

Turismo, megaeventos esportivos e a Copa do Mundo de 2014: um olhar na/da tríplice fronteira amazônica Brasil-Peru-Colômbia

Turism, mega sporting events and 2014 World Cup: a view at/from the Amazonian tri-border Brazil-Peru-Colombia

Turismo, megaeventos deportivos y la Copa del Mundo de 2014: una mirada a/ desde la triple frontera amazónica - Brasil-Perú-Colombia

Alex Butel-Ribeiro, Tatiana Schor

Dossier: Retos actuales de las ciudades fronterizas amazónicas

Artigo de pesquisa. Editores: Nohora Carvajal, Carlos Zárate **Recebido:** 2017-04- 27. **Devolvido para revisões:** 2017-08-31 **Aceito:** 2017-11-15 **Como citar este artigo:** Butel-Ribeiro, A. & Schor, T. (2017). Turismo, megaeventos esportivos e a Copa do Mundo de 2014: Um olhar na/da tríplice fronteira amazônica Brasil-Peru-Colômbia. *Mundo Amazónico*, 8(2): 27-48.
doi: <http://dx.doi.org/10.15446/ma.v8n2.64472>

Resumo

Pela segunda vez na história, o Brasil foi palco do mais importante torneio de futebol do planeta: a Copa do Mundo da FIFA. Na edição realizada em 2014, a região amazônica participou diretamente do processo, tendo a cidade de Manaus como uma das doze sub-sedes eleitas. O presente artigo surge a partir de reflexões sobre esse megaevento esportivo e seus impactos na Pan-Amazônia. Busca-se compreender os legados e impactos da Copa do Mundo de 2014 como megaevento esportivo na região da tríplice fronteira amazônica Brasil-Peru-Colômbia, com enfoque nas cidades de Tabatinga (BR) e Leticia (CO). Considerando que estas cidades não foram cidades-sede do mundial, reconhecemos a sua importância como de entrada dos torcedores ao território brasileiro para assistir aos jogos em Manaus e em outras cidades brasileiras. Pouca ênfase foi dada as cidades fora do circuito do megaevento em questão deixando de lado a análise das reconfigurações espaciais e territoriais vinculadas a esta atividade de cunho global no território nacional. A partir de extensos trabalhos de campo em ambas as cidades no período anterior ao evento (2013), durante o ano e época do evento (2014) e

Alex Butel Ribeiro. Geógrafo, Mestre em Geografia. Pesquisador do Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia – Nepecab. alexbutel@gmail.com
Tatiana Schor. Professora Associada do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas, Manaus. Pesquisadora do Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia – Nepecab. Cátedra Ruth Cardoso, Columbia University NYC 2016-2017, Fulbright-Capes, Pesquisadora PQ/CNPq. tschor@ufam.edu.br

posterior (2015), reconhecemos algumas transformações infraestruturais na rede hoteleira de Letícia e impactos de curta duração no sistema de transporte de Tabatinga. Apesar de pontuais e relativamente simplórias, as mobilizações que ocorreram nas duas cidades se mostraram relevantes, e deixam claro não apenas o “pouco” que foi feito, mas especialmente o “muito” que poderia ter sido feito e não foi. Este “muito” não diz respeito apenas às infraestruturas urbanas, hotelaria, comunicação e transporte, que não foram melhoradas. Refere-se principalmente à oportunidade perdida por parte do poder público e da iniciativa privada tri-nacional de unirem forças para consolidar ainda mais a importante rede urbana pan-amazônica que a região da tríplice fronteira Brasil-Peru-Colômbia estabelece.

Palavras-chave: Copa do Mundo; tríplice fronteira; Tabatinga; Letícia; Amazônia.

Abstract

For the second time in history, Brazil hosted the most important football tournament on the planet: the FIFA World Cup. In the edition held in 2014, the Amazon region participated directly in the process, with the city of Manaus as one of the 12 subsections elected. This article is based on considerations on this mega-sport event and its impacts on Pan-Amazonia. In order to understand the legacies and impacts of the 2014 World Cup as a mega-sport event in the Amazonian region of the Brazil-Peru-Colombia the cities of Tabatinga (BR) and Letícia (CO) were analysed. Considering that these cities were not host cities of the world championship, we recognize their importance as entry to the Brazilian territory to watch the games in Manaus and other Brazilian cities. Not much emphasis was given to cities outside the mega-event circuit in question, leaving aside the analysis of spatial and territorial reconfigurations linked to this global activity in the national territory. From extensive fieldwork in both cities in the period prior to the event (2013), during the year and season of the event (2014) and later (2015) we recognize some infrastructural transformations in the Letícia hotel chain and short-term impacts on the system of transportation in Tabatinga. Although relatively brief and relatively simple, the mobilizations that took place in the two cities proved to be relevant, making clear not only the “little” that was done, but especially the “much” that could have been done and was not. This “much” does not only concern urban infrastructures, hotels, communication and transport, which have not been improved. It refers mainly to the missed opportunity on the part of the public power and the tri-national private initiative to join forces to further consolidate the important pan-Amazonian urban network that the region of the Brazil-Peru-Colombia Triple Border establish.

Keywords: World Cup; tri-border; Tabatinga; Letícia; Amazonia.

Resumen

Por segunda vez en la historia, Brasil fue escenario del más importante torneo de fútbol del planeta: la Copa Mundial de la FIFA. En la edición realizada en 2014, la región amazónica participó directamente del proceso, teniendo la ciudad de Manaus como una de las doce subsecciones elegidas. El presente artículo surge a partir de reflexiones sobre ese megaevento deportivo y sus impactos en la Pan-Amazonia. Se busca comprender los legados e impactos de la Copa del Mundo de 2014 como megaevento deportivo en la región de la triple frontera amazónica Brasil-Perú-Colombia con enfoque en las ciudades de Tabatinga (BR) y Letícia (CO). Considerando que estas ciudades no fueron ciudades sede del mundial, reconocemos su importancia de entrada al territorio brasileño para asistir a los partidos en Manaus y en otras ciudades brasileñas. Poco énfasis se dio a las ciudades fuera del circuito del megaevento en cuestión dejando de lado el análisis de las reconfiguraciones espaciales y territoriales vinculadas a esta actividad global en el territorio nacional. A partir de extensos trabajos de campo en ambas ciudades en el período anterior al evento (2013), durante el año y la época del evento (2014) y posteriormente (2015), reconocemos algunas transformaciones infraestructurales en la red hoteleira de Letícia e impactos de corta duración en el sistema de transporte de Tabatinga. A pesar de puntuales y relativamente simplistas, las movilizaciones que ocurrieron en las dos ciudades se mostraron relevantes y dejan claro no solo lo “poco” que se hizo, sino especialmente lo “mucho” que podría haber sido hecho y no fue. Este “mucho” no se refiere solo a las infraestructuras urbanas, hotelaría, comunicación y transporte, que no se han mejorado. Se refiere principalmente a la oportunidad perdida por parte del poder público y de la iniciativa privada trinacional de unir fuerzas para consolidar aún más la importante red urbana panamazónica que la región de la triple frontera Brasil-Perú-Colombia establece.

Palabras clave: Copa del Mundo; triple frontera; Tabatinga; Letícia; Amazonas.

O debate sobre os megaeventos esportivos

A Copa do Mundo enquanto megaevento esportivo é um dos principais espetáculos do planeta. Um acontecimento ímpar que transcende campo esportivo e midiático e sua realização afeta distintas esferas da vida social e cultural (Proni & Silva 2012). Afloram sentimentos de nacionalismo, orgulho, idolatria, esperança pelo título e confiança em sua seleção.

O futebol faz parte do mercado que se estabeleceu com a transformação desse esporte em um negócio global que movimenta bilhões nas principais moedas mundiais todos os anos (Raeder 2010; Proni & Silva 2012), instituindo uma “nova economia do esporte” (Mascarenhas 2011b: 19).

Não só o futebol e seu principal evento, a Copa do Mundo, mas os grandes eventos esportivos como as Olimpíadas, adquiriram nas últimas décadas magnitudes antes inconcebíveis, fruto do extraordinário crescimento no volume de investimentos que atraem a cada edição e complexas estratégias de marketing. Os megaeventos esportivos tornam-se “sem parâmetro de comparação com nenhum outro fenômeno social” (Mascarenhas 2011b: 17). Esse fato pode ser exemplificado com a intensa relação que o futebol mundial passou a ter com a iniciativa privada de patrocínios, com a mídia publicitária e de marketing, além da criação no Brasil do Ministério do Esporte em 2003, que modificou o status do mundo esportivo de nosso país (Filgueira 2008).

A união do esporte com o mundo econômico e político abriu portas para novas discussões, o que modificou as abordagens teóricas dos megaeventos esportivos e da Copa do Mundo (Villano & Terra 2008: 103). Sob essa ótica, refletir sobre tal evento perpassa esse modo de presenciá-lo a partir do ponto de vista esportivo e cultural, agora simplórios. Por conta da magnitude do processo, passou a ser importante refletir sobre os custos, os formatos organizativos e os possíveis efeitos na sociedade, no território (Mascarenhas 2011a; 2011b) e no ambiente.

Existe na literatura uma “abordagem crítica das estruturas e dos processos sociais, políticos e econômicos que envolvem a ascensão desses eventos” (Mascarenhas 2011b: 18). Constrói-se uma visão crítica da mercantilização do esporte e dos discursos midiáticos e contraditórios, elaborados para a promoção dos eventos, plantando a esperança de desenvolvimento econômico e social e ao mesmo tempo tem-se a expectativa de possíveis legados e impactos (positivos) que os eventos podem trazer para o país-sede.

Estudos econômicos, políticos, sociais e infraestruturais dos megaeventos publicados com maior frequência (principalmente por conta da “onda” de megaeventos esportivos que o Brasil vem sediando e ainda irá sediar nesse começo de século XXI: Jogos Pan-Americanos em 2007, Copa do Mundo em

2014 e Jogos Olímpicos e Paraolímpicos em 2016), possibilitam a formulação de hipóteses específicas, além do entendimento de conceitos e metodologias sobre o tema. Assim, permite-nos conceituar e caracterizar os megaeventos esportivos e consequentemente a Copa do Mundo enquanto parte desse processo.

Os megaeventos esportivos são eventos de curta e preestabelecida duração, apresentando grandiosidade em termos de público, mercado alvo, nível de envolvimento financeiro, do setor público, efeitos políticos, extensão de cobertura televisiva, construção de instalações e impacto sobre o sistema econômico e social da comunidade anfitriã.

Villano et al. (2008) referem-se a megaeventos esportivos como um acontecimento de abrangência global, com grande destaque em termos de mídia internacional, envolvimento financeiro do governo e efeitos políticos. O Estado e a iniciativa privada percebem tais eventos como instrumentos privilegiados para o exercício do *city marketing* no contexto atual da “guerra dos lugares”. Nesse sentido, passaram a ver a Copa do Mundo como caminho para o desenvolvimento de determinadas infraestruturas e políticas que antes não teriam justificativas políticas para realizá-las. E estão corretos.

De fato, os megaeventos esportivos geram oportunidades para acelerar o crescimento e o desenvolvimento das cidades-sede, dão visibilidade internacional ao país, estimulam novos empreendimentos e movimentam a economia (Estender et al. 2011: 3). Além disso, implicam em grandes obras, impulsionam melhoria da infraestrutura e dos transportes urbanos, deixando um legado às comunidades locais e à população.

Desse modo, são vistos especialmente como oportunidades para as cidades obterem benefícios (Araujo et al. 2008). Consequentemente, as cidades sedes são inseridas em um contexto internacional de cidades, cujos legados deixados pelos eventos esportivos torná-las-iam conhecidas.

Ao sediarem um evento desse porte, tornam-se centros midiáticos globais, ganham a qualidade de cidades disciplinadas, competitivas, saudáveis, vigorosas e empreendedoras, prontas para competirem com outros centros urbanos mundiais (Mascarenhas 2011b). É nesse ponto de vista que a Copa de 2014 configurou-se entre os megaeventos mais almejados pelos empreendedores urbanos brasileiros.

Nesse contexto, sua caracterização deve ser realizada tendo em vista: (a) os discursos desenvolvimentistas; (b) a promoção de legados e; (c) os impactos do evento nas diversas escalas. Tríade caracterizada pela contradição, uma vez que o que parece mais atraente é a promessa de um ótimo retorno econômico (sobretudo para grupos hegemônicos) que se sobressai frente aos outros possíveis benefícios (coletivos) que o megaevento pode trazer (Estender et al. 2011).

Como de fato se dá este processo quando se pensa o território nacional como um todo e se avalia locais fora das cidades-sedes? Este artigo busca compreender quais foram os legados e os impactos da Copa do Mundo de 2014 como megaevento esportivo em regiões distantes, porém conectadas as cidades-sedes como é o caso da região da tríplice fronteira amazônica Brasil-Peru-Colômbia, as cidades de Tabatinga (BR) e Letícia (CO), conectadas por via fluvial e aérea a Manaus (cidade-sede) e desta as outras cidades-sedes brasileiras.

Apesar destas cidades não serem cidades-sede do Mundial, reconhecemos a sua importância como ponto de entrada dos torcedores no território nacional para assistir aos jogos em Manaus e depois em outras cidades brasileiras. Consideramos também o fato de que poucos estudos foram realizados nas cidades além do grande circuito do megaevento em questão deixando de lado a análise de importantes reconfigurações espaciais e territoriais vinculados a esta atividade de cunho global. Desta discussão pretende-se mostrar como os megaeventos esportivos vinculam lugares distantes aos fluxos globalizados que eventos deste porte têm e que por isso deveriam fazer parte dos processos decisório nacional referentes aos impactos e legados da Copa do Mundo de 2014.

A Copa do Mundo de 2014 e o cenário amazônico

Em uma disputa regional, Manaus vence Belém e se torna a responsável por sediar quatro jogos do Mundial em 2014. De fato, não houve uma justificativa clara sobre a escolha da capital amazonense como sub-sede regional. Talvez pela maior visibilidade que atualmente Manaus possui comparado à capital paraense, ou por questões de poder político-econômico. De qualquer maneira, a Copa do Mundo chegava à Amazônia.

Por um lado, a escolha de uma cidade amazônica enquanto sede da Copa mostrou a importância econômica e ambiental da região no âmbito nacional e internacional. Mas por outro, nota-se que foi baseada sobretudo em preceitos superficiais e noções ausentes de conhecimento da realidade regional. A cidade de Manaus (como grande parte das sedes brasileiras) não estava preparada estruturalmente para um evento desse porte, apesar de tê-lo realizado. Para se adequar às condições impostas pelo órgão supremo (FIFA), as cidades, e Manaus em particular, precisavam modificar boa parte de sua infraestrutura urbana. O mais simbólico seria o local dos jogos: os estádios que viraram arenas. Em segundo plano, as estruturas portuárias fluviais e aéreas, bem como o sistema de mobilidade urbana. Finalmente, as estruturas turísticas.

A Arena da Amazônia substituiu o antigo Estádio Vivaldo Lima (Vivaldão), projetado pelo importante arquiteto Severiano Porto; o projeto ganhou o prêmio Nacional de Arquitetura e foi inaugurado em 1970. Foi o maior estádio de futebol do Amazonas com capacidade de 43.000 pessoas. Por conta da pouca expressão do futebol amazonense no cenário nacional, o Vivaldão era utilizado

principalmente para a realização de jogos do Campeonato Amazonense e do maior campeonato de “pelada” do Brasil, o Campeonato de Peladas do Amazonas, o Peladão.

De fato, a construção do novo estádio foi a única infraestrutura urbana que se realizou. As demais infraestruturas planejadas não saíram do papel. Na parte de infraestrutura turística não houve uma política pública significativa, os investimentos que ocorreram foram por parte da iniciativa privada. Por fim os jogos aconteceram e a Arena permanece (vazia).

Tríplice fronteira amazônica

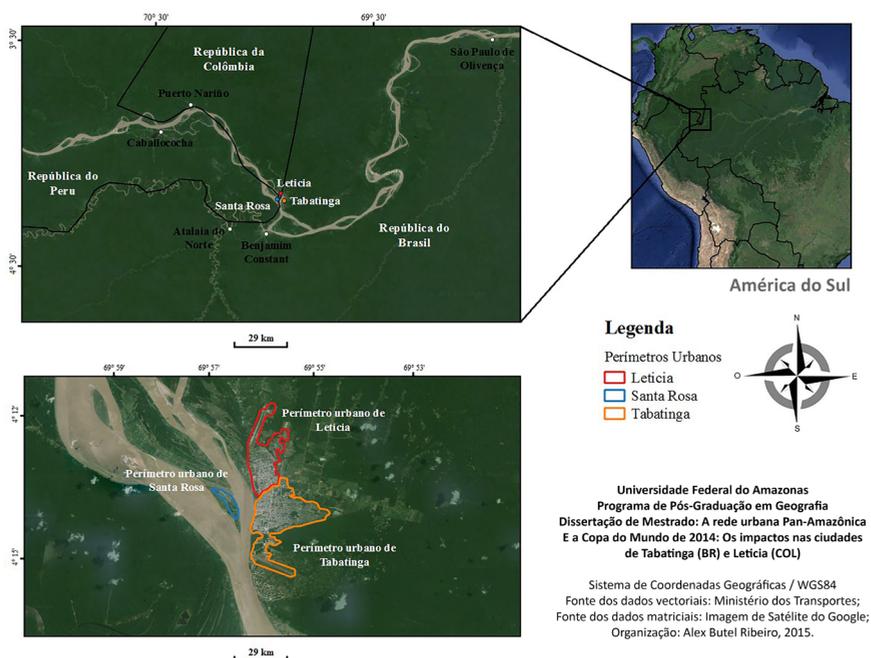


Figura 1. Mapa tríplice fronteira amazônica. Fonte: Butel-Ribeiro (2015).

A Copa do Mundo e as cidades da tríplice fronteira amazônica

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

Em termos de rede urbana considera-se como região de influência os extremos de Iquitos no Peru e Manaus no Brasil (Machado & Nogueira 2016). Existe uma complexa rede urbana estruturada por cidades e vilas e ligadas por diversos meios de transporte nos três países. O transporte fluvial tanto de mercadorias (de todos os tipos) quanto de pessoas (de todos os países) é estruturante na dinâmica da rede (Butel-Ribeiro 2016a).

O foco da análise deste estudo foram as cidades fronteiriças de Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia), mas incluiu também as cidades peruanas de Santa Rosa e Caballococha (Peru) além de Benjamin Constant (Brasil) e Puerto Nariño (Colômbia). A figura 1 abaixo ilustra a região.

Devido à quase inexistência de rodovias na região da tríplice fronteira amazônica, fluxos rodoviários são escassos e ocorrem quase que exclusivamente entre as cidades de Tabatinga e Letícia. Os fluxos que ocorrem entre as cidades de Tabatinga e Letícia estão organizados em um “eixo estruturante contínuo compreendido por uma avenida de duas vias, cada uma com duas pistas e um canteiro central. Esta via atravessa Tabatinga e Letícia no sentido norte-sul somando uma extensão de aproximadamente 6 km” (Euzébio 2011: 103). Esse eixo de circulação que viabiliza as relações trata-se da Avenida da Amizade em Tabatinga, nomeada Avenida Internacional em Letícia.

A motocicleta é o principal modal de transporte urbano nas cidades da Amazônia. Em Tabatinga e Letícia essa realidade não é diferente. Em Tabatinga, o serviço de mototáxi é formalmente organizado. A cidade brasileira conta com seis associações desses motociclistas (Butel-Ribeiro 2016a). Os moto-carros leticianos em 2014 não estavam formalmente organizados em associações ou sindicatos.

A cidade brasileira não conta com serviço de transporte coletivo público. O transporte coletivo existente é privado, onde “cerca de 50 coletivos cobrem as rotas entre Tabatinga-Letícia e outras localidades periféricas. [...] são em sua maior parte do tipo furgões (vans) e kombis de 8 a 18 lugares” (Euzébio 2011: 104).

É claro que a rede urbana que se estabelece com a forte circulação de pessoas entre as cidades relaciona-se com a comercialização de mercadorias. Nesse sentido, Tabatinga atua especialmente na venda de produtos alimentícios industrializados provenientes de Manaus e de outras regiões do Brasil (Schor et al. 2015). Os produtos peruanos das redes informais do transporte fluvial entram no circuito (Souza 2015). Letícia por sua vez chama atenção dos brasileiros por seus produtos importados a partir do transporte aéreo, originais e isentos de impostos, portanto, mais baratos. Idas e vindas entre as áreas comerciais das duas cidades são intensas, a movimentação de motos e moto-carros e o barulho são constantes.

Os fluxos aéreos de voos regulares são o meio de integração da distante região da tríplice fronteira com grandes centros regionais e nacionais de Brasil (Manaus), Peru (Iquitos) e Colômbia (Bogotá). O fluxo entre as cidades colombianas de Letícia e Bogotá ganha destaque uma vez que além do objetivo de integração, possui também o intuito de abastecimento comercial (sentido Bogotá-Letícia). A cidade de Letícia ainda estabelece conexões aéreas com os municípios mais próximos no âmbito da Amazônia colombiana: La Chorrera, La Pedrera, Tarapacá, e com a cidade peruana de Iquitos.

O transporte fluvial surge como principal formador de redes urbanas complexas que definem esta região. Essas redes podem ser locais, regionais e internacionais, formais e informais, legais e ilegais. A cidade de Tabatinga, a partir de sua região portuária, tem um papel importante na articulação das cidades fronteiriças. Nesse sentido, a região portuária de Tabatinga é um ponto fixo que emite e recebe fluxos locais, regionais e internacionais, tornando a cidade o principal nódulo na rede urbana fluvial da tríplice fronteira amazônica.

A cidade de Santa Rosa e outros pequenos núcleos peruanos também merecem destaque enquanto importantes entrepostos de dinamização das redes que se estabelecem na tríplice fronteira. A circulação de pessoas e mercadorias é realizada principalmente no trecho Santa Rosa-Tabatinga. Porém não é apenas Santa Rosa que tem essa relação direta com a cidade brasileira. As articulações se estendem a outras cidades, como Iquitos e Caballococha e até mesmo a pequenas localidades rurais.

É neste contexto urbano de fronteira que, por meio de um extenso trabalho de campo nas cidades de Tabatinga (BR) e Letícia (CO) no período anterior ao evento (2013), durante o ano e época do evento (2014) e posterior (2015) que buscou-se acompanhar os efeitos da realização da Copa do Mundo de 2014 no Brasil na região da tríplice fronteira.

Os impactos do Mundial nas cidades gêmeas

Para a compreensão dos impactos do megaevento esportivo nas cidades gêmeas foram delineadas algumas questões orientadoras e elaborados alguns procedimentos metodológicos de pesquisa de campo. As questões: Quais os impactos da Copa do Mundo de 2014 em cidades que não são sede de jogos? Como avaliar possíveis impactos do Mundial em cidades amazônicas que passaram por um processo de urbanização diferenciado? Como avaliar impactos em cidades estratégicas, propensas a fazerem parte do circuito turístico ou *hub* de transporte na Amazônia? Quais são os impactos do evento global em uma realidade local/regional? O que esperar da fronteira entre o Brasil e a Colômbia, dois países com forte tradição futebolística? Quais são os impactos da Copa do Mundo em Tabatinga e Letícia?

Os procedimentos metodológicos perpassaram pelo levantamento e leitura de referenciais bibliográficos sobre os temas específicos e aquisição de dados secundários em sites oficiais dos dois países. As idas a campo (março de 2013, setembro de 2013, junho de 2014, outubro 2014 e abril de 2015) nortearam o desenvolvimento da pesquisa. As visitas às cidades de Tabatinga e Letícia ocorreram antes, durante e após a Copa do Mundo e foram baseadas em dois procedimentos principais: observação da dinâmica urbana e entrevistas. As observações foram subsidiadas com o registro fotográfico e filmagens.

As entrevistas foram divididas em entrevistas abertas e fechadas. As entrevistas abertas ocorreram com um roteiro simples de questões, buscando maiores informações sobre o tema analisado. Já as entrevistas fechadas foram elaboradas com um roteiro de questões mais complexo e mediante a aprovação de oficiais institucionais, objetivando a obtenção de dados primários, sigilosos e que não estão plenamente disponíveis para a população de modo geral. Ocorreram com representantes da hotelaria e de instituições públicas e privadas que disponibilizaram os dados primários utilizados na pesquisa. Os dois últimos campos, após o evento, limitaram-se a observar os pontos de interesse e conversar com os donos de hotéis que foram entrevistados antes do evento.

A pesquisa campo de setembro de 2013, que incluiu entrevistas aos funcionários municipais de Tabatinga, aos principais empresários hoteleiros e aos principais empresários do ramo de alimentação em ambas as cidades, abriu um leque de análise e foi possível criar um cenário de como seria a Copa do Mundo nas duas principais cidades fronteiriças (Butel-Ribeiro 2015). O cenário construído foi o de que em Tabatinga pouquíssimo seria feito, tanto pela iniciativa privada quanto pelo poder público. Em Letícia havia indicações que a iniciativa privada, principalmente a hotelaria, teria certa mobilização, pois perceberam que a região era uma peculiar porta de entrada ao Brasil.

A partir deste cenário propusemos analisar os possíveis impactos da Copa do Mundo no âmbito das infraestruturas urbanas, redes de transporte e hoteleira das cidades. Destacaremos aqui os impactos ocorridos. Em sua maioria, podem ser caracterizados como impactos pontuais e que certamente não influenciaram a dinâmica urbana das duas cidades. A única exceção para Tabatinga foram os impactos nas redes de transporte e Letícia teve seus fluxos turísticos intensificados, como já era esperado.

O caminho mais fácil para adquirirmos informações a respeito da mobilização do poder público municipal em Tabatinga, em se tratando do quesito infraestrutura urbana, certamente seria a Secretaria Municipal de Turismo. A Secretaria em questão estava funcionando no Centro de Atendimento ao Turista. Realizou-se a primeira visita a instituição em setembro de 2013.

Nessa visita, ficou claro que no âmbito da Secretaria Municipal de Turismo pouco estava sendo planejado em relação à Copa do Mundo. Não havia nenhum planejamento de atividades para o período do evento. Ao retornarmos em

junho de 2014, percebemos que apesar da ausência de um planejamento em um primeiro momento, algumas ações foram realizadas na cidade. Essas ações realizadas pela prefeitura não podem ser caracterizadas de outra maneira a não ser como pífias, pontuais e superficiais, ratificando o descaso.

Trata-se apenas de: (a) alocação de placas de boas vindas ao Brasil (o que remete ao conhecimento de que a cidade é uma porta de entrada estrangeira para Amazônia e para o país); (b) enfeite e pintura da Avenida da Amizade (prática típica de qualquer outra cidade brasileira); e (c) asfaltamento de algumas ruas (não se sabe se essa ação foi destinada à Copa ou esteve relacionada às eleições governamentais de outubro de 2014).

Concomitantemente, a nova sede do Centro de Atendimento ao Turismo estava em reforma, o que poderia indicar uma preparação para recepção de turistas. Entretanto, a própria representante da Secretaria de Turismo nos informou que a obra não era voltada para a realização da Copa do Mundo, uma vez que havia sido iniciada há poucos meses e sua previsão de término era para os meses finais de 2014, após o evento esportivo.

A prefeitura de Letícia também enfeitou a cidade. Algumas placas de boas vindas foram alocadas na avenida que liga ao aeroporto Alfredo Vásquez Cobo. Bares e restaurantes igualmente entravam no clima da Copa do Mundo.

Em ambas as cidades percebe-se que o investimento das municipalidades se restringiu a pintura de ruas no caso de Tabatinga e placas de boas vindas em ambas as cidades. Esta mobilização por parte do poder público, apesar de insignificante em termos de impactos urbanos, mostra que em ambas as cidades havia um entendimento de que turistas com destino aos eventos da Copa do Mundo no Brasil passariam por esta fronteira.

Em Tabatinga e em Letícia foram realizadas entrevistas com empresários do ramo hoteleiro. O roteiro das entrevistas foi organizado nos seguintes pontos: (a) o número de quartos e funcionários do estabelecimento, bem como se os mesmos falavam outro idioma além do espanhol ou português; (b) se o estabelecimento estaria planejando algo para o Mundial, como modificações estruturais, pacotes de serviços e parcerias com empresas de transporte e alimentação; (c) se o estabelecimento possuía internet e piscina; e (d) o número médio de hospedagens nos últimos três meses e a origem dos mesmos (relativos ao momento das entrevistas: setembro de 2013).

As respostas obtidas em Tabatinga eram simples e diretas: não serão realizados investimentos para o período da Copa do Mundo. Decisão tomada em face de não se acreditar que realmente a cidade seria uma porta de entrada ao país e, mesmo que se apresentasse como tal, tinha-se a ideia de que certamente os viajantes prefeririam se hospedar em Letícia, cidade com um fluxo de turismo interno colombiano mais consolidado e por isso com

uma rede de hotelaria mais ampla e de melhor qualidade quando comparada com o lado brasileiro.

Para análise da hotelaria em Letícia escolheram-se os cinco maiores hotéis tanto em termos de tamanho quanto relativo ao número de turistas estrangeiros hospedados. De forma aleatória foram visitados dois hotéis menores. Consideramos a amostragem significativa, pois podem-se tirar interessantes informações. A quantidade de hospedagens dos principais hotéis das cidades chama atenção. Principalmente com relação aos hóspedes estrangeiros. Todos os hotéis mencionaram o recebimento de hóspedes europeus, mas principalmente de outras regiões da Colômbia. Nota-se que todos os hotéis possuem serviço de telefonia e internet e a maioria possui piscina. Todos possuem funcionários que compreendem bem e falam razoavelmente o português. Alguns possuem funcionários que dominam razoavelmente o inglês.

Naquele momento, as possíveis ações visando a Copa do Mundo, os planos e opiniões dividiam-se. O hotel Anaconda, por exemplo, informou que já possui reservas para o período do Mundial e que até tal período, talvez fechasse pacotes de serviços para os interessados. O representante do hotel Decamerón, unidade de uma importante rede de hotéis na região do Caribe, informou que aguardava a proximidade do evento para tomar decisões. O hotel Yuruparí informou que já buscava firmar parcerias e a formulação de pacotes de serviços com empresas aéreas, de alimentação e hotéis no Brasil para o período da Copa. Por outro lado, o gerente do hotel Waira confirmou que não haveria nenhuma ação no estabelecimento visando a Copa do Mundo. Ele acreditava que não haveria jogos em Manaus, por conta dos atrasos na construção da Arena da Amazônia. Eram opiniões divergentes.

Ao retornarmos à cidade já no período do mundial, novamente conversamos com os representantes da hotelaria de Letícia. Não foi passado um dado exato sobre a quantidade de turistas que os hotéis ou a cidade receberam por conta da Copa do Mundo. Estimava-se que cerca de 30.000 turistas chegariam à fronteira às vésperas do Mundial, o que praticamente equivale ao fluxo anual de turistas da cidade.

Dessa forma, foi relatado que uma considerável quantidade de turistas chegou à cidade semanas antes do início da Copa. Mas longe do número que se esperava. Esses turistas movimentaram a economia de forma pontual, uma vez que as hospedagens voltaram-se apenas para uma diária ou duas no máximo, e consumo (alimentação e acessórios, por exemplo) basicamente se fez nesses dois ou três dias de estadia na fronteira. Esse fato já era esperado.

Segundo relatos colhidos em campo, em normalidade, cerca de 2.500 turistas chegam à Letícia mensalmente, principalmente de fluxos oriundos de outras regiões da Colômbia. Estrangeiros também perfazem número

considerável. Desse total, em média cerca de 1.500 vão a Polícia Federal de Tabatinga para legalizarem sua entrada no Brasil. Com base nos dados disponibilizados pela unidade da Polícia Federal tabatinguense que serão apresentados adiante, estima-se que entre 6.500 e 7.000 turistas chegaram à fronteira entre maio e junho, onde pouco mais de 4.200 entraram no Brasil.

A forma que foi realizada a venda de ingressos para os jogos que ocorreriam na Arena da Amazônia, assim como dos outros estádios, certamente foi um empecilho para a concretização de pacotes de serviços e parcerias como havia sido relatado anteriormente.

A FIFA realizou a venda através de sorteios e em fases pela internet, dificultando a aquisição das entradas pelos altíssimos preços, ausência de meia-entrada e possibilidade de aquisição de apenas um ingresso por Cadastro de Pessoa Física – CPF, mediante um cadastro burocrático. Tudo para evitar a venda informal dos bilhetes. A iniciativa privada pouco pode fazer quanto a isso. Em lugares com acesso precário à internet, como Tabatinga, Letícia e Iquitos, a venda ficou certamente prejudicada.

Os impactos nos setores comerciais e de serviços hoteleiros, bem como o infraestrutural foram extremamente pontuais. Assim, indiscutivelmente, os principais impactos ocorridos nas cidades de Tabatinga e Letícia oriundos da Copa do Mundo de 2014 se apresentaram no âmbito das redes de transportes.

No transporte intraurbano/interurbano

Em setembro de 2013 surgiu a informação de que o Sebrae, em parceria com a prefeitura de Tabatinga, realizaria cursos de capacitação de idiomas aos moto-taxistas da cidade, visando o recebimento de turistas para a Copa e um bom atendimento a esse público. Porém o projeto não veio a termos.

Certamente esse fato foi uma das grandes decepções ou desperdício de oportunidade por parte da cidade de Tabatinga. Era a oportunidade perfeita para que os mototaxistas tabatinguenses realizassem algum tipo de qualificação profissional comprovada, podendo usufruir futuramente até mesmo fora de seu campo profissional. E pior, ficou muito claro que no âmbito dos deslocamentos por transporte terrestre entre as cidades os grandes beneficiados foram os moto-carros colombianos, principal forma de deslocamento dos turistas que chegavam à fronteira.

Esse transporte acabou adquirindo o destaque, pois os turistas que chegaram à fronteira, o fizeram através de Letícia. E devido às maiores e melhores possibilidades hoteleiras, se hospedaram principalmente na cidade colombiana, mas precisavam ir a Polícia Federal no Brasil para legalizar sua entrada no país e o meio de transporte mais fácil e barato são os moto-carros leticianos.

Em termos de transporte da tríplice fronteira para as arenas de jogos existem duas alternativas: aéreo e fluvial. Existem treze navios-a-motor (os Recreios), embarcações grandes que realizam viagens até Manaus. O preço da passagem no trecho Tabatinga-Manaus é de R\$ 200,00 (aprox. US\$90,00), com um tempo de percurso de três dias (Butel-Ribeiro 2015). Já as lanchas expressos, Crystal e Glória de Deus, o valor da passagem é de R\$ 430,00 (aprox. US\$195,00) e apesar de ser mais que o dobro da passagem dos navios-a-motor o passageiro chega ao seu destino mais rapidamente, uma vez que a viagem até Manaus dura em média trinta horas.

A região portuária de Tabatinga conta com a presença de três portos distintos: o Terminal Hidroviário de Tabatinga, o Porto do Voyager e a Beira, na qual os dois primeiros ganham destaque nos deslocamentos realizados até Manaus pois não há ancoragem de grandes barcos que fazem o trajeto até Manaus a partir da Beira (Butel-Ribeiro 2016a).

É importante ressaltar que essa divisão influenciou a aquisição de dados de fluxos de passageiros no período da Copa. De um lado, temos o Terminal Hidroviário de Tabatinga: as passagens compradas são sistematizadas em ambiente computadorizado em poder do Ministério dos Transportes, através da Ahimoc/Venturelli. Logo, a aquisição de dados sobre o fluxo de passageiros foi facilitada. Porém das treze embarcações de grande porte do tipo Recreio, que partem de Tabatinga para Manaus, apenas cinco saem do terminal hidroviário.

Por outro lado, no Porto do Voyager a lista de passageiros é manualmente escrita em papel avulso sendo entregue ao comando da embarcação, o que torna o acesso aos dados extremamente complicado. Felizmente, uma segunda via do mesmo documento é obrigatoriamente entregue a unidade tabatinguense da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa. Foi a partir desse segundo caminho que tivemos acesso aos dados de passageiros do Porto Voyager. Entretanto, os dados repassados carecem de informações específicas por embarcação pois estão apresentados como a somatória de todas as embarcações.

Na pesquisa obtivemos os dados da quantidade de passageiros que realizaram deslocamentos até Manaus a partir do transporte do tipo Recreio, no período do início do Mundial. Dessa forma, foram contabilizados os dados obtidos no Terminal Hidroviário de Tabatinga e feita uma estimativa da quantidade de passageiros no Porto do Voyager a partir das listas obtidas pela Anvisa. As estimativas mostraram os seguintes dados, que possivelmente estão bem próximos à realidade: (a) oito viagens de maio: 376 brasileiros e 136 estrangeiros; (b) sete viagens de junho: 518 brasileiros; 336 estrangeiros.

Sobre os deslocamentos realizados pelo transporte do tipo Lancha Expresso, as informações são semelhantes, principalmente no que se refere ao número

de estrangeiros se deslocando até Manaus. Entretanto, enquanto os Recreios mantiveram suas passagens no preço original, as Lanchas decidiram reajustar o valor das passagens até Manaus.

Segundo a responsável pela venda de passagens, as duas empresas decidiram que em primeiro de junho, pelo fato da grande procura por passagens para Manaus, por conta da Copa do Mundo, o valor do deslocamento sofreria um aumento de R\$ 90,00, passando a R\$ 520,00 (aprox. US\$ 240,00). Apesar da considerável capacidade dessas lanchas no que se refere ao transporte de passageiros, normalmente elas partem de Tabatinga distantes de sua lotação. Isso ocorre por dois motivos: primeiro porque não há uma intensa busca de passagens para Manaus considerando o preço e o tempo de deslocamento; em muitas vezes a passagem aérea (considerando só o trecho Tabatinga-Manaus) tem um valor mais baixo ou equivalente à passagem de lancha por volta de R\$ 430,00 (aprox. US\$ 195,00). Em segundo lugar, as passagens dessas mesmas lanchas também são vendidas em outras cidades da calha do Rio Solimões. Assim sendo, a lancha não pode sair da cidade de Tabatinga desconsiderando as passagens que foram compradas nos outros municípios. Por meio da rede telefônica e de celular, sabe-se quantas passagens foram vendidas nos demais pontos de parada.

Na prática, a Lancha Glória de Deus possui capacidade para transportar noventa e seis passageiros; já a Crystal, cento e cinquenta. A descrição feita acima pode ser exemplificada pelos dados a seguir, referentes ao deslocamento Tabatinga-Manaus realizado pelas duas lanchas nos meses de maio e junho de 2014.

Nos dados de ambas lanchas expressos certamente o que mais chama atenção são os deslocamentos realizados justamente às vésperas do início da Copa e também na primeira semana do evento. Especialmente entre o seis e o treze de junho de 2014. Três viagens de destaque ocorreram, sendo duas do expresso Crystal e uma do expresso Glória de Deus. Nesses três deslocamentos, o número de passageiros que partiram de Tabatinga para Manaus duplicou e triplicou, considerando que a média de saída de passageiros está entre vinte e cinco e trinta pessoas. Para além, foram os únicos deslocamentos em que o número de estrangeiros viajando foi maior que o número de brasileiros.

O número de passageiros que partiram de Tabatinga com destino a Manaus a partir da Lancha não subiu exorbitantemente como se esperava. O alto valor das passagens pode ter sido um empecilho, uma vez que as passagens aéreas não sofreram reajuste, o que tornou mais viável e prático deslocar-se por aeronave do que por lancha. No tocante ao modal de transporte aéreo, no que se refere ao deslocamento regular até Manaus, a única empresa que o realiza é a Azul Linhas Aéreas. No momento inicial da pesquisa surgiram boatos que a empresa aérea Avianca estabeleceria um escritório na cidade de Letícia visando à disponibilização de voos diretos da cidade colombiana até Manaus, para o período da Copa.

A passagem aérea no Trecho Tabatinga–Manaus manteve-se durante o período do evento. Os valores em julho de 2014 estavam em uma faixa entre R\$ 600,00 (aprox. US\$ 270) e R\$ 1.200,00 (aprox. US\$ 540), ida e volta. Em alguns dias já nas proximidades do início do Mundial chegou a ocorrer promoções nas quais os preços baixaram consideravelmente, ficando praticamente no mesmo patamar das Lanchas Expressos que sofreram reajuste.

Dessa maneira, o transporte aéreo apresentou vantagem frente ao transporte fluvial. Mediante solicitação documental e formal, a Infraero – Unidade de Tabatinga nos disponibilizou dados sobre os embarques regulares ocorridos no período do Mundial, onde fica clara a importância desse modal de transporte na conexão com a cidade de Manaus.

Um fato curioso chama atenção: ao solicitarmos à instituição os dados quantitativos de passageiros que embarcaram nos voos regulares da Azul, bem como a nacionalidade dos estrangeiros, o responsável pela disponibilização de dados nos informou que não há um controle sistematizado dessa última informação. Em outras palavras, a Infraero só possui o quantitativo de passageiros, mas não sua origem. Apenas a companhia aérea teria acesso à informação. Fato que mostra o descaso da agência de controle com relação a entrada de estrangeiros no país.

Para então estimar o número de passageiros estrangeiros cruzaram-se os dados quantitativos de embarque da Infraero com os dados de entrada de estrangeiros no país disponibilizados pela unidade tabatinguense da Polícia Federal. Cruzando tais dados, foi possível estimar com certa precisão a quantidade de estrangeiros que entraram no país pela tríplice fronteira amazônica no período da Copa do Mundo.

Segundo os dados da Infraero, em abril de 2014, 2.163 pessoas embarcaram nos 29 voos realizados pela Azul com destino à Manaus, incluindo brasileiros e estrangeiros (lembrando que não há distinção de nacionalidade). Isso significa dizer que a média de embarque diária desse mês foi de 74,5 passageiros. Em maio, 2.309 pessoas embarcaram em 32 voos realizados pela companhia aérea. O quantitativo elevou-se da mesma maneira que a quantidade de voos. Dessa forma, a média de embarque diária do mês foi de 74,4 passageiros. Nesses dois meses, o número de desembarques superou o número de embarques.

Já em junho, mês da Copa do Mundo, o cenário começa a mudar. Até o dia 23 de junho o total de embarque de passageiros com destino à cidade de Manaus era de 2.234 pessoas, para 22 decolagens realizadas, totalizando uma média diária de 97,1 passageiros. Se considerarmos essa média, a última semana de junho ainda contaria com o embarque de quase 700 passageiros, totalizando aproximadamente 3.000 embarques no mês da Copa. Nesse mês, os embarques superaram os desembarques.

Com foi dito anteriormente, buscamos relacionar os quantitativos apresentados com os dados de estrangeiros que deram entrada no posto da Polícia Federal de Tabatinga, objetivando adentrarem legalmente no país. Segundo esses dados, no mês de maio, 1.473 estrangeiros carimbaram sua entrada no Brasil e até o dia vinte e três de junho, 2.727 estrangeiros tinham realizado o processo. Para completar essa relação, adicionamos a variável do transporte fluvial, quantitativo apresentados nos quadros e discutidos anteriormente.

Ao cruzar os dados para o mês de junho (até o dia 23), tem-se: 2.727 estrangeiros dando entrada no posto da Polícia Federal, no qual 997 (36,5%) seguiram viagem por meio do transporte fluvial. Assim, 1.730 estrangeiros (63,5%) adentraram ao Brasil através do transporte aéreo. Considerando que até o dia 23 de junho, 2.234 embarques tinham sido contabilizados pela Infraero é possível estimar o considerável percentual de 77,4% como sendo estrangeiros.

Dessa forma, apenas em termos relativos o transporte fluvial figurou como principal modal de transporte no deslocamento de estrangeiros até Manaus. Essa conclusão pode ser tirada com base nos dados acima, pois em maio de 2014 apenas 31,8% dos estrangeiros seguiram viagem para Manaus pelo transporte fluvial, 68,2% optaram pelo transporte aéreo. Já no mês da Copa, estima-se que 36,5% dos estrangeiros escolheram o fluvial (crescimento de 4,7%) e 63,5% o transporte aéreo.

É claro que em termos absolutos, o transporte aéreo foi o principal modal de transporte de passageiros estrangeiros da tríplice fronteira até a capital amazonense, no período da Copa do Mundo. Em junho, 1.730 passageiros contra apenas 997 do transporte fluvial. Se adicionarmos as estimativas de brasileiros, ainda assim o transporte aéreo leva vantagem frente à outra modalidade.

Com um expressivo número de estrangeiros adentrando ao Brasil, conseqüentemente, o transporte aéreo colombiano também ganhou destaque. Sabe-se que a principal origem dos estrangeiros e colombianos que chegaram à fronteira no período da Copa foi a partir de Bogotá. Certamente, a cidade foi o primeiro fixo no recebimento de turistas estrangeiros, e ponto inicial de muitos colombianos, tendo importância fundamental no processo de articulação com a Amazônia colombiana.

Partiram para Letícia, principalmente estado-unidenses, britânicos, franceses, alemães, suíços, mexicanos, argentinos, irlandeses e australianos. A cidade acabou polarizando importantes fluxos da rede urbana aérea colombiana. Foi possível chegar a essa conclusão com base nos dados disponibilizados pela Delegacia de Polícia Federal de Tabatinga, sobre a nacionalidade dos estrangeiros que carimbaram sua entrada no Brasil na instituição.

Um grande número de peruanos também entrou no Brasil pela fronteira. Mas logicamente que esses fluxos se diferem dos demais citados. Os peruanos têm muita facilidade no acesso a Tabatinga. Dessa forma, acredita-se que aqueles que partiram para Manaus no período da Copa, são da própria região.

Em um determinado momento (final de maio e início de junho de 2014, até especificamente o dezanove de junho) não havia possibilidade de compra de passagens para Letícia uma vez que todos os voos que partiriam de Bogotá estavam esgotados. Normalmente, são cobrados 304.000,00 pesos colombianos – ida e volta (cerca de R\$ 366,00 no câmbio da fronteira). Com as taxas de embarque o valor sobe para 357.000,00 pesos colombianos (R\$ 430,00). As empresas aéreas que realizam tal deslocamento reajustaram o valor das passagens no período do mundial: cerca de 537.000,00 pesos – ida e volta.

Origem dos estrangeiros que entraram no Brasil pela tríplice fronteira amazônica no período da Copa do Mundo de 2014

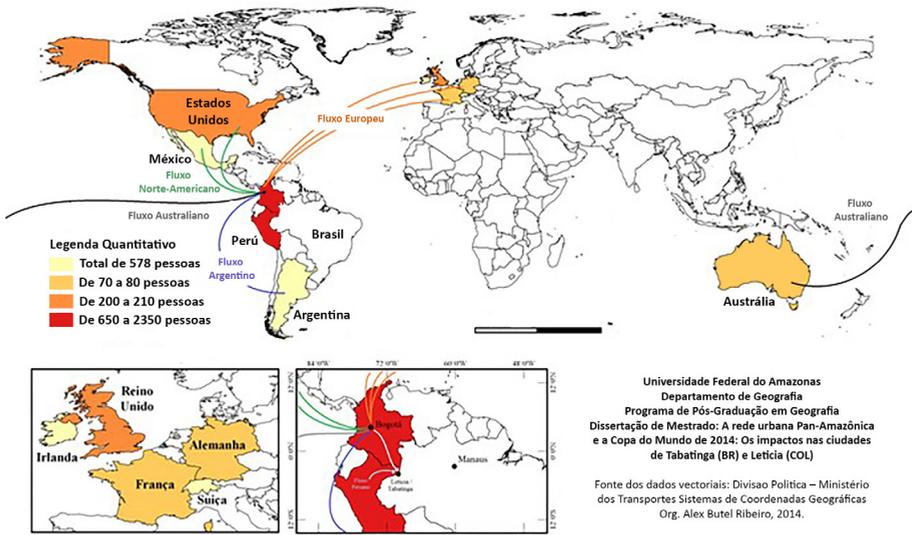


Figura 2. Origem dos estrangeiros que entraram no Brasil pela tríplice fronteira amazônica no período da Copa do Mundo de 2014. Fonte: Butel-Ribeiro (2015).

Segurança pública

O aumento da segurança foi outro impacto evidente que ocorreu na tríplice fronteira amazônica com a realização da Copa do Mundo. O início dessas ações deu-se em maio de 2013, quando a prefeitura realizou atividades de segurança pública na cidade de Tabatinga. As ações envolviam a fiscalização de motocicletas e visitas a estabelecimentos comerciais e feiras, com o intuito

de buscar produtos ilegais, como por exemplo a carne de caça. Já a Polícia Federal desenvolvia ações no campo do transporte fluvial, por meio de fiscalizações voltadas para o narcotráfico.

Essas operações, segundo os relatores, foram vistas pela população como “ensaios” para o período da Copa do Mundo e que voltariam a ocorrer periodicamente até a realização do evento. E ao longo do tempo até as vésperas do Mundial, voltaram a acontecer. Já no período de realização da Copa, as ações voltaram-se muito mais para o controle das comemorações tanto do lado brasileiro quanto do colombiano (Butel-Ribeiro, 2016b).

Enquanto as ações de fiscalização ocorriam, as forças policiais tanto brasileiras quanto colombianas mantinham a ordem do que talvez tenha sido o grande destaque da Copa nas duas cidades fronteiriças: as carreatas. Mais de quinze mil pessoas reuniam-se em motocicletas e carros e desfilavam comemorando a vitória de suas seleções na fase de grupos, tanto em Letícia quanto em Tabatinga. O carro da polícia ia à frente da carreata, organizando a comemoração.

O problema foi que as duas seleções se encontrariam no dia 4 de julho de 2014, pela terceira fase do torneio e uma seleção seria eliminada. Uma carreata da seleção vitoriosa adentrando o país vizinho poderia ser um desastre. Nesse sentido, enquanto medida preventiva, no dia 1º de julho ocorreu uma reunião entre as autoridades policiais dos dois países, com o objetivo de reforçar o policiamento na fronteira durante o jogo entre Brasil e Colômbia.

Nessa reunião, decidiu-se que a fronteira seria fechada para garantir a ordem pública e evitar possíveis incidentes. O fechamento da fronteira ocorreu entre as 13 e as 22 horas do dia da partida, e em tal período os policiais permitiram apenas a travessia de pessoas em casos de necessidades e após apresentação de documentos comprobatórios. Torcedores que estavam usando camisas das seleções adversárias não puderam de forma alguma cruzar a fronteira.

Para auxiliar as operações de segurança, cerca de trezentos policiais militares dos dois países atuaram nas cidades, além de homens do exército colombiano, Polícia Federal e Força Nacional do Brasil. Vale ressaltar que um reforço de quarenta policiais da Força Policial Exclusiva foi enviado de Bogotá para a cidade de Letícia, enquanto que vinte e cinco policiais militares oriundos de Manaus foram enviados à Tabatinga.

Ficou claro que os impactos da Copa do Mundo nas cidades estudadas foram pontuais. Por outro lado, não há dúvidas que a Copa foi uma oportunidade perfeita para a realização de uma grande festa em ambas as cidades, fato que se concretizou. É importante destacar como um lugar pouco lembrado pelos organizadores do evento, tanto em nível governamental quanto privado, acabou sofrendo impactos nas redes de transporte, comércio

e segurança. A região analisada deveria ter sido incluída no planejamento pré-Copa, enquanto uma importante porta de entrada ao Brasil. A ausência desse planejamento mostra o quanto a região amazônica ainda está distante da plena gestão territorial do Estado.

Considerações finais

Certamente, os megaeventos possuem o poder de transformação sobre os espaços onde são realizados. Essas transformações ocorrem especialmente nas cidades sedes que os realizam, mas o espetáculo consegue se projetar em outras espacialidades, que podem ou não ter suas dinâmicas urbanas igualmente alteradas.

Tabatinga e Letícia ainda fazem parte de um circuito tradicional de produção e de consumo urbanos uma vez que estão vinculadas às inversões internas e exercem demanda sobre as produções regionais. Por outro lado, também se inserem em um circuito moderno de produção (para algumas mercadorias específicas) e consumo urbanos, já que concomitantemente, se apoiam em uma economia internacional. Economia baseada em tratados econômicos que trazem capitais e técnicas exógenas, mantendo ainda relações socioeconômicas com centros de grande expressão no Brasil (Manaus), na Colômbia (Bogotá) e no Peru (Iquitos). Dessa forma, dialeticamente as cidades desvinculam-se da região em que estão alocadas, mas por meio delas inserem-se de forma contundente na rede urbana pan-amazônica.

A análise aponta para um cenário de certa complexidade na rede urbana se posicionando contrário às noções de simplicidade dessa rede. A circulação de mercadorias é intensa e quando se adiciona a análise as variáveis “fluidez informal” e “comunidade rurais” a rede se torna mais ainda densa.

Foi por conta dessa rede urbana que a tríplice fronteira sofreu impactos com a Copa do Mundo. Sua localização estratégica enquanto porta de entrada ao Brasil foi o outro fator determinante. Nas cidades de Tabatinga e Letícia, a Copa do Mundo de 2014 foi uma grande festa. Mas pouco se investiu na organização dessa festa. De certa maneira, fato esperado. No que se refere às questões relacionadas ao Mundial de 2014, é possível afirmar que as duas cidades estudadas deixaram a desejar com possíveis investimentos voltados ao mundial. Como foi visto, foram ações pontuais, que não influenciaram diretamente na dinâmica urbana das cidades.

Os impactos nos setores comerciais e de serviços hoteleiros, bem como o infraestrutural foram extremamente escassos. Lembra-se que a forma que foi realizada a venda de ingressos para os jogos que ocorreriam na Arena da Amazônia (cadastro *on-line* e sorteio), assim como dos outros estádios, certamente foi um empecilho para a concretização de pacotes de serviços e parcerias por parte da rede hoteleira.

Por outro lado, os impactos nas redes de transporte apresentaram certo destaque. Letícia teve seus fluxos turísticos intensificados, como já era esperado. Entre 6.500 e 7.000 turistas chegaram à fronteira entre maio e junho de 2014, superando a média de 2.500 turistas mensais. A principal origem dos estrangeiros e colombianos que chegaram à fronteira no período da Copa foi Bogotá.

No lado brasileiro, coube à Tabatinga fazer essa interligação com Manaus. Em termos absolutos, o transporte aéreo foi o principal modal de transporte de passageiros estrangeiros da tríplice fronteira até a capital amazonense, no período da Copa do Mundo.

Conclusivamente, a cidade de Letícia sempre se manteve a frente de Tabatinga, pois conseguiu visualizar que poderia tirar alguma vantagem de tal acontecimento em seu setor turístico. E o fez. Apesar de não contar com o fluxo esperado de turistas, se beneficiou recebendo ao final de maio e principalmente em junho, o equivalente a três meses de visitantes.

De outro lado, a cidade de Tabatinga, a principal cidade brasileira da fronteira, pouquíssimo fez. O fato do grande evento contar com jogos em uma cidade de relativa proximidade, não influenciou planejamentos e ações de investimento na cidade. Tabatinga manteve-se distante da discussão e das previsões que se esperavam com a realização da Copa do Mundo no Brasil. Parece não ter havido uma visão (não apenas da iniciativa privada e do poder público, mas da população como um todo) de que poderiam ocorrer impactos concretos na cidade com a realização da Copa, por ser uma zona de fronteira e de intenso fluxo de turistas, portanto, uma porta de entrada à Manaus e ao Brasil. Suas pífias ações ratificaram o famoso “jeitinho brasileiro”, com realizações desorganizadas, improvisadas e em cima da hora.

Apesar de pontuais e relativamente simplórias, as mobilizações que ocorreram nas duas cidades se mostraram relevantes para a pesquisa, e deixam claro não apenas o “pouco” que foi feito, mas especialmente o “muito” que poderia ter sido feito e não foi. Este “muito” não diz respeito apenas às infraestruturas urbanas, hotelaria, comunicação e transporte, que não foram melhoradas. Refere-se principalmente à oportunidade perdida por parte do poder público e da iniciativa privada tri-nacional de unirem forças para consolidar ainda mais a importante rede urbana pan-amazônica que a região da tríplice fronteira Brasil-Peru-Colômbia estabeleceu.

Notas

¹ A Copa contou exatamente com 64 partidas. Os primeiros 48 jogos relacionaram-se à fase inicial do torneio, intitulada Fase de Grupos. Todas as subdesdes participaram dessa fase. Ao mesmo tempo, algumas encerraram sua participação no evento ao final

da mesma. Manaus foi uma dessas, sediando quatro jogos da “Fase de Grupos” e encerrando sua participação enquanto subsede do mundial. Contou com as seguintes partidas: Inglaterra x Itália; Croácia x Camarões; Honduras x Suíça e finalmente, Portugal x Estados Unidos.

²Vale ressaltar que no âmbito da fronteira, existe ainda a possibilidade de transporte terrestre entre as cidades de Benjamin Constant e Atalaia do Norte, localizadas no Rio Javari.

Referências

- ARAUJO, S. et al. (2008). Impactos dos XV Jogos Pan-Americanos de 2007 na Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, Cidade do Rio de Janeiro. Anais do 7º Seminário Internacional Espaço Sustentável: Inovações em Edifícios e Cidades. São Paulo. www.usp.br/nutau/CD/112.pdf
- BUTEL-RIBEIRO, A. (2015). *A rede urbana pan-amazônica e a copa do mundo de 2014: os impactos nas cidades de Tabatinga (br) e Letícia (co)*. (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Amazonas.
- BUTEL-RIBEIRO, A. (2016a). A dinâmica do transporte pan-amazônico: as redes urbanas estabelecidas na tríplice fronteira Brasil-Colômbia-Peru. Em: Schor, T. (org). *Dinâmica urbana na Amazônia brasileira: geografias e cidades na tríplice fronteira Brasil-Peru-Colômbia* (pp. 69-96). Manaus: EDUA.
- BUTEL-RIBEIRO, A. (2016b). Caderno de Campo: a Copa do Mundo na fronteira. Em: Schor, T. (org). *Dinâmica urbana na Amazônia brasileira: geografias e cidades na tríplice fronteira Brasil-Peru-Colômbia* (pp. 249-260). Manaus: EDUA.
- ESTENDER, A. et al. (2011). O legado da Copa do Mundo em 2014. Anais do SIMPOI.
- EUZÉBIO, E.F. (2011). *Fronteira e horizontalidade na Amazônia: as cidades gêmeas de Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia)*. (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo.
- FILGUEIRA, J.C.M. (2008). Importância dos legados de megaeventos esportivos para a política nacional do esporte: cidade, cidadania e direitos dos cidadãos. Em: Brasil, Ministério do Esporte. *Legados de megaeventos esportivos*. Brasília: Ministério do Esporte.
- MACHADO, B.C. & NOGUEIRA, A.R.B. (2016). A configuração de uma rede de localidades centrais no espaço transnacional da tríplice fronteira. Em: Schor, T. (org.). *Dinâmica urbana na Amazônia brasileira: geografias e cidades na tríplice fronteira Brasil-Peru-Colômbia* (pp. 35-68). Manaus: EDUA.
- MASCARENHAS, G. (2011a). Desenvolvimento urbano e grandes eventos esportivos: o legado olímpico nas cidades. Em: Mascarenhas, G., Bienenstein, G. & Sánchez, F. (orgs.). *O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades*. Rio de Janeiro: Ed. UERJ.
- MASCARENHAS, G. (2011b). Inventando a “cidade esportiva” (futura cidade olímpica): grandes eventos e modernidade no Rio de Janeiro. Em: Mascarenhas,

G., Bienenstein, G. & Sánchez, F. (orgs.). *O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades*. Rio de Janeiro: Ed. UERJ.

PRONI, M.W. & SILVA, L.O. (2012). Impactos econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas. *Textos para Discussão*, 211.

RAEDER, S.T.O. (2010). Planejamento Urbano em Sedes de Megaeventos Esportivos. Em: IV Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado, Sustentável, Faro.

SCHOR, T., TAVARES-PINTO, M.A., AVELINO, F.C.C. & RIBEIRO, M.L. (2015). Do peixe com farinha à macarronada com frango: uma análise das transformações na rede urbana no Alto Solimões pela perspectiva dos padrões alimentares. *Confins* [em linha], 24. <http://journals.openedition.org/confins/10254>. doi: <https://doi.org/10.4000/confins.10254>

SOUZA, A.S.N. (2015). *Cidades amazônicas na fronteira Brasil-Peru*. Manaus: EDUA.

VILLANO, B. et al. (2008). Seminário “Gestão de Legados de Megaeventos esportivos”: Pontos de convergência. Em: Brasil, Ministério do Esporte. *Legados de megaeventos esportivos*. Brasília: Ministério do Esporte.

VILLANO, B. & TERRA, R. (2008). Definindo a temática de legados de megaeventos esportivos. Em: Brasil, Ministério do Esporte. *Legados de megaeventos esportivos*. Brasília: Ministério do Esporte.