



ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DA REDE URBANA DA AMAZÔNIA: CONSIDERAÇÕES E PERSPECTIVAS

ANALYSIS OF THE EVOLUTION OF THE AMAZON URBAN NETWORK: CONSIDERATION AND PERSPECTIVES

João Junio Franco Mesquita – UFAM – Manaus – Amazonas – Brasil

joaojunioemesquita@gmail.com

Marcos Castro de Lima – UFAM – Manaus – Amazonas – Brasil

castrolmar1@gmail.com

RESUMO

Este estudo visa levantar discussões a respeito da formação da rede urbana na Amazônia, seu processo de construção e estruturação a partir do período colonial, uma análise do seu padrão dendrítico, do processo de metropolização e dos principais desafios que o processo de urbanização tem enfrentado na região, face às particularidades ambientais que a floresta amazônica e toda sua biodiversidade exercem no meio. Para isso, entender os conceitos de cidade e urbano se faz necessário para que se possa compreender a dinâmica que a urbanização na região tem enfrentado. É evidente que a Amazônia esteja nas últimas décadas vivenciando um processo de urbanização mais intenso e sua complexidade e logística faz desta uma rede urbana bastante peculiar, ora interligada aos regimes ambientais existentes, ora acelerando sua degradação em nome de um desenvolvimento ligado à industrialização clássica, já vivenciado tanto em outras redes urbanas do território brasileiro quanto em outras partes do mundo.

Palavras-chave: cidade, urbano, rede urbana, Amazônia

ABSTRACT

This study aims to raise discussions about the formation of the urban network in the Amazon, its construction and structuring process from the colonial period, an analysis of its dendritic pattern, the metropolization process and the main challenges that the urbanization process has faced in the region, given the environmental particularities that the Amazon forest and all its biodiversity exert on the environment. For this, understanding the concepts of city and urban is necessary so that one can understand the dynamics that urbanization in the region has faced. It is evident that the Amazon has been experiencing a more intense urbanization process in recent decades and its complexity and logistics make this a very peculiar urban network, sometimes interconnected to existing environmental regimes, sometimes accelerating its degradation in the name of a development linked to classic industrialization, experienced both in other urban networks in Brazil and in other parts of the world.

Keywords: city, urban, urban network, Amazon

INTRODUÇÃO

Assentamentos humanos na Amazônia passaram a existir em um provável período entre 4500 anos e 2000 anos atrás ao longo da várzea dos grandes rios da região. Sendo a várzea amazônica, segundo Surgik (2005), um ecossistema com imensa riqueza biológica e passível de apropriação humana, nota-se que este é um local ideal para o despertar da agricultura na região, o que por consequência trouxe a consolidação de assentamentos e posteriormente das primeiras civilizações pré-colombianas. Evidências desse tempo são baseadas em grandes sítios arqueológicos com densos depósitos de detritos ricos em cerâmica (Heckenberger et.al, 1999).

Apesar da ocupação sedentária na Amazônia ser bem antiga, vale ressaltar que esses aldeamentos indígenas, de longe devem ser conceituados como cidades ou até mesmo como espaços urbanos, uma vez que estes últimos estão estritamente ligados à maneira do uso da terra e sua ocupação, sendo segundo um adjetivo (ou uma substantivação de adjetivo) do primeiro. Lencioni (2008), aborda de forma simples e detalhada o conceito de cidade:

Gramaticalmente a palavra cidade é um substantivo, ou seja, uma palavra que serve para nomear um objeto determinado e possui várias acepções na língua portuguesa. Pode significar “aglomeração humana de certa importância” localizada numa área geográfica circunscrita e que tem numerosas casas, próximas entre si, destinadas à moradia e/ou a atividades culturais, mercantis, industriais, financeiras e a outras não relacionadas com a exploração direta do solo (LENCIONI, 2008).

Levando em consideração que os aldeamentos indígenas, apesar de possuírem certa aglomeração humana com habitações relativamente próximas entre si, não chegaram a desenvolver a mesma lógica de ocupação do solo para fins comerciais e culturais em grande escala, a exemplo das civilizações mesopotâmicas que abrigaram as primeiras cidades. As aldeias serviam mais como ponto de habitação apenas do que para outras atividades que fossem mais relevantes. Com relação ao conceito de urbano, Lencioni (2008) também destaca:

Quanto à palavra urbano, essa palavra é um adjetivo e serve, assim, para caracterizar os seres ou os objetos nomeados pelo substantivo: ou seja, serve para caracterizar o que foi nomeado. Quando, porém o adjetivo que caracteriza

o substantivo se torna o termo principal, ele deixa de ser um adjetivo e passa a ser uma substantivação do adjetivo (LENCIONI, 2008).

Logo, o urbano refere-se a atribuições e práticas que norteiam a cidade. Entre essas práticas estão, por exemplo, o comércio e a indústria. E sendo a indústria um atributo característico comum à cidade, pode-se dizer que o processo de industrialização é o que mais define o conceito de urbano e do processo de urbanização, uma vez que a indústria deu margem à transformação não só espacial da cidade, mas de sua sociedade, denominada por Lefebvre (1999) de *sociedade urbana*, uma sociedade que segundo ele nasce da industrialização e das redes de capital, bens, serviços, comunicação, informação, ciência e tecnologia, conforme afirma Castells (2006).

Urbanização, portanto, é o processo, a construção do urbano. E com o advento da industrialização e das futuras redes globais, a urbanização encontrou enfim um meio de se propagar de forma mais abrangente dentro das cidades, o que justifica a visão de que o urbano não é meramente uma produção da indústria, mas um processo da sociedade industrial capitalista. A cidade, portanto, é o concreto, o visível por meio das estruturas e o urbano é subjetivo, visível apenas por meio das práticas típicas da cidade, ou de áreas a ela diretamente ligadas (LIMA, 2008). Sendo assim, cidades e, conseqüentemente, o urbano na Amazônia tem seu início somente após a ocupação portuguesa na região, quando se estabelecem os primeiros núcleos urbanos.

Apesar de, na história da colonização do continente americano a Amazônia estar inicialmente inserida nos domínios de Espanha, é com a ocupação portuguesa que se tem os fundamentos necessários para o surgimento das cidades na região e, conseqüentemente, do urbano, do processo de urbanização e por fim, toda rede urbana com a construção de fortes militares ao longo da calha do Solimões-Amazonas e de seus principais afluentes.

Partindo desse pressuposto, este estudo tem por objetivo analisar a evolução da rede urbana da Amazônia, partindo de sua formação durante o início da ocupação portuguesa da região com os primeiros núcleos urbanos estabelecidos, da relação da rede urbana com a sazonalidade hidrográfica da bacia amazônica e, posteriormente, com as

rodovias, das práticas urbanas que consolidaram essa rede bem como das perspectivas de desenvolvimento da região a partir da rede urbana, tendo em vista que a Amazônia em si carrega uma série de questionamentos e temáticas ambientais, face ao atual processo de urbanização identificado na região, mediante a práticas sustentáveis, atividades ilegais, bem como pela industrialização clássica.

METODOLOGIA

Este estudo aborda uma revisão de conceitos e diversas literaturas sobre a construção do espaço urbano na Amazônia, fazendo assim um levantamento de cada fase da rede urbana e como é possível entender a atual rede com base no processo de urbanização, prevendo assim os próximos passos.

Autores de referência no espaço urbano amazônico e a sua relação com o meio como Tocantins (1973), Corrêa (1987), Lima (2014) e Becker (1997) foram essenciais no entendimento dos principais conceitos atribuídos à região amazônica, visto que a rede urbana e o processo de urbanização são estritamente ligados à cultura de povos tradicionais e a relação de vivência direta com o meio.

DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A fundação do Forte do Presépio em 1616 na baía do Guajará próximo à foz do Solimões-Amazonas marca o surgimento das primeiras cidades amazônicas. A criação de uma cidade, destinada a desempenhar funções de proteção e de ponto de partida para a conquista de território implica na escolha de uma posição e um sítio condizentes a essas funções (CORRÊA, 1987). Com Belém, os portugueses tinham o controle do acesso a todo vale amazônico e com isso passaram a estabelecer as primeiras povoações.

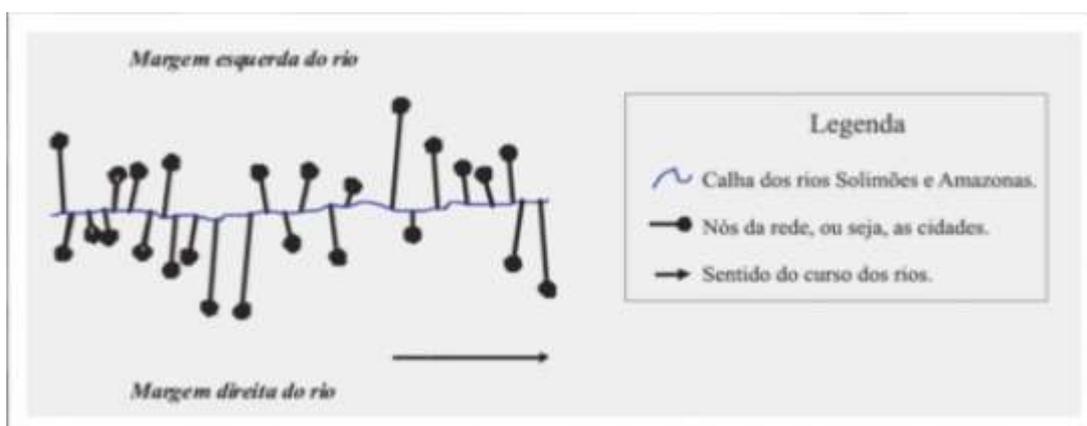
Neste primeiro momento, as cidades amazônicas eram oriundas de fortes militares em locais estratégicos da região, geralmente próximo à confluência de grandes rios. Esse é o caso do Forte de São José da Barra do Rio Negro, embrião da atual cidade de Manaus e que garantia a soberania portuguesa na bacia do Rio Negro e controlava o acesso ao Alto Solimões e ao Baixo Amazonas, bem como estava relativamente próximo

à foz do Rio Madeira. A posição estratégica de Manaus se tornou essencial para o estabelecimento de sua atual rede urbana.

No entanto, a rede urbana do século XVIII moldou o padrão espacial das cidades amazônicas. Segundo Lima (2008), esse padrão é dendrítico (Figura 1), onde os rios representam a possibilidade de ir e vir, dando conexão entre as cidades e o mundo. Até os dias atuais boa parte do padrão espacial das cidades amazônicas ainda segue essa estrutura. Isso se deve à estreita relação com o rio, à época, único meio de se acessar a região e escoar as drogas do sertão, tal como descreve Tocantins (1973):

A safra toda se escoava pelo caminho andante numa pressa de aproveitar aqueles breves dias de repiquetes, seguindo o mesmo ritmo de fuga das águas barrentas à procura da foz libertadora. As comunidades (...) se desenvolvem à beira dos rios (...) prontos para locomoverem-se à ré se as terras caídas ameaçarem as palafitas, mas sempre junto da água, na atração máxima do caudal que é a vereda das energias vitais (TOCANTINS, 1973).

Figura 1 - Esquemática do padrão dendrítico da rede urbana amazônica



FONTE: Oliveira & Schor, 2011

Essa relação do ribeirinho com o rio é uma herança das nações indígenas que habitavam a região e que com o passar do tempo, o colonizador aprendeu a observar, movendo-se também de acordo com a sazonalidade dos rios, uma característica que é por exemplo, visível ainda na infraestrutura de muitas cidades amazônicas com relação às suas orlas. O fato destes núcleos urbanos estarem diretamente relacionados ao rio (Figura 2) torna-os com identidade extremamente forte e própria e, devido à dimensão espacial da região os faz ser em certo ponto distantes de outros núcleos urbanos.

Figura 2 – Porto de uma cidade ribeirinha representando a relação com o rio



FONTE: Autor, 2022

Esse sistema de ordenamento, que Lima (2014) chama de *arquipélago* é uma característica da expansão da rede urbana desde o período colonial e permanece até os dias de hoje nas modernas cidades amazônicas. Sobre a noção de arquipélago, Lima (2014) destaca que:

(...) não se refere ao tradicional aspecto de isolamento contido nas ilhas por serem cercadas de águas, pois mesmo estas apresentam conexão com outras ilhas e lugares. No contexto desta análise, as manchas urbanas dos municípios da RMN, como do resto da Amazônia Ocidental, foram produzidas historicamente com limites definidos no contexto de territórios extensos, o que fez com que não apresentassem a dinâmica de outras regiões do Brasil do ponto de vista do processo de ocupação e das dimensões municipais (LIMA, 2014).

Entre 1750 e 1780, aproximadamente, a rede urbana amazônica, até então embrionária, passaria por um relativo desenvolvimento (CORRÊA, 1987). Isso se deve às medidas econômicas adotadas pelo governo português na gestão do então primeiro-ministro do Reino, Marquês de Pombal por meio da Companhia Geral do Grão-Pará, empresa atuante no comércio da Amazônia Portuguesa.

Nesse caso, a rede urbana apenas se consolida no viés econômico, não expressando necessariamente o surgimento de novos núcleos e novas áreas. Assim, as

ditas “drogas do sertão” passam a ser mais representativas no mercado internacional por meio da companhia monopolista de Pombal.

Neste mesmo período, 1755 é criada no oeste da Amazônia portuguesa a Capitania de São José do Rio Negro. Inicialmente com capital em Barcelos, a localização desta não favorecia de certa forma uma certa representatividade deste núcleo urbano na parte oeste da rede urbana amazônica, levando assim a transferência para a Barra do Rio Negro (atual Manaus) em 1808. Esta última, na confluência dos rios Solimões e Negro naturalmente exerce, de acordo com Padinha & Oliveira (2006) uma influência maior na rede, que será bem desenvolvida ao longo do século XIX com o advento do período gomífero.

A segunda metade do século XIX é marcada pelo *boom* da Borracha e dentro deste contexto Manaus passa a exercer maior destaque, uma vez que as áreas de extração de látex se concentravam em sua maioria nas regiões do Alto Solimões e seus afluentes, sendo estas pertencentes à recém-criada Província do Amazonas.

Pela primeira vez desde o surgimento da rede urbana amazônica, um novo núcleo urbano desafiava o monopólio de Belém, passando a receber diretamente investimentos e capital estrangeiro por meio de diversas empresas e companhias, repaginando assim a paisagem arquitetônica de Manaus, conhecida nesse momento como a Paris dos Trópicos.

Em termos de rede urbana, Corrêa (1987) destaca que a navegação ao longo do Rio Solimões-Amazonas passa a receber embarcações estrangeiras, sendo o porto de Manaus o principal destino (Figura 3). Construído pelos ingleses e inaugurado ainda no auge da Era da Borracha, o Roadway (como é denominado o porto de Manaus) é considerado o maior porto fluvial flutuante do mundo, atendendo à época não apenas os produtos derivados da exploração do látex como também demais mercadorias e passageiros, quer sejam da própria região como também advindos de outras partes do Brasil e do mundo. Ainda nesse ínterim, a economia gomífera também favoreceu o surgimento de novos núcleos urbanos por meio do sistema de aviamento, principalmente nos vales dos rios onde a extração de látex era mais intensa, como nos rios Juruá e Purus.

Figura 3 – Porto de Manaus, símbolo do período da Borracha



FONTE: Autor, 2022

Apesar do período da Borracha alavancar a rede urbana amazônica a um cenário econômico internacional e trazer o surgimento de novos núcleos e desenvolver os já existentes, após 1910 com a economia gomífera do sudeste asiático superando o mercado brasileiro, cidades como Manaus, que não chegaram a consolidar sua influência regrediram em parte, permanecendo à sombra de Belém ao longo do século XX. Porém, com as políticas desenvolvimentistas do governo militar, a Amazônia passaria a vislumbrar um novo capítulo no desenvolvimento de sua rede urbana.

Na literatura especializada em economia, é muito comum associar desenvolvimento com industrialização, pois a indústria é responsável por incrementos positivos no nível do produto, no assim chamado crescimento econômico (OLIVEIRA, 2002). Com as revoluções industriais em andamento, essa associação de desenvolvimento como uma das consequências da industrialização se tornou cada vez mais forte, principalmente em países subdesenvolvidos que viam na Europa e nos Estados Unidos “modelos” de desenvolvimento.

Uma vez incorporada ao modelo industrial, essa visão de desenvolvimento passa a exaurir ainda mais recursos naturais sem levar em conta consequências que isso poderia acarretar já que, segundo Sunkel e Paz (1988) o desenvolvimento da indústria por um tempo foi considerado sinônimo de desenvolvimento econômico. É este o modelo de desenvolvimento que, por exemplo, atrai os olhares do governo brasileiro em relação aos recursos de seu território, favorecendo no início do século XX a expansão da indústria, a partir da região sudeste. Sobre este tipo de desenvolvimento expressivo da sociedade urbano-industrial capitalista, Freitas (2009) afirma que:

Na relação sociedade-natureza impera uma cultura antropocêntrica, uma concepção de mundo desintegrativa e dicotômica, construída no pensamento científico, no mito do desenvolvimento e crescimento ininterrupto e ilimitado, fomentado pelo consumismo (FREITAS, 2009).

Souza (1993) afirma que o processo de industrialização não aparece imediatamente em todos os lugares do mundo, mas em algumas regiões. No Brasil, a expansão da indústria foi gradativa, a começar pelo Sudeste que já possuía uma infraestrutura adequada, oriunda dos áureos tempos da produção cafeeira. Seguida da indústria, veio uma onda de urbanização mais intensa, onde cidades como São Paulo e Rio de Janeiro passaram a experimentar uma crescente explosão populacional.

A partir dos anos 1950, as políticas de integração nacional se tornaram cada vez mais expressivas e com o advento do governo militar nos anos 1960, a Amazônia Brasileira passou a ser vislumbrada como a última fronteira a se conquistar, a exemplo da “marcha para o oeste” nos Estados Unidos. Considerada à época um “vazio demográfico”, a floresta era considerada um empecilho ao dito desenvolvimento, era necessário dar novos ares, modernos e futuristas para uma região considerada atrasada. Para isso, estradas cortam a floresta, centenas de famílias se deslocam de outras regiões para “colonizar” e uma série de outras medidas do progressivo desenvolvimento europeu são inseridas na região. Sobre essa nova colonização, Becker (1997) chega a enfatizar que a ocupação da região amazônica de certa forma sempre esteve vinculada à expansão do modelo econômico capitalista.

A integração da Amazônia foi uma das bandeiras do governo militar para garantir a segurança nacional do país e o controle do Estado sobre o território. Tratar a região

como fronteira, segundo Lima (2014) evoca a ideia de que precisa ser explorada. Aparentemente, “modernizar” seria tarefa fácil, porém, ao não considerar as especificidades da região, viu-se o quão controverso seria uma vez que a ela se seguia uma série de questões socioambientais.

Dentre as mais diversas políticas de integração destacam-se a construção de rodovias e a colonização. Todos estes projetos foram intensamente estimulados pelo governo militar a todo custo, principalmente na década de 1970, no auge do regime, através dos PNDs (Planos Nacionais de Desenvolvimento).

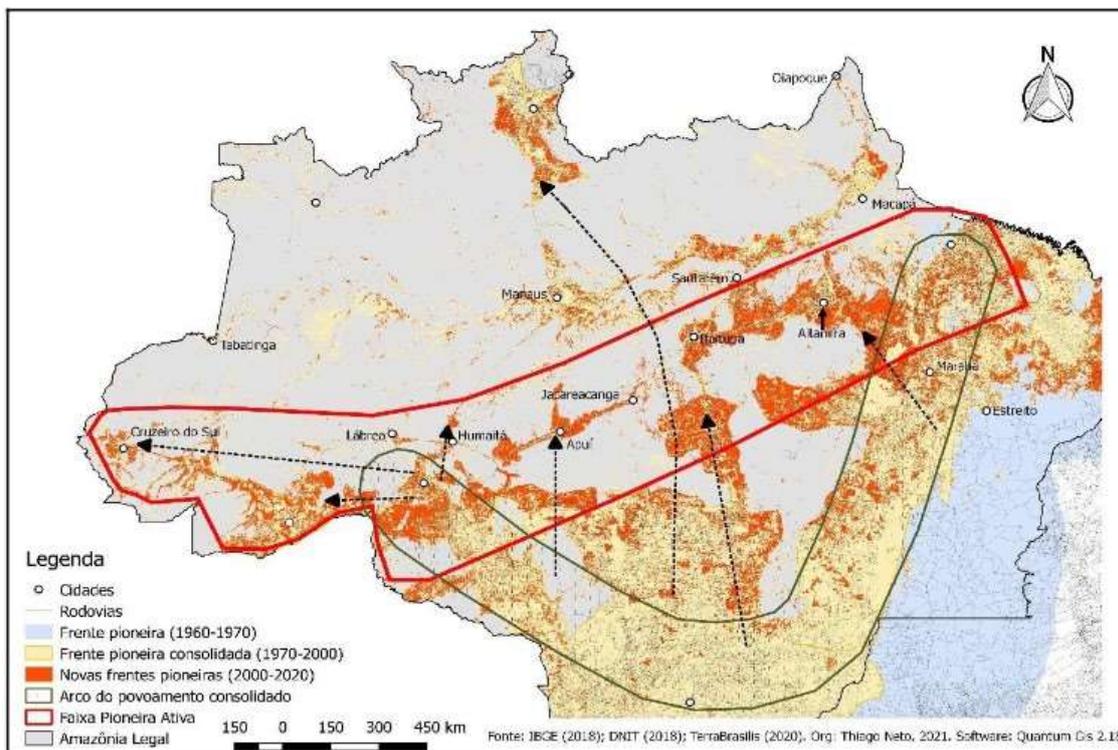
A construção de rodovias favoreceu a expansão de uma nova rede urbana, não mais aquela ligada à sazonalidade da calha dos rios, mas ao prático deslocamento pelo asfalto. Por meio de estradas, cidades como Santarém, Porto Velho e Belém passaram a integrar a malha rodoviária nacional e com isso a uma extensa rede urbana, fruto da intensa industrialização que o Brasil passava. Rodovias como a BR-163 (Santarém-Cuiabá), BR-230 (Transamazônica) e a BR-010 (Belém-Brasília) passaram a conectar essas cidades com os principais centros urbanos do país.

Essas rodovias permitiram, conforme Castro de Jesus et.al (2022) e Oliveira Neto (2023) a formação e consolidação de frentes pioneiras (Figura 4) ainda ativas na região. A urbanização de cidades como Apuí, Humaitá e Itaituba são exemplos desse processo. Essas frentes se desenvolveram a partir dos fluxos migratórios favorecidos pelo acesso da região à malha rodoviária nacional e de práticas econômicas ligadas ao urbano, a exemplo de pequenas indústrias e desenvolvimento de comércio entre essas novas cidades ao longo das estradas por meio de nós; e ao rural, a exemplo das práticas agropecuárias também estabelecidas por meio das rodovias e que alimentam o mercado consumidor dessas cidades, conforme apresentado nas obras de Castro de Jesus (2023), Lima (2008) e Galuch e Menezes (2020).

Porém, à medida em que estradas são implantadas e favorecem a ocupação e a urbanização da região, outras ditas clandestinas se formam em paralelo a elas, cujo objetivo, segundo Pfaff (2009) é especificamente a exploração de recursos, principalmente da exploração de madeira ilegal, o que associava desenvolvimento com

desmatamento. Até mesmo rodovias como a BR-230, embora tenham sido implantadas, mas não totalmente pavimentadas, permitiram ao longo das cidades estabelecidas intenso processo de degradação ambiental, bem como o estabelecimento de atividades agropecuaristas de maneira intensiva.

Figura 4 - Urbanização via frentes pioneiras estabelecidas por meio de rodovias



Fonte: Oliveira Neto (2023)

Alencar et. al (2004) enfatiza que o modelo tradicional de ocupação da Amazônia tem levado a um aumento significativo do desmatamento da mesma. Um número expressivo de colonos advindos em sua maioria do sul do país chega à região por meio de estradas e com eles se instala o desenvolvimento agressivo, levando a um intenso desmatamento e como consequência a expansão da fronteira agropecuária, comprometendo ainda mais o solo e o ecossistema local, tal como observado ao longo da BR-163 (Santarém-Cuiabá), BR-230 (Transamazônica), trecho Cruzeiro do Sul-Vilhena da BR-364 e trecho Porto Velho-Humaitá da BR-319, conforme destacado nas obras de Castro de Jesus et. al (2023), Margulis (2003) e Macedo & Teixeira (2009). Em uma época

de intensos debates ambientais, a Amazônia se tornou palco de várias polêmicas a respeito das políticas adotadas pelos governos no fim do século XX.

Apesar de novos núcleos urbanos terem surgido como fruto da urbanização favorecida pelas estradas e pelas colonizações, associado ao fato de Manaus ter sofrido intensa industrialização que ocasionou uma rápida explosão demográfica, as políticas de desenvolvimento da Amazônia entre os anos 1950 e 1990 apenas reproduziram um modelo de desenvolvimento onde a indústria e o concreto são sinônimos de progresso e o meio apenas mero objeto a ser explorado, o que ocasionou diversos questionamentos tais como: é necessário trazer um desenvolvimento às custas de tanta degradação ambiental? Se o urbano e a indústria ainda se correlacionam, este momento colocou em xeque também o processo de urbanização e suas adaptações a este novo “progresso”.

Tendo sua emancipação política apenas em 1850 como província do então Império do Brasil, o Amazonas herdou parte da rede urbana pré-estabelecida desde os tempos coloniais e que mantinha Belém como centro dessa rede. Embora por diversas vezes Manaus tentasse sair da sombra de Belém, esta não conseguia estabelecer um vínculo comercial que a tornasse mais competitiva com a cidade paraense. Porém tudo mudou até fins do século XIX, quando a economia gomífera em seu auge despontou a agora chamada Paris dos Trópicos, gerando uma rede que influencia todo o oeste da Amazônia brasileira.

Embora Manaus vivesse tempos de pouco avanço urbano e econômico após a era gomífera, esta não deixava de ser uma cidade influente. Com o advento da indústria por meio do modelo Zona Franca, a cidade a partir dos anos 1960 viu sua população dobrar rapidamente em menos de 20 anos, chegando ao final do século XX como uma importante metrópole regional. Araújo (2009) relaciona o processo de urbanização de Manaus após os anos 1960 com a implementação da Zona Franca, passando de 91% para 96,6% nas décadas de 1970 e 1980 e de 99,3% a 99,4% entre os anos 1991 e 2000.

A industrialização de Manaus não permitiu apenas uma considerável explosão populacional, mas também um rápido crescimento econômico que permitiu a polarização das cidades da Amazônia Ocidental ao seu entorno, fato esse que foi se tornando cada

vez mais perceptível nos primeiros anos do século XXI. Sobre o surgimento de pólos, Alves (2016) destaca:

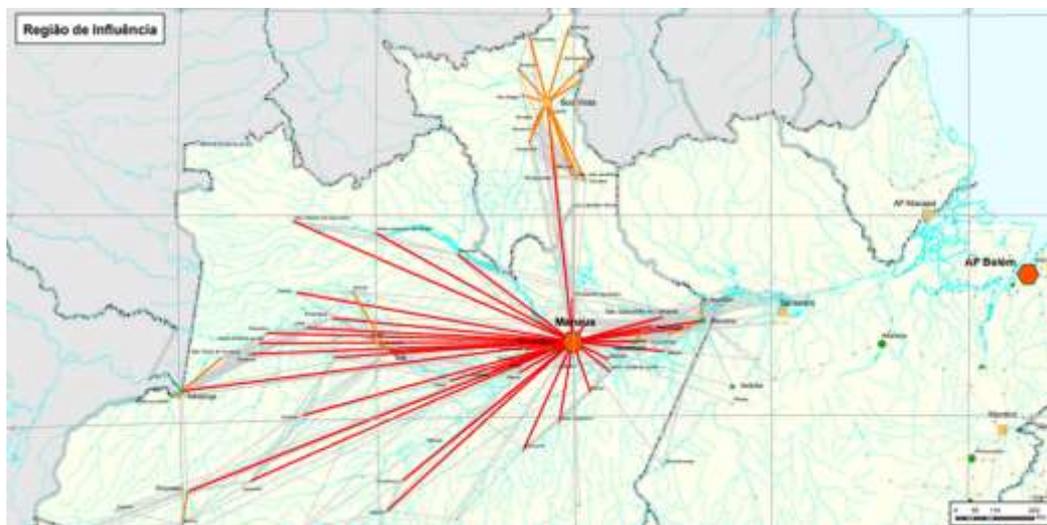
O surgimento de um polo é consequência do processo de desenvolvimento econômico capitalista. Neste caso, o desenvolvimento econômico é caracterizado como um fenômeno desequilibrado, de forma que forças poderosas induzem a concentração espacial das atividades em torno de polos (núcleos urbanos) no qual este processo se inicia (ALVES, 2016).

Ainda na primeira década do século XXI, a Região Metropolitana de Manaus é instituída, fortalecendo ainda mais as relações entre a metrópole e as cidades ao entorno, porém a influência do polo de Manaus vai além dos entornos metropolitanos, se estendendo por toda rede urbana, tomando a característica de *cidade-região*. Sobre esse conceito, Magalhães (2008) destaca que a indústria de larga escala na metrópole favorece esse processo, reconfigurando o espaço urbano no entorno.

Pode-se dizer que na Amazônia Ocidental a urbanização vai ocorrer de forma desigual, dispersa e concentrada (LIMA, 2014). Isso porque Manaus monopoliza a rede urbana por meio de sua influência econômica (Figura 5). Isso já era visível desde o ciclo da Borracha e ficou mais evidente ainda com o modelo Zona Franca.

Apesar de a rede urbana amazônica estar inserida em um contexto de desenvolvimento bastante controverso, o século XXI traz os desafios do chamado desenvolvimento sustentável, uma iniciativa tomada pelos governos mundiais na segunda metade do século XX como alternativa de desenvolvimento sem necessariamente causar intensa degradação ambiental, processo esse enraizado com a industrialização desde a Primeira Revolução Industrial. Brundtland (1991) define desenvolvimento sustentável como um processo onde uma geração satisfaz suas necessidades sem necessariamente comprometer a capacidade das gerações futuras de realizarem o mesmo. Em teoria, recursos naturais são utilizados de forma mais consciente para atender uma certa demanda, não necessariamente aos caprichos de um sistema lucrativo. Na prática, porém, muitos se questionam sobre essa nova iniciativa econômica, visto que questões ambientais nem sempre dialogam com as necessidades econômicas.

Figura 5 – Área de influência da metrópole Manaus na rede urbana



FONTE: IBGE, 2017.

Em se tratando da Amazônia, os interesses econômicos da rápida industrialização brasileira fizeram da região um palco de conflitos entre ambientalistas e os ditos progressistas. Há aqueles que defendem que a Amazônia só conseguirá sair da obscuridade industrial, urbana e econômica frente ao restante do país se a mesma passar pelo mesmo processo de ocupação: expandindo latifúndios, estradas, usinas, cidades, colônias e assentamentos. Há também aqueles que, em nome da preservação ambiental, julgam manter a região intacta por não se encaixar no sistema de desenvolvimento industrial capitalista vivenciado no Brasil.

Porém vale ressaltar que a já considerada Quarta Revolução Industrial adere, segundo Silva et. al (2020) às práticas de desenvolvimento sustentável quando se leva em consideração as novas tecnologias do século XXI, principalmente no tocante à biotecnologia e ao desenvolvimento das bioindústrias. Nisto se abre a possibilidade de um desenvolvimento na região em nome da conservação ambiental, favorecendo assim não só o crescimento econômico, como a complexidade de redes urbanas ao longo das calhas dos grandes rios sem necessariamente causar danos agressivos ao meio ambiente, fornecendo assim recursos para as futuras gerações.

Diante desse contexto, é importante salientar os conceitos de preservação e conservação ambiental, uma vez que ambos são amplamente utilizados para a região amazônica. Pádua (2006) define preservação como proteção da natureza de forma integral, sem interferências humanas, sendo necessário apenas quando a biodiversidade se encontra em risco, quer seja da biodiversidade como um todo ou de uma espécie.

A mesma autora também conceitua a palavra conservação, a definindo apenas como proteção de recursos naturais, podendo ser utilizados apenas de forma racional. Este último parece se adequar à visão conceitual de desenvolvimento sustentável. Apesar de existirem divergências quanto aos conceitos de preservação e conservação, o Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC traz uma visão pertinente sobre o conceito de conservação que adequa a preservação como um dos passos a se atingir a conservação. Dito o isto, se define conservação como:

O manejo do uso humano da natureza, compreendendo a preservação, a manutenção, a utilização sustentável, a restauração e a recuperação do ambiente natural, para que possa produzir o maior benefício, em bases sustentáveis, às atuais gerações, mantendo seu potencial de satisfazer as necessidades e aspirações das gerações futuras, e garantindo a sobrevivência dos seres vivos em geral. (BRASIL, 2000)

Pode-se dizer que a nova rede urbana estabelecida pelas rodovias é a que mais enfrenta desafios ligados ao desenvolvimento, uma vez que, como já abordado anteriormente, essas frentes de ocupação e as práticas urbanas adotadas nestes centros de povoamento estão diretamente ligadas às práticas expansionistas agropecuárias, principalmente do cultivo da soja e da criação de gado, atividades do agronegócio brasileiro que mais se destacam na economia nacional atualmente e que são alvo de polêmicas nos debates ambientais a respeito do povoamento e ocupação desta região.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento de uma rede urbana sempre esteve atrelado ao desenvolvimento econômico de uma cidade ou de uma região em si. Na Amazônia isso não é diferente. Desde a colonização cidades se desenvolvem em meio à extração de

recursos naturais, sendo cada recurso conectado a um período econômico histórico do momento.

Em cada fase histórica, a rede urbana precisou se adaptar, evoluindo de acordo com as necessidades econômicas advindas das práticas do urbano das cidades amazônicas, favorecendo assim um processo de urbanização fortemente atrelado à rede urbana, quer seja hidroviária, quer seja rodoviária.

A questão é que antes das temáticas ambientais pautarem sobre desenvolvimento e progresso, urbanização e industrialização carregavam em si estereótipos de progresso a todo custo, mesmo que esse custo seja retirado do “mato” e o que traz a visão de “atraso”. Isso foi bastante perceptível na Manaus do fim do século XIX, onde por meio da economia gomífera revitalizou seu ambiente urbano (SANTOS, 2016), retirando aquilo que na paisagem trazia a expressão cabocla, ribeirinha e indígena.

O principal desafio à urbanização do século XXI dentro da Amazônia consiste em adequar essa nova concepção de desenvolvimento ligado à sustentabilidade e permitir que a rede urbana, tanto a dendrítica, espalhada ao longo das calhas dos grandes rios da região; quanto a rodoviária, estabelecida com os programas governamentais de ocupação na segunda metade do século XX propiciem manejo de recursos naturais, favorecendo assim não apenas a conservação ambiental nas áreas de várzea e terra firme como também inserindo a região no mercado competitivo nacional e internacional de produtos que atendam às expectativas ambientais e do desenvolvimento sustentável favorecendo assim não só uma ou duas cidades, mas toda rede urbana da região.

Agradecemos à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES pelo financiamento desta pesquisa e ao Programa de Pós Graduação em Geografia – PP GEOG da Universidade Federal do Amazonas – UFAM por todo suporte prestado.

REFERÊNCIAS

ALENCAR, Ane; NEPSTAD, Daniel; MCGRATH, David; MOUTINHO, Paulo; PACHECO, Pablo; DIAZ, Maria del Carmen Vera; FILHO, Britaldo Soares. “Desmatamento na Amazônia: indo além da emergência crítica”. IPAM. Vol.90. Belém, 2004.

ALVES, Luiz Reinaldo. “Região, urbanização e polarização”. IN: P. H. Eberhardt, J. Ferreira de Lima, C. A. Piacenti (Eds.), **Economia & desenvolvimento regional**. Foz do Iguaçu: Editora Parque Itaipu, 2016.

ARAÚJO, Emanuelle Silva. “Desenvolvimento urbano local: o caso da Zona Franca de Manaus”.

BECKER, Bertha. “**Amazônia**”. São Paulo: Ática, 1997.

BRASIL. Congresso. Senado. **Lei nº 9985, de 18 de julho de 2000 – Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9985.htm. Acesso em 21/08/2021.

BRUNDTLAND, Gro Harlem. “**Nosso futuro comum: Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento**”. Rio de Janeiro: FGV, 1991.

CASTELLS, Manuel; CARDOSO, Gustavo. “**A sociedade em Rede: do conhecimento à ação política**”. Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2006.

CASTRO DE JESUS, Ana Beatriz; OLIVEIRA NETO, Thiago Oliveira; ARAÚJO DA SILVA, Fredson Bernardino. “Rede urbana e frentes pioneiras no sul do Amazonas: Rodovias Transamazônica (BR-230) e Manaus-Porto Velho (BR-319)”. **Boletim Paulista de Geografia**. v.1, n.108, p.132-148, 2022.

CASTRO DE JESUS, Ana Beatriz; OLIVEIRA NETO, Thiago Oliveira; ARAÚJO DA SILVA, Fredson Bernardino. “Periodização da rede urbana na faixa pioneira amazônica: os casos do sul do Amazonas e do oeste do Acre”. **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, Boa Vista, v.15, n.44, p.182-203, 2023.

CORRÊA, Roberto Lobato. “Periodização da rede urbana da Amazônia”. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 49, n.3. p. 39-68. 1987.

FREITAS, Maria do Socorro Sousa de. “**Representações de meio ambiente por crianças da educação infantil**”. Universidade Federal do Pará, 2009.

GALUCH, Mariana Vieira; MENEZES, Thereza Cristina Cardoso. “Da reforma agrária ao agronegócio: notas sobre dinâmicas territoriais na fronteira agropecuária amazônica a partir do município de Apuí (sul do Amazonas)”. **Estudos Sociedade e Agricultura**, v.28, n.02, p.388-412, 2020.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. “**Raízes do Brasil**”. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HECKENBERGER, Michael. J.; PETERSEN, James. B. & NEVES, Eduardo Góes. “Village size and permanence in Amazônia: two archaeological examples from Brazil”. **Latin American Antiquity**, 10:535-576, 1999.

LEFEBVRE, Henri. “**A revolução urbana**”. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LENCIONI, Sandra. “Observações sobre os conceitos de cidade e urbano”. **Revista GEOUSP Espaço e Tempo** (online) p.109-123, 2008.

LIMA, Marcos Castro de. "A cidade, o urbano e o rio na Amazônia". **Revista Acta Geográfica**, ANO II, n.3, p.107-117, 2008.

LIMA, Marcos Castro de. "**Quando o amanhã vem ontem**: a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus e a indução ao processo de metropolização do espaço na Amazônia Ocidental". Universidade de São Paulo, 2014.

LIMA, Maria do Socorro Bezerra de. "**Políticas públicas e território**: uma discussão sobre determinantes da expansão da soja no sul do Amazonas". Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, 2008.

MACEDO, Mariza Alves; TEIXEIRA, Wenceslau. "Sul do Amazonas, nova fronteira agropecuária? O caso do município de Humaitá". **Anais do XIV Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto**. Natal, 2009.

MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho. "Da metrópole à cidade-região: na direção de um novo arranjo espacial metropolitano? **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v.10, n.02, 2008.

MARGULIS, Sérgio. "**Causas do desmatamento da Amazônia Brasileira**". Brasília, 2003.

OLIVEIRA, Gilson Batista. "Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento". **Revista da FAE**, v.5, n.2, p. 37-48. 2002.

OLIVEIRA NETO, Thiago. "**O transporte rodoviário de passageiros na Amazônia**". Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2023.

PADINHA, Marcel Ribeiro; OLIVEIRA, Janete Marília Gentil Coimbra de. "**Repensando a rede urbana na Amazônia**: novas dinâmicas socioespaciais para as antigas cidades". Universidade de Barcelona, 2006.

PADUA, Suzana Machado. "**Afinal, qual a diferença entre conservação e preservação?** 2006. Disponível em <https://www.oeco.org.br/colunas/18246-oeco-15564/>. Acesso em 14/08/2021.

PFAFF, Alexander; BARBIERI, Alisson; LUDEWIGS, Thomas; MERRY, Frank; PERZ, Stephen; REIS, Eustáquio. "Road impacts in Brazilian Amazonia". **Amazonia and global change**, v.1. p.101-113. 2009.

SANTOS, Milton. "**A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção". São Paulo, editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SILVA, Michele Lins Aracaty e; OLIVEIRA, Marcílio Lima de; LUCAS, Mauro Maurício Barbosa. "Teorias do desenvolvimento regional: o modelo Zona Franca de Manaus e a Quarta Revolução Industrial". **Anais do Simpósio Latino-americano de estudos de desenvolvimento regional**. vol.2 n.1, 2020.

SOUZA, Nali Jesus de. "**Desenvolvimento econômico**". São Paulo: Atlas, 1993.

SUNKEL, Osvaldo; PAZ, Pedro. "**El subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo**". México, Siglo XX Editores. 22ªedição. 1988.

SURGIK, Ana Carolina Santos. “Estudo jurídico para a Várzea Amazônica” In: BENATTI, J. (Coord.). **A questão fundiária e o manejo dos recursos naturais da várzea**: análise para elaboração de novos modelos jurídicos. Manaus: Edições Ibama/Pro-Várzea, 2005.

TOCANTINS, Leandro. “**O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia**”. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1973.

João Junio Franco Mesquita – Mestre em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (2023). Graduado em Licenciatura Plena em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (2014) e em Licenciatura em Sociologia pelo Centro Universitário Leonardo da Vinci (2022). Pós-graduando com Especialização e MBA em Gestão Ambiental e Desenvolvimento Sustentável – Centro Universitário Internacional. Tem experiência na área de Geografia, atuando nos seguintes temas: urbanização, rede urbana amazônica, bioindústrias e bioeconomia. Tem experiência na área das Ciências Ambientais, atuando em Gestão Ambiental. Atualmente é servidor público do estado do Amazonas, lotado como professor de Geografia no Colégio Militar da Polícia Militar – Unidade II, administrado pela Secretaria de Estado de Educação e Desporto.

Marcos Castro de Lima – Bacharel e Licenciado em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (2002); Mestre em Sociedade e Cultura na Amazônia pela Universidade Federal do Amazonas (2005); Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (2014); Professor do Departamento de Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas. Artista Plástico. Atua na área de Geografia Urbana, principalmente nos seguintes temas: Manaus, Produção do espaço urbano, planejamento e gestão urbana, cidades amazônicas, Região Metropolitana, metropolização da Amazônia Ocidental e geografia das representações. Membro do Grupo Amazônia Ambiente e Cultura (UFAM) e do Núcleo de Pesquisas Urbana e Regional -NPUR (UEA). Nas Artes Plásticas produz pinturas com temas voltados para a Amazônia, Cidades, Paisagem e relação Geografia e Arte.

Recebido para publicação em 27 de agosto de 2023.

Aceito para publicação em 29 de novembro de 2023.

Publicado em 14 de dezembro de 2023.