barcos são tipicamente de madeira, mas aos poucos esses modelos típicos se inovam optando por modelos de alumínio.

A associação de Tabatinga possui 21 associados. O número de embarcações tem atendido a demanda sem necessidade de incluir mais trabalhadores. Por esta razão, os canoieiros

não aceitam com tanta facilidade a entrada de novos associados. Se porventura algum sócio solicitar desligamento do grupo, ele não poderá vender esta vaga a outro, a não ser para a própria associação. Esta medida está respaldada por um dispositivo inserido no regulamento da associação, que prevê a compra da vaga, podendo até deixá-la inativa. A composição da diretoria se apresenta da seguinte maneira: Presidente, vice-presidente, tesoureiro, vice-tesoureiro e seus associados (Figura 20). A legalização destes, deve expedir o alvará de funcionamento anualmente e pagar a taxa no Setor de Tributação da Prefeitura de Tabatinga o valor de R\$70,00, e os associados devem pagar uma taxa mensal à Associação dos Canoeiros o valor de R\$150,00 mensais.



**Figura 20:** Diretoria da Associação dos Canoeiros de Tabatinga  
Fonte: Lujan, 2020.

A associação foi fundada, pelos conhecidos canoeiros, Luís Alves, conhecido como Juvenal, pelo Sr. Miguel Lozano, atual presidente, pelo Rafael Macedo, conhecido como Dom Rafa, pelo Sr. Guilherme Vasques, conhecido como Bigode, pelo Sr. Erodildo e pelo Sr. Tiradente. Foi criada durante o mandato do Prefeito Joel Santos de Lima. O Prefeito na época contribuiu com a legalização da referida Associação, foram os próprios associados que deram início a construção do flutuante, já que é uma atividade econômica particular.

O flutuante de madeira, na época era de um andar e desde então fica localizado a beira-rio amarrado para que o mesmo não se desprenda e se solte no rio. A amarração serve ainda para controlar o movimento das águas de cheia e vazante do rio Solimões. Durante a vazante do rio, há a necessidade de uma ponte que vai da terra firme até o flutuante, podendo chegar a

600 m de distância. A ponte é construída em madeira, e contém a mistura de tábua e caule de árvores de grande porte. Esta madeira é adquirida pelos próprios associados no Distrito de Santa Rosa – Peru, localizado do outro lado do rio, a margem direita do Solimões. A dúzia de tábua pode chegar a R\$ 400,00 e a unidade do caule da espécie açacu (*Hura crepitans* L.) a R\$ 1.000,00. Atualmente, o flutuante em madeira possui dois andares podendo ser usufruído pelos associados, o mesmo também serve como ponto de atracação das embarcações dos ribeirinhos.

A associação conta com banheiros, almoxarifado (para guardarem os coletes salva-vidas (uso obrigatório pelo canoieiro e pelos passageiros), bebedouro, televisão ligado à antena parabólica, cadeiras para aguardar a vez, balcão de atendimento, escritório de administração, uma lanchonete e um restaurante, parte essencial para aqueles que usufruem da associação para passar o dia, ou passar a noite (as duas são terceirizada).

As embarcações dos canoieiros, geralmente são em alumínio e teto em lona, podendo variar de R\$ 10.000,00 a R\$ 15.000,00 dependendo do formato e tamanho. Seus motores podem variar muito em potência, medido em HP, e usam gasolina pura, comprada geralmente em Santa Rosa - Peru, onde costuma ser mais econômico. É bom salientar que o dinheiro obtido na realização das travessias, possibilitou que muitos pudessem adquirir seu próprio barco de alumínio, já que o barco de madeira está ficando obsoleto. Em torno de três, que os canoieiros estão investindo na inovação da embarcação a fim de melhorar as condições de trabalho e renda, além de aumentar a eficiência já que o barco em madeira é mais pesado causando assim gastos mais frequentes em sua manutenção e a de alumínio que é maior e com a capacidade de comportar mais números de passageiros por travessia.

Conversamos com o presidente da associação, um dos mais antigos canoieiros e fundador, seu Miguel Tenazor Lozano, seu pai também já foi canoieiro, sua colaboração foi muito importante à este estudo. Segundo ele, a Associação dos Canoieiros Turístico de Tabatinga, foi criado oficialmente em 2003 em tem 18 anos. No entanto, este segmento já vem sendo atuado na área desde a década de 1970 e começou com apenas cinco trabalhadores que faziam este transporte, que já era conhecido como canoieiro do beiradão. As embarcações eram tipicamente menores, ainda era usado o remo, com menor capacidade de lotação, como passar do tempo passaram a usar motores de popa de menor potência e hoje em dia alguns canoieiros

usam motores de até 90 Hp<sup>39</sup> quando realizam os trajetos mais distantes por exemplo, se deslocar para o município de Amaturá, porém no dia a dia, o motor mais usado é de 15 Hp.

*“Nesse período, o embarque e desembarque do usuário não era bom, muito menos seguro porque não havia sequer o Complexo, a gente embarcava e desembarcava aqui mesmo no barranco. Não tinha o Complexo Turístico muito menos o flutuante da associação, não tinha acomodação e ficávamos sentados no próprio barco com uma sombrinha para se proteger do sol, aguardando passageiro. No final do dia a gente tava muito cansado”.* (Miguel Tenazor, junho 2021)

Em reunião com os associados, eles dizem que: *“As pontes de acesso que servem para embarque e desembarque foram feitas com a contribuição de todos os associados, todos se ajudam,”* (Depoimento do presidente da associação, Miguel Tenazor, junho de 2021).

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

Ao refletirmos sobre como se deu a (re) produção do espaço urbano, em relação as outras cidades como relatados por Jefferson Silva (2010) em sua dissertação sobre o canoeiros em Manaus, percebemos que a construção da beira foi sempre por pessoas de segmentos da classe trabalhadora, e o desatendo das políticas públicas é presente num ambiente improvisado.

No entanto esses trabalhadores apresentam semelhanças entre si, na organização de suas atividades, o objetivo tem a finalidade de possibilitar um diálogo mais forte com o poder público e buscar o reconhecimento político e a permanente exploração dos serviços da travessia. Lefebvre (2001) nos lembra que a cidade “só pode ser formulada como direito à vida urbana, transformada, renovada”.

Com a existência da associação, possibilitou negociar com o poder público para continuar exercendo sua atividade e reivindicar uma infraestrutura mais adequada em torno de toda a orla. Foi através da união que foi possível ser pautado para as autoridades para que haja pequenas mudanças. Contudo, a partir de um pedido de ajuda de mão-de-obra ao Vereador Gildásio Araújo da Silva para realização da ponte da balsa, o mesmo ouviu as reivindicações dos canoeiros e, o vereador comentou a situação ao Secretário de Segurança do Município, Sargento Bruno Calheiro. O Sargento, então, também foi até os canoeiros brasileiros ouvir suas reivindicações e o mesmo está colaborando-os através de um projeto maior da Prefeitura

---

<sup>39</sup> Medida criada para ilustrar a potência de um motor

Municipal de Tabatinga (anexo 1), nesse projeto inclui a construção de um flutuante exclusivamente para os ribeirinhos que se deslocam até a cidade, e também de um posto de fiscalização onde a policia militar daria um suporte aos guardas municipais, quando ocorrer alguma situação desagradável ou inconveniente, em relação aos canoeiros, segundo o projeto, ele visa justamente auxiliar os passageiros na orientação da segurança, devido a presença de canoeiros clandestinos. Será um trabalho em conjunto com as demais secretarias como a Secretaria de limpeza pública e a Secretaria de produção rural.

Quanto a questão da salubridade ambiental, é necessário investimento em obras de saneamento e educação ambiental, pois os mesmo canoeiros dizem que: “os ribeirinhos quando vem à cidade , eles não recolhem o lixo, quando comem na própria canoa” .

A questão do órgão fiscalizador das águas, foi solicitado à Capitania dos Portos uma entrevista com o Sr. Magnago, onde ele explica os motivos de ser mais exigente com os canoeiros brasileiros, ele explica que a Marinha do Brasil não dispõe espaço suficiente pra apreender tantas embarcações, (no caso dos peruanos ilegais), ela não tem suporte suficiente e que todos os serviços está de acordo com a lei e os sujeitos que realizam a infração é primeiro emitido uma notificação e após se for pego novamente e emitido uma multa caso seja pego de novo ai sim é apreendi a embarcação, mas quando tratado dos peruanos é difícil pegar o mesmo sujeito porque é uma área de fronteira e está em contate movimento.

Para trabalhar como canoeiro é preciso ter a nacionalidade brasileira, ter uma canoa, fazer o curso de navegação e se associar; caso contrário, o canoeiro não pode fazê-lo a não ser que queira atuar clandestinamente sem a carteira de comandante fluvial, cujo curso é oferecido pela Capitania dos Portos de Tabatinga (Figura 21), requisito fundamental para o desenvolvimento do trabalho de tamanha importância para a economia e como identidade amazônica.



**Figura 21:** Curso de capacitação de motorista fluvial.

Fonte: Andrey Tenazor, canoeiro.

O curso de Comandante Fluvial serve para expedir um documento que confere legalidade, habilitação para os canoeiros dirigirem uma embarcação; nesse caso, é como se fosse uma carteira de motorista de veículo terrestre, com prazo de validade determinado, sendo obrigatória a sua renovação.

A maioria dos entrevistados, cerca de 80% consideram que é bom ter companheirismo no trabalho, 20% acham que acontece muita competitividade. Apesar da pouca infraestrutura e do desconforto, a pesquisa mostrou na realização do trabalho entre os canoeiros, a sociabilidade é bem presente. Antunes (2005), diz que isso demonstra a partida para a humanização, ou seja, serve como elemento central do desenvolvimento da sociabilidade humana. De acordo com Scherer; Santana (2009), a forma de organização e a sociabilização serve também para marcar o território, para manter e para impedir a entrada de outros trabalhadores. A boa relação também possibilita ajudar algum canoeiro, caso sofra acidente ou por passe por dificuldade financeira. Essa forma de ajudar o próximo pode ser quando: o barco é emprestado, caso canoeiro colaborar com combustível ou se paga um pequena porcentagem por travessia, em períodos alternados, para que ambos oportunidades de ganhar dinheiro e, com isso, de sustentar sua família.

O valor pago por este tipo de transporte pode ser em real, moeda brasileira (R\$) ou em peso colombiano (COP), moeda da Colômbia. Esta última pode ser vista circulando até Benjamin Constant. Nesta parte do Alto Solimões, boa parte das transações é feita nestas duas moedas. No caso do Peru, ainda que faça parte desta tríplice fronteira, sua moeda – Soles – nos últimos tempos vem ganhando força devido sua valorização. Essa diferença se deve à desvalorização do Real, porque o valor da moeda do Peru em relação ao dólar não mudou muito nos últimos anos. Fato que não acontecia anos atrás, e se essa desvalorização se intensificou ainda mais em 2021. Os turistas quando chegam, já vem orientados para trocar o dinheiro nas casas de câmbio presentes na fronteira, e cada canoeiro decide qual moeda receber, geralmente recebem todas as moedas, até dólar se for possível, pois cada um trabalha fazendo próprio horário, desde que cumpra os regulamentos e pague a mensalidade.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A beira-rio da tríplice fronteira que abrange as cidades de Tabatinga/Brasil, Letícia/Colômbia e Santa Rosa no Lado do Peru, em sua formação espacial sempre foi ocupado por pessoas dos mais diversos grupos sociais desde os indígenas, os não-indígenas, por ribeirinhos, por imigrantes de culturas diferentes. Esse conjunto de circularidade de pessoas são marcadas por suas histórias e experiências de vida.

No trapézio Amazônico delimitado pelo rio Solimões, considerado uma fronteira molhada, com intensas movimentações em torno da beira-rio, é possível observar várias entradas e saídas de pessoas e mercadorias e se apresenta como um cartão postal regional, nela, é possível encontrar as mais diversas formas de trabalho como: os estivadores, os camelôs, verdureiros, vendedores de peixe, vendedores de comida, comerciantes, serviços de hotelaria, feirantes, moto-taxistas, taxistas, moto-fretistas, dentre outros. Dentre eles os canoeiros, foco do nosso estudo, disputam espaços na beira-rio de Tabatinga numa extensão de 1,7 km a frente da zona urbanizada. Esse espaço já passou por uma série de reformas e ainda assim, continua sendo lugar de estrutura precária, de ocupação desordenada e improvisada que acarreta na dificuldade/desigualdade da circulação de muitos trabalhadores das mais diversas categorias, mas ainda assim, é um lugar que traz sustento para muitas famílias, um lugar de reflexão sobre os modos de vida e um lugar de renovação das relações sociais. Marques (2011), corrobora ao dizer que nessa paisagem amazônica, a beira-rio é possível encontrar a sensação de harmonia e paz de espírito nas pessoas, apesar da árdua luta que o trabalhador enfrenta em seu cotidiano.

O rio Solimões, aparece como agente de transformação da paisagem que forma a beira, delineando novos espaços que posteriormente são ocupados por aqueles que buscam oportunidade de emprego e renda, mas ao mesmo tempo, traz consigo os desafios de enfrentar enchentes e vazantes. No caso da vazante, é necessária uma atenção devido a quantidade de sedimentos depositada a cada cheia, para que após, seja possível realizar a organização do espaço, quanto ao seu uso. As últimas cheias vêm apresentando índices acima daqueles considerados normais. E isto requer a necessidade de planejar a construção de outras benfeitorias num nível superior ao destas últimas cheias.

É evidente que os canoeiros representam a categoria mais importante no contexto portuário local, e da própria economia na região da tríplice fronteira que, por meio de seu trabalho produzem expressões na produção do espaço urbano da cidade de Tabatinga que é praticamente dominada por estrangeiros, o que não significa que as espacialidades sejam iguais.

Cada uma delas revela as mais diferentes estratégias de sobrevivência, mas a partir das condições na organização do espaço é possível defender o interesse de todos. No vaivém do cotidiano o trabalho dos canoeiros, instala-se uma interculturalidade, isto é, os turistas trazem elementos simbólicos novos e ao mesmo tempo expandem essas representações locais.

Por ser uma área de fronteira, os territórios à beira de cada cidade, são marcadas por conflitos e contraposição socioespaciais. Na cidade de Letícia na Colômbia, o trecho da beira-rio é marcado pela desigualdade social caracterizando uma precariedade não só na vida dos trabalhadores, mas também na vida das próprias pessoas que vivem em torno da beira, pelo fato de que algumas empresas particulares administrarem pontos estratégicos na captação de recurso financeiro. Algumas áreas são deixadas de lado e não é atendida pelo poder público, como é o caso dos moradores de palafitas em que muitos não tem acesso aos serviços de saneamento básico, os canoeiros colombianos que em sua maioria são pescadores e vivem da agricultura de várzea, realizam poucas travessias com passageiros, segundo eles, isso é devido ao fato de que os próprios serviços de hotelaria realizarem esses trajetos com os turistas.

Enquanto que no lado brasileiro os conflitos socioespaciais são mais intensos com os peruanos, as atividades exercidas nessa faixa entre Tabatinga e Santa Rosa, por apresentar uma expressiva movimentação de vai e vem dos canoeiros pode se constatar que há uma desatenção por parte das autoridades públicas brasileiras, mesmo que ainda eventualmente, seja realizada algum tipo de fiscalização, ainda assim, não é o suficiente para garantir a segurança dos trabalhadores, em especial os canoeiros.

Apesar das reformas estruturais feitas na orla, pouco foi amenizado os problemas enfrentados pela forte circulação de pessoas, tanto na beira de terra-firme quanto as suas travessias fluviais, a falta de medidas mais eficazes acaba submetendo pessoas ao trabalho sob condições precárias com a incidência de acidentes de trabalho, há uma forte presença do trabalho infantil, prostituição, tráfico de entorpecentes, biopirataria, além disso, dos problemas sociais envolvendo álcool e drogas. A ausência de fiscalização acaba por impactar direta e indiretamente na qualidade ambiental e na de vida daqueles que usufruem do espaço para suas atividades laborais. Scherer e Marques (2019), apontam que, a precariedade e o descaso com um espaço público podem produzir uma informalidade e depreciar os homens de sua dignidade e que o porto como tantos outros da Amazônia é desprovido de políticas urbano-fluviais.

Nas idas a campo, é notável que muito dos trabalhadores ainda não se questionou – o que é trabalho precário? A resposta é sempre acompanhada do discurso de quem diz não se importar mais, devido ao cansaço de reivindicar melhorias e nenhuma autoridade resolver; a

outra é argumentar que se trata de algo cultural, e que as pessoas já se acostumaram a trabalhar nesse ambiente e não veem problema nisso. É importante ressaltar que, trabalho precário torna a atividade desprezada e a força de trabalho não é valorizada a sua verdadeira dimensão. A falta de lei, a ausência do estado, a baixa mobilização dos que compõem a beira, modelam as distorções socioeconômicas e espacial na região, pois é preciso relacionar o trabalho precário à qualidade ambiental.

Com a expansão da inovação, na beira-rio de cidade de Tabatinga, a modernização trouxe a seus trabalhadores o novo termo em detrimento a sua importância na vida regional, principalmente no que se refere aos canoieiros é perceptível essa mudança que acontece de forma gradativa através das suas embarcações, que antes eram de madeira, hoje o alumínio, se faz mais presente. O valor de venda das passagens (R\$ 5,00 – cinco reais) é considerado um valor razoável pelas pessoas que usufruem desse serviço, o problema é quando os clandestinos fazem um preço menor e com isso eles acabam perdendo clientes, porque quando eles atravessam o rio eles não podem trazer passageiros do país vizinho (de Santa Rosa/PE e Letícia/COL). O canoieiro brasileiro somente pode deixar o passageiro e retornar enquanto que, no lado brasileiro os colombianos e peruanos podem deixar e buscar quantas vezes quiserem porque não tem fiscalização e lei que o proíba de fazer essas travessias, ao contrário do lado peruano e colombiano, os órgãos de regularizadores se fazem mais presente na fiscalização.

Para garantir o mínimo da qualidade no ambiente de trabalho, depende diretamente da locomoção nas águas transfronteiriças. O aspecto que deve ser considerado em relação aos canoieiros é a política pública na precariedade do trabalho, nos serviços básicos de saneamento, já que é um lugar que deveria ser de constante preocupação pública daqueles que fazem a gestão, pois é a partir da beira-rio que tem uma entrada de recursos financeiros que sustenta a cidade de Tabatinga. O rio é muito admirado por aqueles que buscam conhecer a Amazônia, e se deve considerar o meio ambiente como parte importante para a execução da vida e não somente como cenário que pode ser usufruído em responsabilidades. Para as autoridades que almejam alcançar a visibilidade através da sustentabilidade, é nesse ambiente, da beira-rio que acontecem as realizações mais simbólicas e sociais da tríplice fronteira.

Somente a partir de uma fiscalização mais rigorosa é possível articular na melhoria do trabalho, não só dos canoieiros, mas também de todos os outros segmentos, como os catraieiros, estivadores, feirantes e ribeirinhos que compõem essa paisagem amazônica. Para a qualidade estética e visual do local, é necessária que a população tenha a sensibilização ambiental, e para isso, as políticas públicas devem estar associadas ao reconhecimento diplomático para

posteriormente redirecionar a configuração espacial da beira-rio na melhoria das condições de trabalho e gestão de espaço.

Ao concluir esta dissertação, minhas considerações são que o trabalho de canoeiro, por eles mesmos, não é considerado precário porque eles gostam do que fazem, se sentem bem, se sentem felizes, e suas reivindicações se trata do acesso a melhorias das condições de infraestrutura e fiscalização por parte do poder do estado brasileiro. Já que o sentido do trabalho, se refere na categoria de desenvolvimento de seres humanos que vivem em sociedade, sujeitos sociais ativos na construção da sua própria história, a partir das relações de produção e reprodução da vida social, visto que, no trabalho as pessoas constituem sua humanidade, sua sociabilidade, a manutenção de sua existência de seu desenvolvimento pessoal (FARINA, 2015).

E foi nesse pequeno espaço que conseguimos perceber a dimensão que o rio representa a todos que o conhecem, possibilitando uma harmonia e paz de espírito nas pessoas, apesar da árdua luta que o trabalhador amazônida enfrenta em seu dia-a-dia. Fico agradecida, pois durante a pesquisa, pude sentir no olhar, o encantamento e a emoção dos trabalhadores do porto ao falar sobre o que rio representa. Reafirmando a importância que têm para àqueles que estão ali todos os dias disputando interesses e preocupações; esses trabalhadores são as engrenagens que movimentam região e faz girar o trabalho de todos que passam no lugar, por isso merecem uma atenção especial dos governantes.

## REFERÊNCIAS

- ATAÍDE, Luíz. **Tabatinga Crônicas Fronteiriças**. Bogotá: Gente Nueva, 2015. 110 p.
- BALIEIRO, Luiz Felipe de Vasconcelos Dias; NASCIMENTO, Izaura Rodrigues. Tríplice fronteira Brasil, Peru e Colômbia e as implicações com o narcotráfico. **Textos e Debates**, Boa Vista, v. 2, n. 26, 2015.
- BARROSO, Hamilton Bonifácio. **Processo de ocupação urbana pelos moradores que vivem no igarapé de Santo Antônio**. Dissertação de mestrado – Universidade Federal do Amazonas, 2020.
- BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2009. Disponível em: <http://pt.slideshare.net/alasiasantos/analise-de-conteúdo-laurence-bardin>. Acesso em outubro de 2020.
- BATISTA, D. **Amazônia, cultura e sociedade**. Manaus, AM: Valer. Coleção Poranduba, 2002.
- BECKER, Berta. K. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009. 172 p.
- BERTRAND, G. **Paisagem e geografia física global: esboço metodológico**, Caderno de Ciências da Terra, v.13, p.1-27, 1972.
- BUTEL, Alex; SCHOR, Tatiana. As Redes Urbanas Pan-Amazônicas e a Geografia dos Transportes Na Tríplice Fronteira Brasil-Colômbia-Peru. Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira – NEPECAB, Espaço & Geografia, Vol.20, No 2 (2017), 501:539, ISSN: 1516-9375, 2017.
- CABRAL, Luiz Otavio. **A paisagem enquanto fenômeno vivido**. GEOSUL, Florianópolis, v.t5, 0.30, p 34-45, jul./dez. 2000 v.t5, 0.30, p 34-45, jul./dez. 2000.
- CARNEIRO, Misael Pantoja. **Aspectos socioambientais da rede de abastecimento dos insumos na construção civil na Tríplice Fronteira Brasil-Peru-Colômbia: o caso da cidade de Tabatinga, Amazonas**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia – PPG/CASA, Universidade Federal do Amazonas – UFAM, 2016.
- CARVALHO, J.A.L. (2006). Terras caídas e consequências sociais: Costa do Miracauera, Paraná da Trindade, Município de Itacoatiara-AM. Dissertação (Mestrado no Programa de Pós-Graduação Sociedade e Cultura na Amazônia do Instituto de Ciências Humanas e Letras) – Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2006. 142p.
- CASTRO GIOVANNI, A. C. **Fronteira: um tema sem limites**. In: COSTA, E. A. da; COSTA, G. V. L. da; OLIVEIRA, M. A. M. de. (Orgs). Estudos Fronteiriços. Campo Grande: Ed. UFMS, 2010. (p. 11-41).
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994.
- CHAUMEIL, J.P. **Visão da fronteira: o caso do Trapézio amazônico**. In: ARAÚJO, R. e LÉNA, P. (Org.) Desenvolvimento Sustentável e Sociedades na Amazônia. Belém: Museu Paraense Emilio Goeldi - Mpeg. p. 355-377, 2010.
- CORRÊA, R. L. **As Pequenas Cidades na Confluência do Urbano e do Rural**. GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 30, p. 05 - 12, 2011.
- COSTA, S. M. F. et al. **Pequenas cidades do estuário do rio Amazonas: fluxo econômico, crescimento urbano e as novas velhas urbanidades da pequena cidade de ponta de pedras**. REDES - Rev. Des. Regional, Santa Cruz do Sul, v. 17, n. 2, p. 56 - 74 maio/agos. 2012.

COUTINHO, Taciana de Carvalho. **História ambiental da cidade dos índios** (etnia Tikuna) frente a urbanização da cidade do governo (município de Tabatinga), Amazonas (1964-2017). Tese de doutorado, Universidade Federal de Campina Grande, 2018.

EUZÉBIO, Emerson Flávio. **A fluidez territorial na fronteira ocidental da Amazônia: as cidades gêmeas Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia)**. Revista Franco-Brasileira de Geografia, nº21, 2014.

EUZÉBIO, Emerson Flavio. **Fronteira e horizontalidade na Amazônia: As cidades-gêmeas de Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia)**. Dissertação de mestrado no programa de Pós-graduação em geografia humana da Universidade de São Paulo. Orientadora Dra. Maria Monica Arroyo, 170 p. São Paulo, 2011.

FARIA, José Roberto Faria. **Cidades-gêmeas de Tabatinga-Leticia: geopolítica e interdependência**. Revista Geopolítica Transfronteiriça, v. 1, nº 2, 2019, pp. 26-37.

FERREIRA, Marinilde Verçosa. **O homem, o rio e o viveiro : as relações de poder que entrelaçam o trabalho da piscicultura em Benjamin Constant, no Amazonas** / Tese (Doutorado em Sociedade e Cultura na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas, 259 f , 2016.

FRAXE, Therezinha de Jesus Pinto; WITKOSKI, Antônio Carlos Samia Feitosa Miguez. *O ser da Amazônia: identidade e invisibilidade*. Ciência e Cultura. Vol.61 no.3 São Paulo, 2009.

FREITAS, D. M. **Amazônia: a natureza dos problemas e os problemas da natureza**. Manaus: AMAZONAS. Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico. Produto Interno Bruto dos Municípios do Estado do Amazonas 2002-2011. Departamento de Estudos, CME-UFBA, 2012.

LUI, Gabriel Henrique; MOLINA. Silvia Maria Guerra. **Ocupação humana e transformação das paisagens na Amazônia brasileira**. Amazônica, revista antropológica, v. n. (2009).

GIRÓN, Yohana Alexandra Pantevis. **CONSTRUYENDO LA HISTORIA AMBIENTAL DE LETICIA ATRAVÉS DE LA PESCA (1950-2008)**. Revista Territórios e Fronteiras V.3 N.2 – Jul/Dez 2010.

HELLER, Agnes. **O cotidiano e a história**. Paz e Terra, São Paulo, 1992.

HIRATA, Helena, GUIMARÃES, Nadya Araujo (org.). **Desemprego: trajetórias, identidades, mobilizações**. São Paulo: Senac (Série Trabalho e Sociedade), 2006.

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

LEFEBVRE, Henri. *O fim da história*. Lisboa, publicações , Dom Quixote, 1981.

LEITÃO, J. *Publicado Atlas da Exclusão Social no Brasil*. Ministério da Educação, 21 fevereiro 2005. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/component/content/article?id=1743>. Acesso em: 07 mar. 2020.

LIMA, Carla Oliveira. **Historiografia social da Amazônia e história ambiental: um breve balanço**. Revista do Lhiste, Porto Alegre, num.6, vol.4, jan/dez. 2017.

MACHADO, Bruno Caldas. **A região transnacional entre Brasil, Colômbia e Peru como escala de análise para a tríplice fronteira** . Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas. 175 f.: il. color; 31 cm. 2014.

MACHADO, Lia Osório. **Programa de desenvolvimento da Faixa de Fronteira**. Brasília, Ministério da Integração Nacional, 2005.

\_\_\_\_\_. Lia Osório. **A Estratégia Nacional de Defesa, a Geografia do tráfico de drogas ilícitas e a Bacia Amazônica Sul-Americana.** Em: ECEME. Seminário de Defesa e Desenvolvimento Sustentável da Amazônia. Rio de Janeiro: ECEME, p. 99-113, 2011.

\_\_\_\_\_. Lia Osorio. **Espaços Transversos: tráfico de drogas ilícitas e a geopolítica da segurança.** In: Fundação Alexandre de Gusmão/Ministério das Relações Exteriores. (Org.). Geopolítica das Drogas. Textos Acadêmicos. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2011, v. 1, p. 97-117.

\_\_\_\_\_. Lia Osório. **Limites, fronteiras, redes.** In: STROHAECKER, Tânia Maria, MACHADO, Lia Osorio. O visível e o invisível: o sistema financeiro-corporativo mundial sob o prisma da extraterritorialidade e do binômio legal/ilegal. **GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)**, São Paulo, v. 21, n. 2, p. 325-340, out. 2017.

\_\_\_\_\_. Lia Osorio. A Amazônia brasileira como exemplo de uma combinação geoestratégica e cronoestratégica. *Tubinger Geographische Studien*, 95: 189- 204, 1987.

MALHEIRO, B. C. P; TRINDADE JUNIOR., S. C. **Entre rios, rodovias e grandes projetos: mudanças e permanências em realidades urbanas do Baixo Tocantins (Pará).** In: TRINDADE JUNIOR., S. C; CARVALHO, G. *Pequenas e médias cidades na Amazônia.* Belém: UFPA, 2008.

MALHEIRO, Bruno Cezar Pereira. **Portos, portas e postais: experiências, discursos e imagens produzindo a orla fluvial de Belém (PA)** / Bruno Cezar Pereira Malheiro; orientador Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior. – 2009.

MARQUES, Raquel Salgado. **Travessia do Rio Negro: informalidade e precarização do trabalho no porto de São Raimundo e Cacau Pirêra- Manaus/AM.** Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura da Amazônia) Universidade Federal do Amazonas, 125f 2011.

NOGUEIRA, R. J. B. Território de Fronteira: Brasil/Colômbia. In: VIII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais, 2004, Coimbra - Portugal: Anais do VIII CES, 2004.

\_\_\_\_\_. Ricardo José Batista. **Fronteira: Espaço de Referência Identitária.** Geografia Ateliê Geográfico Goiânia-GO v. 1, n. 2 dez/2007 p.27-41.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista; NETO, Thiago Oliveira; BARBOSA, Fellipe Costa . **Cidades na linha de fronteira: estrutura Militares em Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia).** Centro de estudos em geopolítica e relações internacionais – GENEGR. Ano XIII Volume XV N° 29, Rio de Janeiro , 2018.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista; PALHETA, Iraci Gomes de Vasconcelos. **Amazonas: um estado ribeirinho (estudo do transporte fluvial de passageiros e cargas).** 1994. Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

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.

Paisagens evanescentes : Estudos Sobre a percepção das transformações nas paisagens pelos moradores dos rios Amazônicos / Emilie Stoll ... [et al.], (orgs.).-Belém : NAEA, 2019.

PALACIO, GERMÁN. **Letícia y el corazón de Suramérica: na urbe en la Triple Frontera Amazonica**. In: *Cidades na Floresta*, org. Edna Castro, p. 151-164. Annablume, São Paulo, 2008.

PEITER, Paulo César; FRANCO, Vivian da Cruz; GRACIE, Renata; XAVIER, Diego Ricardo; Mutis, Martha Cecilia Suárez. **Situação da malária na tríplice fronteira entre Brasil, Colômbia e Peru**. - *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, 29(12):2497-2512, dez, 2013.

PINTO, Moisés Augusto Tavares. **A caça e a pesca na Beira de Tabatinga: Um estudo do mercado de recursos naturais na Tríplex Fronteira Brasil-Colômbia e Peru**. Dissertação (mestrado em ciencias do Ambiente e sustentabilidade na Amazônia – Universidade Federal do Amazonas, 196 f. Manaus, 2015.

PORTO, Kátia de Souza. **Impactos Socioambientais do Processo de Ocupação da Orla do Município de Tefé/Amazonas – O Bairro do Juruá**. Dissertação de Mestrado – Universidade de São Paulo (USP), São Paulo , 2011, 110 p.

PRESTES, Laranna H.; ROLIM, Dayana Cury; SCHERER, Elenise Faria. **Carregadores e transportadores de bagagens do porto de Parintins/AM: um estudo sobre relações sociais de trabalho e saúde** In: V Jornada Internacional de Políticas Públicas, 2011, São Luiz/MA. V Jornada Internacional de Políticas Públicas - Estado, Desenvolvimento e Crise do Capital. , 2011.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RODRIGUES, Fábio. **Homem, trabalho e meio ambiente: desenvolvimento e sustentabilidade**. Dissertação de Mestrado, Programa de Mestrado em Direito Caxias do Sul, Orientador: Prof. Dr. Carlos Alberto Gomes Chiarelli, 104 f. – RS, 2009.

SANTOS, Fernando Corrêa dos. A securitização do narcotráfico na fronteira amazônica. **Revista Geonorte**, [S.l.], v. 4, n. 12, p. 1007-1022, jul. 2013.

SANTOS, Milton. *Por uma Geografia Nova*. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.

\_\_\_\_\_ Milton. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SCHERER; Elenise; SANTANA; Luiz Henrique. **Carregadores de bagagens do porto de Manaus: território da precariedade**. Manaus: EDUA, 2006.

SCHOR, T. COSTA, D. P. OLIVEIRA, J. A. **Cidades, Rede Urbana e Desenvolvimento na Amazônia dos Grandes Rios**. in: TRINDADE JR., S. C. CARVALHO, G. MOURA, A. GOMES NETO, J. (orgs.). *Pequenas e Médias Cidades na Amazônia*. Belém: Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional/FASE; Instituto de Ciências Sociais Aplicadas/UFGA; Observatório Comova, 2009.

SCHOR, Tatiana; PINTO, Moisés Tavares Augusto; RIBEIRO, Alex Butel. **Mercados e Feiras na Tríplex Fronteira: Uma Análise dos Espaços de Comercialização de Produtos In Natura na Cidade De Tabatinga, Amazonas, Brasil**. Instituto de Geografia UFU Programa de Pós-graduação em Geografia. *Revista Caminhos de Geografia Uberlândia* v. 17, n. 59 Set/2016 p. 01–17.

SCHUTZ, W. C. **O prazer: expansão da consciência humana**. Rio de Janeiro: Imago, 1974.

SILVA, Iêda Rodrigues. **Modo de vida ribeirinho: construção da identidade amazônica**. VII Jornada Internacional de políticas públicas, 2017.

SILVA, Jefferson Gil da Rocha. **Os canoeiros no ambiente urbano-fluvial: entre o porto da Ceasa e Careiro da Várzea**. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) — Universidade Federal do Amazonas, Manaus: UFAM, 2010. 154 f.

SILVA, Paulo. Almeida. **Aspectos históricos e ambientais do Porto das Catraias e arredores e suas relações com Tabatinga-AM**. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011. 190 p.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e a gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. **Urbanização e Desenvolvimento no Brasil**. São Paulo: Ática, 1996. (Princípios)

STEIMAN, Rebeca. **A Geografia das Cidades de Fronteira: Um Estudo de caso de Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia)** – Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro 2002, 117 p.

TRINDADE JR., Sant-Clair e TAVARES, Maria Goretti da Costa (orgs). **Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA, 2008.

TRINDADE JR, S. C. **Produção do espaço e uso do solo urbano em Belém**. Belém: NAEA/UFPA, 1997.

TRINDADE JR, S. C. **A Orla de Belém: espacialidades e temporalidades na interação cidade-rio**. Belém, 2000.

## ANEXOS

### PROJETO DE MESTRADO: TRABALHO DOS CANOEIROS À BEIRA- RIO EM TABATINGA: A FRONTEIRA EM MOVIMENTO

#### ROTEIRO INDIVIDUAL DE ENTREVISTA n° \_\_\_\_\_

##### 1. IDENTIFICAÇÃO

Nome: \_\_\_\_\_

Data de nascimento: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ idade: \_\_\_\_\_

Local de onde nasceu: \_\_\_\_\_

Município: \_\_\_\_\_ UF: \_\_\_\_\_ Nacionalidade: \_\_\_\_\_

Sexo Masculino Feminino outro \_\_\_\_\_

Estado Civil ( )Solteiro \_\_\_\_ Casado \_\_\_\_ Viúvo \_\_\_\_ Relação Estável \_\_\_\_

Outro \_\_\_\_\_

##### 2. ESCOLARIDADE

- ( )1. Não frequentou a escola e não sabe ler e escrever.  
( )2. Não frequentou a escola, mas sabe ler e escrever  
( )3. Ensino Fundamental (incompleto) ( ) 4. Ensino Fundamental (completo)  
( )5. Ensino Médio (incompleto) ( ) 6. Ensino Médio (completo)  
( )7. Ensino Superior (incompleto) ( )8. Ensino Superior (completo)

##### 3. FAMÍLIA

1. O Sr. (a) é o chefe da família? ( ) Sim ( ) Não  
2. Tem filhos? ( ) Sim ( ) Não  
3. Quantos filhos \_\_\_\_\_  
4. Os filhos moram com o senhor (a)? ( ) Sim ( ) Não  
5. Qual a idade de cada um deles? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
6. Outra pessoa de sua família também obtém renda? ( ) Sim ( ) Não  
7. Quantos ajudam na composição da renda familiar? \_\_\_\_\_  
( )Pai ( )Mãe ( )Marido/Mulher ( ).Filho (s) ( )Outro (s)  
8. Quantas pessoas adultas moram na residência?

##### 4. TRABALHO ANTERIOR

1. O (a) Senhor (a) já trabalhou com carteira assinada?  
( )1. Sim ( ) 2. Não

Qual o tempo que passou no último emprego com carteira assinada?

Ano	Cargo/Função	Tempo que passou trabalhando

##### 2. Quanto ganhava por mês no último trabalho?

- ( )1. Menos de 1 S. M. ( ) 2. De 1 a 2 S. M. ( )3. De 3 a 5 S. M. ( )4. Mais de 5 S. **3. Qual o motivo do desligamento?**

( ) 1. Por motivo da empresa ( ) 2. Por motivo particular

3. **Se tivesse, hoje, a oportunidade de voltar para o seu antigo trabalho, voltaria?**

4. \_\_\_ Sim \_\_\_ Não

5. se sim, por quê? \_\_\_\_\_

**5. Recebe algum benefício do governo? ( ) Sim ( ) Não**

Se sim, qual?

---

## 5. SOBRE A VIDA DE CANOEIRO

1. **Desde quando o senhor (a) trabalha como canoeiro?** \_\_\_\_\_

2. **Qual a idade que começou a trabalhar como canoeiro** \_\_\_\_\_

3. **Por que começou a trabalhar como canoeiro?**

( ) 1. Ficou sem seu último emprego, procurou outro, mas não conseguiu.

( ) 2. Ficou sem trabalho e logo começou a desempenhar a ocupação de canoeiro não procurando mais outra ocupação ou emprego.

( ) 3. Resolveu deixar o último emprego ou ocupação para começar a trabalhar como canoeiro.

( ) 4. Para completar a renda, pois exerce outra atividade remunerada.

( ) 5. Para complementar a renda, mas depois passou a trabalhar definitivamente como canoeiro.

Outro. \_\_\_\_\_

4. **O seu trabalho como canoeiro representa:**

( ) 1. A sua principal fonte de renda ( ) 2. A sua fonte de renda complementar

( ) 3. A principal fonte de renda da família ( ) 4. Uma fonte de renda complementar para a família Outro \_\_\_\_\_

5. **Se esta é sua ocupação complementar, qual outra ocupação exerce?**

6. \_\_\_\_\_

7. **Considera sua atividade atual apenas temporária? ( ) Sim ( ) Não**

Se sim, por quê?

\_\_\_ 1. Porque as condições de trabalho na rua são difíceis (o tempo de sol e chuva) \_\_\_ 2.

Porque ganha pouco \_\_\_ 3. Porque quer ter direitos aos benefícios trabalhistas \_\_\_ 4.

Outros. \_\_\_\_\_

8. **Gosta do trabalho que está exercendo? \_\_\_ 1. Sim \_\_\_ 2 Não**

9. Se “não”, por quê?

---

10. **Qual o maior problema que enfrenta por trabalhar neste local?**

\_\_\_ 1. Condições físicas do local são ruins. \_\_\_ 2. Existe sensação de insegurança

\_\_\_ 3. Existem dificuldades impostas pela fiscalização \_\_\_ 4. Existe risco de vida

5. Outros \_\_\_\_\_

11. **Em uma semana de movimento comum a renda normalmente é:**

12. R\$ \_\_\_\_\_  
13. O que faz com com o dinheiro que ganha?

### **O ROTEIRO**

14. **A canoa é sua?**  
15. \_\_\_ 1. Sim \_\_\_ 2. Não  
16. **A sua canoa é de fabricação:** ( ) Própria ( ) Comprada de terceiros  
17. **Comprada de estabelecimento rural/comercial:**  
18. ( ) Local ( ) 2. De outro Município/país \_\_\_\_\_  
19. **É um negócio de família?** \_\_\_ Sim \_\_\_ Não  
20. **Como conseguiu o dinheiro para iniciar o trabalho de canoeiro?**  
( ) 1. Indenização trabalhista ( ) 2. Doação de parentes  
( ) 3. Poupança própria ( ) 4. Sebrae ( ) 5. Outros. \_\_\_\_\_  
21. O que costuma transportar, pessoas ou mercadorias?

---

22. De onde e para onde?

---

23. Quantos transportes você faz por dia?

---

### **SOBRE AS CONDIÇÕES DE TRABALHO DE CANOEIRO:**

24. **Sente dores no corpo no final do dia?** ( ) Sim ( ) Não  
25. **Se sim, onde?** \_\_\_\_\_  
26. **O que faz para amenizar as dores?**  
\_\_\_\_\_  
27. **Sente-se cansado no final do dia?** ( ) Sim ( ) Não  
28. **Sob sol, sob chuva, quanto tempo leva para atravessar o rio, ida e volta?**
- 

**O senhor (a) atravessa o rio quando esta ventando ou as condições não são favoráveis?**

30. **Quanto tempo, por dia, permanece com o serviço de canoeiro? De que horas a que horas?**

---

31. **Este horário muda muito de acordo com o dia da semana?**

( ) 1. Sim ( ) 2. Não

Se sim, por quê? \_\_\_\_\_

---

32. **O Sr (a) trabalha:**

De segunda a sexta  De segunda a sábado  Todos os dias

33. **Há quanto tempo está trabalhando como canoeiro?**

1. Menos de 1 mês  2. De 1 a 3 mês  3. De 4 meses a 6 meses

4. Mais de 6 meses  5. Mais de 2 anos  6. mais de 5 anos \_\_\_\_\_

34. **O Sr.(a) faz seu trabalho:**

35. \_\_\_1. Sozinho (a) \_\_\_2. Com a ajuda de alguém

36. **Com ajuda de quem?**

1. Parente  2. Outra pessoa

37. **Esta outra pessoa recebe dinheiro pela ajuda?**

1. Sim  2. Não Se sim, quanto? \_\_\_\_\_

38. **Quanto à alimentação (café, almoço, merenda)**

1. Traz de casa  2. Compra na própria beira

39. **É filiado à Associação dos Canoeiros?**

1. Sim  2. Não  3. Outro \_\_\_\_\_

40. **Porque está filiado?**

---

41. **Por que não está?**

---

42. **Sobre a importância da atuação dos órgãos de fiscalização:**

1. Muito Importante  2. Importante  3. Pouco Importante.

Outro motivo \_\_\_\_\_

43. **Como você considera o outro canoeiro que trabalha próximo ao Sr.(a):**

1. Companheiro/Parceiro  2. Concorrente/em disputa

44. **Você pagar para manter uma vigilância ou segurança para a sua canoa?**

1. Sim  2. Não

45. **Onde o Senhor (a) guarda a canoa, os serviços são:**

1. Nas balsas particulares da beira, pois pago vigilância.

2. Em outro local próximo, pois pago para guardar.

3. Na própria residência, não pago vigilância.

4. Em outro local, mas não pago para guardar.

46. **O senhor(a) se sente valorizada e reconhecida como canoieiro?**

Sim  Não

Se não. O que falta para essa valorização? \_\_\_\_\_ -

---

47. **(Somente se for mulher) Se sente desconfortável em estar em um ambiente de maioria masculina?**  Sim  Não

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS**  
**Instituto de Filosofia, Ciências Humanas e Letras - IFCHL**  
**Programa de Pós-Graduação em Sociedade Cultura na Amazônia – PPGSCA**

**TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)**

Você está sendo convidado(a) a participar de uma pesquisa de mestrado intitulada “TRABALHO DOS CANOEIROS À BEIRA- RIO EM TABATINGA: A FRONTEIRA EM MOVIMENTO”, do Programa de pós-graduação em Sociedade Cultura na Amazônia, que está sendo orientada pela professora Dr. Elenise Faria Scherer e tem como pesquisadora responsável, a mestranda Marta Patrícia Ramires Lujan, residente a Rua Santos Dumont, nº 74, Centro, Tabatinga-AM, com o telefone para contato (97)98119-7500.

O objetivo da pesquisa é discutir as condições de trabalho dos canoeiros e sua precariedade no municípios de Tabatinga AM, desvelando o seu trajeto no seu cotidiano que servem como mecanismos de reprodução econômica na região. É uma pesquisa qualitativa com aproximações etnográficas entre o pesquisador e o sujeito. Os principais instrumentos de coleta de dados serão a observação direta e a entrevista semiestruturada.

Faremos o registro das entrevistas por escrita manual, em formulário próprio (roteiro de entrevista) e caso seja consentido, faremos a gravação audiovisual e registro fotográfico da mesma. Todas as informações prestadas serão utilizadas na pesquisa, no qual garantimos o sigilo da identidade do entrevistado (a).

O senhor (a) pode retirar seu consentimento a qualquer momento, sem que isto leve a qualquer penalidade ou desconforto. Todo material utilizado ficará arquivado com a mestranda responsável pela pesquisa e tomaremos todos os cuidados para não colocar o senhor ou a senhora em situação de constrangimento, garantindo principalmente, o sigilo de sua identidade. A aceitação da entrevista, representa uma significativa colaboração para a construção do conhecimento científico.

Aceitando fazer parte do estudo, após os devidos esclarecimentos sobre do que se trata a pesquisa, sua utilização e finalidade, solicitamos sua assinatura ao final deste documento, que está em duas vias: Uma é sua - entrevistado e outra é do entrevistador.

## CONSENTIMENTO DE PARTICIPAÇÃO

Eu, \_\_\_\_\_, RG Nº \_\_\_\_\_, concordo em participar da pesquisa “O Trabalho dos Canoeiros à beira rio em Tabatinga na Tríplice Fronteira–Brasil-Peru-Colômbia”. Fui devidamente esclarecido(a) pela mestrandia Marta Patrícia Ramires Lujan sobre a pesquisa, os procedimentos nela envolvidos, assim como os possíveis riscos e benefícios decorrentes de minha participação. Estou ciente que, tudo que vou falar vai ser utilizado para a supracitada pesquisa e que terei meu nome mantido em sigilo. Posso retirar meu consentimento a qualquer momento, sem que isto leve a qualquer penalidade ou desconforto. Nesse sentido, autorizo a utilização das informações e imagens áudio e visuais por mim prestadas para o trabalho de pesquisa.

Concordo em ser fotografado(a), filmado(a) e que a entrevistadora transcreva ou grave e filme a nossa conversa.

Este documento vai ser feito em duas cópias, uma fica comigo e outra com a entrevistadora.

Local: \_\_\_\_\_ Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

---

Participante da pesquisa

---

Responsável da pesquisa

**\*Autorizo a divulgação de minhas imagens contidas em registros fotográficos durante a realização da entrevista, para fins, exclusivamente, de realização desse estudo e publicação de artigos científicos a ele relacionados.**



## PLANO DE ATUAÇÃO INTEGRADO “PORTO SEGURO”

### REFERÊNCIA:

- Determinação do Decreto Municipal N° 152/GP-PMT de 18 de janeiro de 2018.

### 1. SITUAÇÃO:

#### a) Dados Gerais:

Considerando a determinação do Decreto Municipal N° 152/GP-PMT de 18 de janeiro de 2018, que regulamenta o embarque de cargas marítimas no município de Tabatinga, diante do exposto a Prefeitura Municipal de Tabatinga através da Secretaria Municipal de Segurança Pública e Defesa Social em consonância com a Secretaria Municipal de Produção Rural e Abastecimento, Secretaria Municipal de Saúde, Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Secretaria Municipal de Finanças e Secretaria Municipal Obras, Infraestrutura e Transporte, cria o **PLANO DE ATUAÇÃO INTEGRADO** adotando medidas de fiscalização para o cumprimento do Decreto Municipal N° 152/GP-PMT de 18 de janeiro de 2018.

#### b) Central Integrada de Fiscalização – CIF:

A Central Integrada de Fiscalização será formada por um colegiado permanente no âmbito do Posto de Fiscalização implantado no Porto da Catraia localizado na Orla de Tabatinga, operando de forma integrada com as Secretarias Municipais do Executivo de Tabatinga, junto com as suas coordenações.

### 2. MISSÃO:

#### a) Geral:

- Executar os Artigos do Decreto Municipal N° 152/GP-PMT de 18 de janeiro de 2018;
- Criar o Posto da Central Integrada de Fiscalização;
- Realizar o Patrulhamento Ostensivo, procurando garantir a lei e ordem, proporcionando a sensação de segurança à população presente;

- Organizar o Trânsito, procurando melhorar a fluidez dos veículos nas vias públicas do entorno do Porto da Catraia;
- Fiscalizar os Crimes contra a Saúde Pública;
- Fiscalizar Crimes contra o Meio Ambiente;
- Fiscalizar Crimes Tributários;
- Reorganizar o Espaço Público e
- Redirecionar os Ambulantes cumprindo o Decreto Municipal supracitado;

**b) Específico:**

- Cumprir a execução das Determinações contidas no Decreto referenciado e
- Agir integrado os órgãos fiscalizadores envolvidos neste Plano de Atuação Integrado.

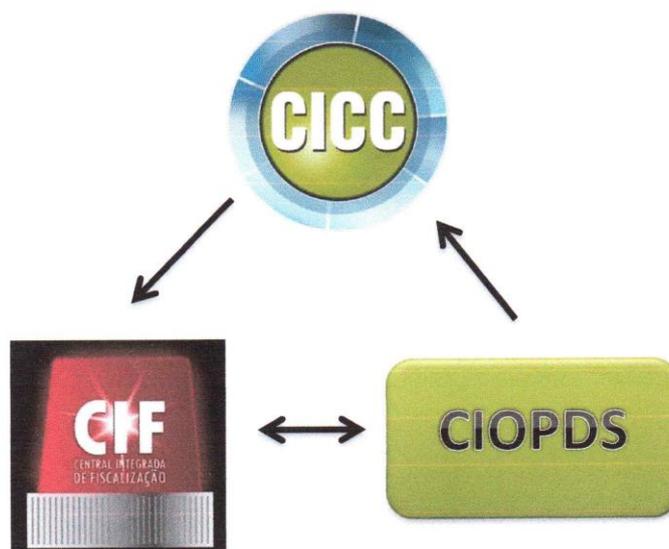
**3. EXECUÇÃO:**

**3.1. Conceito da missão:**

**a) OBJETIVO**

- Garantir o cumprimento das determinações contidas no Decreto Municipal referenciado, adotando as medidas de responsabilidade de cada Secretaria Municipal envolvida.

**4. ARQUITETURA:**



**5. EFETIVO**

**a) COORDENAÇÃO:**

- Conforme Decreto do Comitê Integrado de Ordem Pública e Defesa Social;
- Staff de Secretariado do Chefe do Executivo Municipal de Tabatinga;

**b) POSTO DE FISCALIZAÇÃO:**

- Integrantes da Central Integrada de Fiscalização:

**D) RONDA OSTENSIVA:**

- Serviço Ordinário da Guarda Civil Municipal

**II) ORGANIZAÇÃO DO TRÂNSITO:**

- Agentes do Instituto Municipal de Trânsito e Transporte;
- Guardas Cíveis Municipais do Grupamento Especializado de Trânsito.

**III) CRIMES CONTRA A SAÚDE PÚBLICA:**

- Agentes de Vigilância em Saúde;

**IV) CRIMES CONTRA O MEIO AMBIENTE:**

- Agentes de Meio Ambiente;

**V) CRIMES TRIBUTÁRIOS:**

- Agentes de Tributos

**VI) REORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO:**

- Funcionários da Secretaria Municipal de Obras, Infraestrutura e Transporte;
- Funcionários da Secretaria Municipal de Produção Rural e Abastecimento;

**VII) REDIRECIONAMENTO DOS AMBULANTES:**

- Agentes da Secretaria Municipal de Produção Rural e Abastecimento;

**6. APLICAÇÃO:**

**a) POSTO DE FISCALIZAÇÃO:**

O posto de fiscalização será criado nas proximidades do anfiteatro da Orla de Tabatinga, com estrutura:

- Tipo de Container: ESCRITÓRIO.



- Comprimento externo: 6,00m.
- Altura: 2,40m.
- Largura: 2,40m.
- Entrada energia: 110 V e/ou 220V.
- **Janelas:** 01.
- Portas: 02.
- Caixa d'água de 500 litros;

Esta estrutura estará instalada sobre um Piso de concreto, coberta com telha ondina sobre a sua extremidade e ao seu redor.



**b) RONDA OSTENSIVA:**

A Ronda Ostensiva, será realizada pelo serviço Ordinário da Guarda Civil Municipal, composto por 04 (quatro) Guardas Civis Municipal, montado em viatura tipo Motocicleta.

**c) ORGANIZAÇÃO DO TRÂNSITO:**

A organização do Trânsito, será realizado pelos Agentes do Instituto Municipal de Trânsito e Transporte e Grupamento Especializado de Trânsito, composto (01) um agente respectivamente.

**d) CRIMES CONTRA A SAÚDE PÚBLICA:**

Será fiscalizado essa fiscalização por (01) um à (02) dois Agentes de Vigilância em Saúde;

**e) CRIMES CONTRA O MEIO AMBIENTE:**

Será fiscalizado por (01) um à (02) dois Agentes de Meio Ambiente;

**f) CRIMES TRIBUTÁRIOS:**

Será fiscalizado por (01) um à (02) dois Agentes de Tributos



**g) REDIRECIONAMENTO DOS AMBULANTES:**

Será realizado pelos Agentes da Secretaria Municipal de Produção Rural e Abastecimento, que fará o levantamento notificando os que possuem vaga na feira municipal para ocuparem os seus devidos espaços e mobilizará os que não possuem vaga na feira municipal;

**h) FISCALIZAÇÃO DOS AMBULANTES:**

Será fiscalizado por 01 (um) à 02 (dois) Agentes da Secretaria Municipal de Produção Rural e Abastecimento;

**i) REORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO:**

Será realizado pela Secretaria Municipal de Obras, Infraestrutura e Transporte e suas coordenações, fazendo levantamento da área e criando novo design.

**7. VIATURAS EMPREGADAS:**

Todas as viaturas disponíveis das Secretarias envolvidas.

**8. NORMAS ADMINISTRATIVAS:**

- a) Uniforme: O regulamentar;
- b) Equipamento: O regulamentar.

**9. CROQUI:**

**a) FOTO AÉREA DO TEATRO DE OPERAÇÕES:**



