

**CONSIDERAÇÕES SOBRE O DESENVOLVIMENTO URBANO E REDES
GEOGRÁFICAS EM CIDADES DO ESTADO DO AMAZONAS, NA PERSPECTIVA
DE TEÓRICOS DA GEOGRAFIA URBANA**

**CONSIDERATIONS ON URBAN DEVELOPMENT AND GEOGRAPHIC
NETWORKS IN CITIES IN THE STATE OF AMAZONAS, FROM THE
PERSPECTIVE OF URBAN GEOGRAPHY THEORISTS**

**CONSIDERACIONES SOBRE EL DESARROLLO URBANO Y LAS REDES
GEOGRÁFICAS EN LAS CIUDADES DEL ESTADO DE AMAZONAS, DESDE LA
PERSPECTIVA DE LOS TEÓRICOS DE LA GEOGRAFÍA URBANA**

João Junio Franco Mesquita

Universidade Federal do Amazonas – Mestre em Geografia

Brasil

joaojunioresquita@gmail.com

0000-0002-8734-2032

Marcos Castro de Lima

Universidade Federal do Amazonas – Doutor em Geografia Humana

Brasil

castrolmar@gmail.com

RESUMO

Este trabalho propõe trazer uma análise das cidades da região amazônica, em especial, do estado do Amazonas e sua dinâmica dentro da rede urbana local. A pesquisa baseia-se em estudos e conceitos ligados à dinâmica de metrópoles e do processo de metropolização, bem como estudos ligados às redes geográficas e dinâmica econômica presente na região, permitindo assim, uma abordagem integrada sobre o funcionamento urbano amazônico. Observa-se que a Amazônia apresenta uma logística bastante específica e complexa devido à sazonalidade dos rios e do seu processo de ocupação que foi bastante tardio, se comparado ao restante do país, o que influencia diretamente a configuração de sua rede urbana. Sendo assim, entender a dinâmica das cidades amazônicas requer a compreensão de que estas cidades possuem suas próprias particularidades para seu desenvolvimento, enfrentando assim, desafios para se inserirem no mundo globalizado e sua vasta e complexa rede urbana.

PALAVRAS-CHAVE: cidades, redes geográficas, Amazonas

ABSTRACT

This work proposes to bring an analysis of the cities of the Amazon region, in particular, the state of Amazonas and their dynamics within the local urban network. The research is based on studies and concepts related to the dynamics of metropolises and the process of metropolitanization, as well as studies related to the geographic networks and economic dynamics present in the region, thus allowing for an integrated approach to Amazonian urban functioning. It is observed that the Amazon has a very specific and complex logistics due to the seasonality of the rivers and its occupation process, which was quite late, compared to the rest of the country, which directly influences the configuration of its urban network. Therefore, understanding the dynamics of Amazonian cities requires understanding

that these cities have their own particularities for their development, thus facing challenges to insert themselves into the globalized world and its vast and complex urban network.

KEYWORDS: cities, geographic networks, Amazonas

RESUMEN

Este trabajo se propone traer un análisis de las ciudades de la región amazónica, en particular, del estado de Amazonas y su dinámica dentro de la red urbana local. La investigación se basa en estudios y conceptos relacionados con la dinámica de las metrópolis y el proceso de metropolitanización, así como en estudios relacionados con las redes geográficas y la dinámica económica presente en la región, permitiendo así un abordaje integrado del funcionamiento urbano amazónico. Se observa que la Amazonía tiene una logística muy específica y compleja debido a la estacionalidad de los ríos y a su proceso de ocupación, bastante tardío, en comparación con el resto del país, lo que influye directamente en la configuración de su red urbana. Por tanto, comprender la dinámica de las ciudades amazónicas requiere comprender que estas ciudades tienen particularidades propias para su desarrollo, enfrentando así desafíos para insertarse en el mundo globalizado y su vasta y compleja red urbana.

PALABRAS CLAVE: ciudades, redes geográficas, Amazonas

INTRODUÇÃO

Entender as cidades amazônicas sempre se constituiu um desafio para o estudo da Geografia Urbana na região. Isso se dá principalmente pelo fato de como tais núcleos urbanos interagem entre si por meio das particularidades de suas redes geográficas e dessas com o mundo exterior (CASTELLS, 2005; CORRÊA, 2012).

Com um número limitado de rodovias (a maioria em parte precária) e de aeroportos com vastas conexões, as cidades da chamada Amazônia Ocidental acabam por adquirir vivências expressas por meio de suas relações com as redes hidrográficas, permitindo uma singela conexão entre cidades menores e cidades médias e ambas com a metrópole Manaus, a maior cidade desta região (NETO & NOGUEIRA, 2019).

Neste artigo, será abordado à luz das principais temáticas e conceitos teóricos da Geografia Urbana sobre metrópoles, metropolizações e redes geográficas as aparentes formas das quais as cidades amazônicas se encaixam nessas perspectivas urbanas em meio às crescentes (e constantes) transformações dos meios urbanos no mundo globalizado do século XXI.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

De abordagem qualitativa, esta pesquisa faz uma análise contextualizada das literaturas conceituais relevantes para o estudo da Geografia Urbana, no âmbito das cidades, do estudo das redes, configuração das metrópoles e do processo de metropolização. Cada análise

conceitual traz um recorte contextualizado da rede urbana amazônica e seu processo de urbanização.

Partindo desse pressuposto, esta pesquisa aborda os trabalhos de Henri Lefebvre sobre os conceitos de *cidade* e *antcidade*, além das relações sobre industrial e urbano na Amazônia; Felipe Magalhães sobre os conceitos de *cidade-região*, além das relações de centros urbanos com a metrópole; Ermínia Maricato sobre os conceitos ligados ao processo de *metropolização* na região; Milton Santos sobre o processo de *urbanização* vivenciado no território nacional e Castells sobre o conceito de *sociedade em rede* e como as cidades amazônicas dialogam com esse processo.

Paralelamente, outras literaturas ligadas à urbanização, construção de redes e relações de produtividade também foram abordadas para reforçar a contextualização de tais conceitos urbanos e sua aplicabilidade de acordo com as particularidades existentes nas cidades amazônicas. Cada conceito reflete sobre a realidade existente no local, permitindo maior compreensão da dinâmica urbana e apontando possibilidades de soluções para uma urbanização sustentável.

O INDUSTRIAL E O URBANO NA AMAZÔNIA: UMA REFLEXÃO DOS CONCEITOS URBANOS DE HENRI LEFEBVRE

Quando nos referimos a uma cidade, é comum que, de pelo menos das cinco primeiras imagens que vem à cabeça uma seja referente a uma fábrica. Praticamente a indústria faz parte do cenário urbano e está intrinsecamente ligada a ele. Isso deve ao fato de que as cidades modernas só tomaram forma em densidade e fluxo a partir da Revolução Industrial, que permitiu um vasto êxodo rural de indivíduos que passaram a se realocar nas periferias próximas às fábricas, uma vez que trabalhavam nelas ou viam nos centros urbanos que já se desenhavam naquela época uma alternativa para a vida melhor. (LEFEBVRE, 1999).

O autor ainda coloca as cidades modernas como fruto do processo de industrialização pois, com o surgimento da indústria, as cidades passaram a apresentar um intenso processo de urbanização, não só em questões paisagísticas ou de infraestrutura, mas também na consolidação do comércio e da expansão das redes geográficas entre si. Isso tudo como fruto de um rápido crescimento populacional (LEFEBVRE, 1999).

Tais consequências advindas da industrialização criaram uma sociedade dita hoje como urbana, não só porque vivem em uma cidade, mas porque se identificam com a rotina gerada

nela. Vivem para o trabalho, para a indústria, para os serviços, para as redes, para os sistemas de informação, para as relações capitalistas.

É claro que, com as mudanças urbanísticas viessem os mecanismos que dão sentido ao capitalismo: a existência de classes. Com uma dimensão espacial cada vez maior, as zonas urbanas tendem a se reorganizar de acordo com os interesses capitalistas, tais como: áreas turísticas, industriais e habitacionais. E cada classe social não condizente é desapropriada com o tempo.

O que Lefebvre (1999) apresenta como *anticidade* ou *não-cidade* é justamente essa imagem distinta dos núcleos urbanos, onde os valores econômicos, sociais e industriais criam diversas cidades dentro de uma só, criando assim, espaços urbanos que fogem à utopia da cidade.

Assim se configura os conglomerados urbanos do século XXI. Grandes centros de poder econômico e social. Pólos de industrialização e tecnologia. E uma sociedade extremamente urbanizada para usufruir de seus serviços. Praticamente a maioria dos países hoje (inclusive o Brasil) possuem uma população mais urbana que rural. Porém, quando se trata de Brasil, cada região possui sua particularidade nestes conceitos de Lefebvre, em especial a região amazônica.

As cidades da Amazônia sempre foram muito à parte do desenvolvimento urbanístico do Brasil. Tiveram uma urbanização muito recente (DAVIDOVICH, 2003; SANTOS, 2013). Manaus, por exemplo, em aproximadamente meio século saltou de 600 mil habitantes para 2 milhões. É perceptível que o crescimento acelerado da capital amazonense se deu pelo fato de na década de 1960 durante o regime militar houveram projetos desenvolvimentistas para o norte do país com o intuito de “povoar a região” (lembrando que naquela época muito se falava em vazio demográfico na Amazônia e que era necessário povoá-la antes que outra nação a tomasse). Dentre os inúmeros projetos em execução estava o da criação de um parque industrial em Manaus (SATHLER et.al, 2009).

Hoje, a metrópole segue os aparatos das cidades modernas como São Paulo, se tornando um grande centro financeiro da região. Isso se deve à sua fase industrial, como aponta Lefebvre. Assim como outras metrópoles brasileiras, Manaus também apresenta uma *anticidade* em oposição à imagem feita da “Paris dos Trópicos”. Embora Manaus tenha adquirido este status de metrópole seguindo o padrão dos conceitos urbanos de Lefebvre, outras cidades amazonenses, embora menores em contingente populacional, possuem uma

rede geográfica comercial entre si e de forma discreta a nível nacional (ou até internacional), porém não apresentam a fase de cidade industrial clássica, conforme os padrões apresentados por Lefebvre.

Municípios como Parintins na região do Baixo Amazonas e Coari no Médio Solimões são cidades que juntos sequer ultrapassam a marca de 300 mil habitantes em suas áreas urbanas. Apesar de serem classificadas pelo IBGE como cidades pequenas por número de habitantes, essas cidades possuem uma ampla rede comercial com as cidades ao entorno e ao longo da calha do Rio Solimões-Amazonas (SCHOR & OLIVEIRA, 2011).

Essas redes permitem um fluxo de mercadorias e um setor terciário de certa forma expressivo entre as cidades menores, as comunidades ribeirinhas e estas duas cidades, que possuem uma infraestrutura gradativamente mais bem estabelecida devido sua conexão intensa com a metrópole Manaus.

Muito embora elas não possuem indústrias clássicas como da metalurgia, siderurgia, automobilística e têxtil, essas cidades apresentam um singelo e ainda tímido setor secundário voltado para o beneficiamento de produtos naturais, como beneficiamento de leite, processamento de polpa de açaí e sementes de guaraná, produção de farinha de mandioca e derivados e desenvolvimento de piscicultura para exportação regional, nacional e, em certos casos, internacional.

Essas chamadas bioindústrias, segundo Judice & Baeta (2002), se beneficiam de estudos e pesquisas desenvolvidas na região para o aprimoramento da produção e com isso, extrai de forma sustentável (FILHO et.al, 2015).

O próprio pequeno produtor familiar é responsável pela produção e extração. A rede econômica da produção parte então para essas cidades, onde são processados e de lá exportados, principalmente para a capital. Isso gera economia e renda para a própria população do município, para os ribeirinhos e até mesmo para beneficiar municípios do entorno, o que de certa forma contribui para uma leve urbanização, bem como as áreas periféricas apresentam leve característica de *anticidades* com o passar do tempo.

Embora Lefebvre tenha considerado a cidade industrial como precursora do que entendemos hoje como espaço urbano, não é necessariamente a indústria clássica que permite essa transição, mas qualquer atividade ligada aos setores secundário e terciário necessariamente, como o caso das bioindústrias observadas nessas cidades amazônicas que, embora ainda estejam muito em fase “piloto”, tem ótimo potencial para se consolidarem e

desenvolverem uma região tão delicada e polêmica quanto a Amazônia, quando o assunto é industrialização e urbanização.

CIDADES-REGIÃO NO AMAZONAS E A METRÓPOLE MANAUS

David Cunningham (2010), ao conceituar metrópoles, enfatiza que esta é fruto das relações capitalistas de produção e troca. Afinal de contas, um núcleo urbano no porte de metrópole possui uma complexa rede geográfica e uma vasta influência além de seus limites geográficos e de seu entorno. Com um setor terciário bastante promissor, a metrópole pode se tornar conhecida no cenário local, nacional e global, dependendo de como é seu raio de influência.

A forma como a metrópole interage com seu entorno (tecido metropolitano), Magalhães (2009) conceitua como *cidade-região*. Esse processo está intrinsecamente ligado ao que se entende por região metropolitana, tendo um intenso processo de conurbação ou não. A questão da cidade-região é concernente aos fluxos do entorno com o núcleo urbano. (MAGALHÃES, 2009).

Podemos ver como exemplo clássico brasileiro a Grande São Paulo, uma região metropolitana clássica, onde no entorno da capital paulista se concentram áreas de produção e industrialização, seguindo os padrões de modelo pós-fordista, como por exemplo o ABCD Paulista.

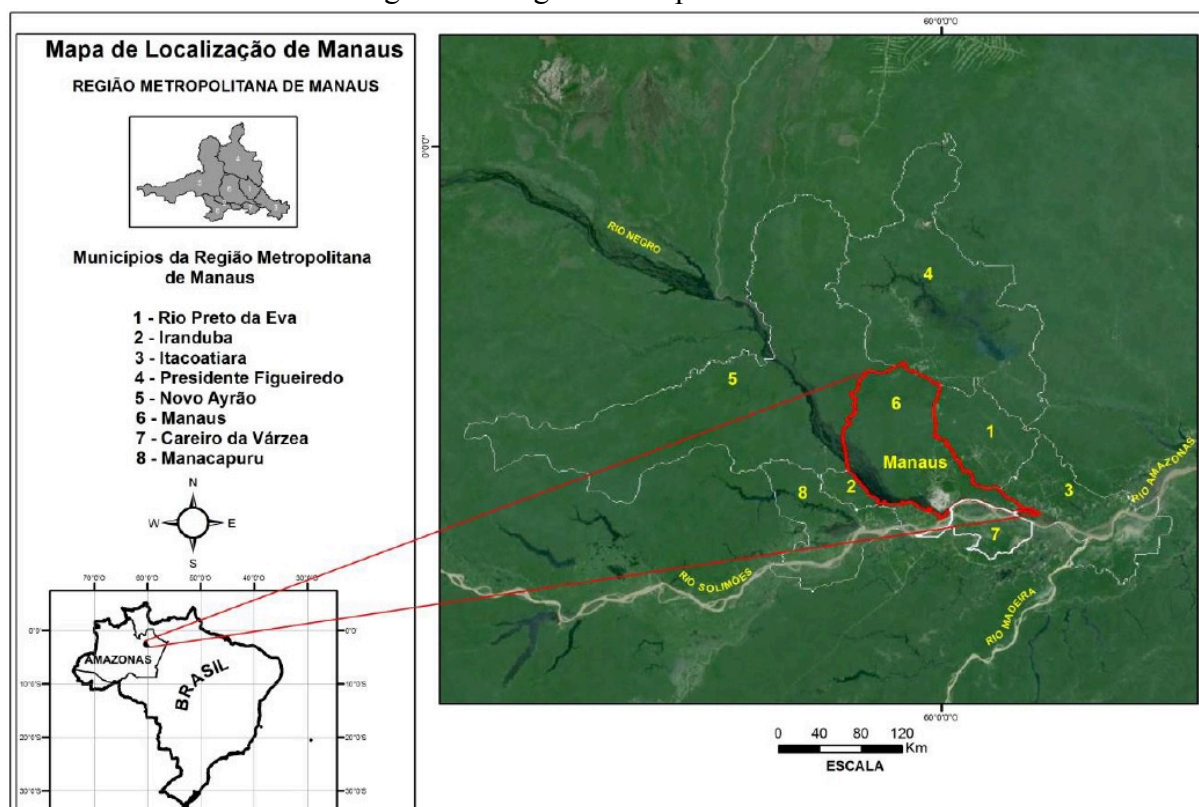
Esses fluxos que ligam os setores secundário e terciário da área peri-metropolitana para o centro da região metropolitana criam essa interdependência, dando vida à *exopolis*, uma característica da cidade-região que demarca essa participação do entorno do núcleo urbano para o processo de urbanização e consolidação de redes. (MAGALHÃES, 2009).

Na Amazônia Ocidental, apenas Manaus se configura como metrópole, sendo o centro de uma região metropolitana recente. (DAVIDOVICH, 2003) Embora cidades como Itacoatiara e Manacapuru façam parte da região metropolitana (Figura 01), porém não compartilham de uma conurbação com a metrópole, é fato que elas são diretamente influenciadas pela capital. A começar partindo de uma análise de infraestrutura urbana.

Diferentes cidades do interior que possuem uma estreita ligação com o rio e com isso, faz de sua orla um cartão de visitas, essas duas cidades cresceram de costas para o rio. Isso se deve a existência de rodovias que conectam com a metrópole (TOCANTINS, 1973).

Mesmo não possuindo intensa conurbação, a influência manauara sobre as outras cidades da região metropolitana são expressivas. Basta observar que é o setor terciário e secundário da capital que alimenta o fluxo com a parte peri-metropolitana. Os insumos da zona franca estão por toda parte, inclusive nos rincões mais distantes do estado. Manaus é uma cidade-região que vai além dos limites de de sua região metropolitana. Ela abastece e influencia fortemente toda a Amazônia Ocidental.

Figura 01: Região Metropolitana de Manaus



Já no interior do estado, embora não haja metrópoles, é perceptível que a rede geográfica da calha do Solimões-Amazonas permite que existam, embora numa complexidade muito inferior à de Manaus, cidades-região. Tomemos por exemplo novamente Coari e Parintins. Cidades que possuem pequenas bioindústrias e uma vasta rede comercial (JUDICE & BAETA, 2002). Por serem pontos de conexão entre a capital e as partes mais distantes do estado, essas cidades exercem função estratégica de influência. Boa parte do que se não resolve nas cidades menores do Baixo Amazonas, pode-se fazer em Parintins. O mesmo vale para Coari e o Médio Solimões. Boa parte do que é produzido localmente é processado nos núcleos urbanos e comercializado ao longo da calha do rio.

O comércio pré-estabelecido criou um vínculo muito estreito entre essas cidades que, mesmo sem conexão infra estrutural por meio de uma conurbação ou de uma rápida industrialização, conseguem manter uma rede geográfica com esses entornos, consolidando assim a região ao núcleo urbano em questão.

A METRÓPOLE MANAUS

Como metrópole, Manaus não está tão distante da realidade urbana de outras metrópoles brasileiras, quando se trata de diferenciação intrametropolitana. Sua área periférica acabou concentrando um enorme contingente populacional (MAGALHÃES, 2009), a começar pelo entorno do Distrito Industrial. Esses subúrbios, distantes dos cartões postais e centros financeiros da cidade acabaram por se tornarem *anticidades* com poucas intervenções provenientes do Plano Diretor da cidade e de sua gestão. (LEFEBVRE, 1999; DAVIDOVICH, 2003; ERMÍNIA, 2003).

O crescimento acelerado da capital amazonense se deu a partir da instalação do modelo Zona Franca e implantação do Distrito Industrial. Várias empresas ali se instalaram para se beneficiarem da isenção fiscal oferecida pelo governo federal com o intuito de “povoar o vazio demográfico da Amazônia”. Com elas, muitos migrantes do interior do estado e de outras regiões do Brasil se estabeleceram no entorno do Distrito Industrial e em outras partes periféricas do núcleo urbano manauara (SATHLER et.al, 2009).

Acontece que não se deu devida atenção por parte da gestão pública com relação ao crescimento acelerado. Isso acarretou várias *anticidades*, cada uma com uma visão diferente da outra e ambas um tanto distantes da imagem vendida de Manaus (LEFEBVRE, 1999; DAVIDOVICH, 2003; ERMÍNIA, 2003).

Apesar da existência de um Plano Diretor, assim como em outras metrópoles brasileiras, mudanças na infraestrutura manauara, antes de possuir um cunho urbanístico, deve-se atribuir um cunho político (DAVIDOVICH, 2003; ERMÍNIA, 2003). E quando se fala “político”, refere-se à gestão vigente naquele momento. Afinal de contas, boa parte de Manaus hoje é fruto de invasões e ocupações irregulares, e em boa parte delas, com o aval dos governos vigentes.

Esses bairros sem o mínimo de planejamento urbano acarretaram diversos males que hoje se proliferaram na cidade, como a criminalidade e o tráfico de drogas por conta do baixo efetivo da segurança pública nesses locais; proliferação de doenças por conta da ausência de

saneamento básico, dentre muitos outros (ERMÍNIA, 2003). Estes bairros, quando recebem certa intervenção, como de costume no Brasil, acabam se dando próximo dos anos eleitorais com intuito de angariar votos e manter o poder.

Numa tentativa de melhorar a paisagem e a visão dos cartões postais, muitos governos têm feito uma espécie de “limpeza social” nas regiões de maior importância econômica, retirando as classes mais baixas e realocando-as nas regiões mais distantes da periferia. Conjuntos habitacionais esses que ficarão longe de turistas, empresários e quaisquer outros que venham negociar em Manaus e não se espantem com as consequências de seu crescimento acelerado e desordenado. (FERREIRA, 2018).

Um dos principais desafios à urbanização das metrópoles tem sido a própria gestão, uma vez que ao longo das décadas, cada metrópole brasileira passou por uma macrocefalia desenfreada, onde a capital se torna o núcleo urbano mais importante e mais influente, ofuscando os núcleos urbanos peri-metropolitanos e até mesmo os mais distantes (DAVIDOVICH, 2003; ERMÍNIA, 2003).

Manaus apresenta esse aspecto de forma bastante nítida. Dos 62 municípios do estado do Amazonas, a capital concentra apenas em sua área urbana cerca de metade da população do estado. Apenas na área urbana da capital se concentra quase todo os setores secundário e terciário, o que dificulta, de certo modo, o desenvolvimento das cidades do interior.

Competir com a metrópole Manaus sempre foi um desafio para as outras cidades do estado, até porque é a capital que abastece o interior com insumos industrializados. Enquanto isso, cidades como Coari e Parintins buscam alternativas de desenvolvimento por meio de bioindústrias. E a bioeconomia é um ramo cada vez mais crescente no estado, por conta de sua proposta de desenvolvimento sustentável.

ECONOMIA INDUSTRIAL E ECONOMIA DE SERVIÇOS NO AMAZONAS

Se a metrópole Manaus detém boa parte dos setores secundário e terciário, o que resta para as outras cidades amazonenses? Basicamente cada uma tem predominância no setor primário, distribuídos em comunidades ribeirinhas ao longo de rios, lagos e estradas.

As cidades do interior pouco ou nada tem do setor secundário (SOUSA, 2013). O que é produzido no primário, é comercializado no território dessas cidades ainda na forma bruta. Por exemplo: quem colhe castanha-do-brasil, vende na cidade castanha-do-brasil. E por mais que o consumidor queira usar essa castanha como produto de beleza, a cidade não fornece

isso. Apenas importa de outra cidade (no caso Manaus) onde há o beneficiamento de bioindústrias fitocósméticas (JUDICE & BAETA, 2002; HASENCLEVER et.al, 2017), para que um shampoo à base de castanha-do-brasil seja fornecido, só assim o consumidor terá acesso.

Essa dependência forte também gera o que Álvaro Ferreira chama de *utopia da cidade*, pois mesmo havendo alternativas para o crescimento do interior do Estado, cabe aos gestores públicos, empresários e investidores o que se deve fazer, e não necessariamente as necessidades locais, numa luta pelo *direito à cidade*. (FERREIRA, 2014).

Coari, por exemplo, detém em seu município uma grande reserva de gás natural explorada pela Petrobras na região do rio Urucu. Dessa base, o gás e petróleo eram canalizados até um terminal próximo à cidade de Coari e transportados por balsas até Manaus (SANTANA, 2017). Com a construção do gasoduto, as perspectivas de haver uma refinaria na cidade praticamente sucumbiram.

A não-idealização de uma refinaria em Coari beneficiou investidores em Manaus. Na justificativa do *direito à cidade*, Manaus seria ideal por ter mais estrutura e mais redes que Coari. De certa forma, há lógica no discurso quando o assunto é a logística econômica. Por outro lado, Coari foi privada de um setor siderúrgico petroquímico que, além de gerar empregos na cidade e nos municípios do entorno, expandiram a já estabelecida rede do Solimões para um novo mercado: o da petroquímica, o que poderia abrir novos horizontes urbanísticos e econômicos para o Solimões, fora da sombra de Manaus.

Assim como Coari, há muitos outros municípios que poderiam desenvolver um setor secundário baseado na produção e na extração de recursos locais, porém o fraco investimento na logística do estado limita apenas Manaus a ter esses insumos. Assim, resta ao interior apenas consumir o que é maquinofaturados da capital, tornando assim o terciário atrelado à influência da capital (SOUSA, 2013).

O risco de se ter uma economia de serviços restrita ao que a metrópole pode oferecer é que se em algum momento houver um colapso todo estado tende a ruir por não haver alternativas. Assim foi com a era da Borracha. Manaus não desenvolveu indústrias de vulcanização de látex e com isso perdemos mercado para o Sudeste Asiático. Levou muitas décadas para que Manaus voltasse ao páreo da economia nacional. Agora com o modelo Zona Franca.

A questão é que tal modelo traz benefício apenas para Manaus. As empresas e indústrias não se atraem muito para se expandir para interior, justamente pela logística. O estado do Amazonas possui pouquíssimas estradas. Para outro estado, apenas a BR-174 tem boas condições. A BR-319, que seria ideal para o resto do país, está apenas implantada. Aeroportos de grande porte, apenas na capital. Mesmo que Parintins e Coari possuam uma estrutura vaga para aviões de médio porte, porém o número limitado de companhias aéreas reduz ainda mais a chance de desenvolver ecoturismo.

Eis o motivo do por que bioindústrias, ainda que muito pequenas e limitadas tem começado a se expandir entre cidades médias do estado (JUDICE & BAETA, 2002; SOUSA, 2013). Apesar de não haver indústrias clássicas no interior, a tendência é que a metrópole, segundo Ferreira, passe por uma desindustrialização. Isso acontece quando o espaço urbano da metrópole se torna saturado e o mercado busca alternativas nas áreas peri-metropolitanas e no entorno, nos municípios ao redor. É perceptível esse processo já em Manaus, saindo do Distrito para outras áreas periféricas, como no extremo da zona norte manauara.

Se o mercado consumidor se expandir ainda mais para o setor da bioeconomia, o que é uma tendência da Quarta Revolução Industrial, as cidades amazonenses tendem a ganhar mais destaque frente à sua capital e assim trazer mais alternativas para a economia do estado, bem como para o desenvolvimento de uma sociedade mais urbanizada como aponta Lefebvre. (1999), Judice & Baeta (2002) e Sousa (2013)

LOCAL E GLOBAL: CIDADES AMAZÔNICAS NUMA SOCIEDADE EM REDE

A considerar que vivemos hoje no mundo da Quarta Revolução Industrial e praticamente no auge da globalização, viver fora desse sistema se tornou praticamente inviável. Dentro de um contexto urbano, as metrópoles criam redes e sistemas de comunicação, de comércio, de poder, conectando umas às outras ao longo do mundo (CASTELLS, 2005; CORRÊA, 2012).

Devido à consolidação dos meios de comunicação e transporte, as fronteiras geográficas e as barreiras culturais cada vez mais perdem sentido com a multiculturalização, onde a sociedade cria uma aldeia global. Essa sociedade altamente conectada é identificada por Castells (2005) como *sociedade em rede*.

Como já mencionado anteriormente, a Metrópole Manaus é a única cidade da Amazônia Ocidental altamente conectada a essa sociedade. Os insumos da zona franca são

exportados para diversos lugares do mundo. Quando se fala em Amazônia, Manaus é considerado portão de entrada para a região. Todos os anos milhares de turistas vêm para a região e levam um pouco dessa experiência para o mundo.

Porém essa visão amazônida para o mundo pouco se expande dos limites da capital. Além de Manaus, a cidade com mais destaque internacional seria Parintins devido ao seu festival folclórico celebrado todos os anos no mês de junho. O ecoturismo ainda é pouco explorado na região, limitando-se a poucos hotéis de selva e navios-resorts. Isso alimenta a visão que o mundo tem da Amazônia de um local ainda selvagem, intocável e que precisa ser preservado.

A falta de estrutura para o ecoturismo limita as atividades de serviços do setor terciário para as outras cidades. Isso é nítido quando se analisa a estrutura dos portos, terminais rodoviários e aeroportos, bem como a rede hoteleira nessas cidades. Além do setor terciário, como já foi dito anteriormente, o setor secundário também é pouquíssimo explorado nessas cidades, restringindo mais uma vez aos limites da metrópole.

A Amazônia está inserida em uma sociedade em rede? A considerar os fatores logísticos e precariedade de investimento de serviços, pode-se dizer que apenas parte, não o todo. A parte limitada à metrópole Manaus e a algumas cidades do estado, como Parintins. Existem ainda partes da região que, por exemplo, não possuem cobertura de internet, não acompanhando assim quase em tempo real o que se passa no mundo.

Quanto às cidades menores, o que antes era a catedral que se destacava quando se chegava à cidade, hoje é a torre de telecomunicações (TOCANTINS, 1973). Uma clara visão da necessidade de estar conectado ao resto do mundo. Embora haja uma certa comunicação limitada, todas as vantagens da aldeia global não chegam a determinados pontos da região. Tecnologias que preenchem as metrópoles são quase inexistentes em cidades como Ipixuna ou São Gabriel da Cachoeira.

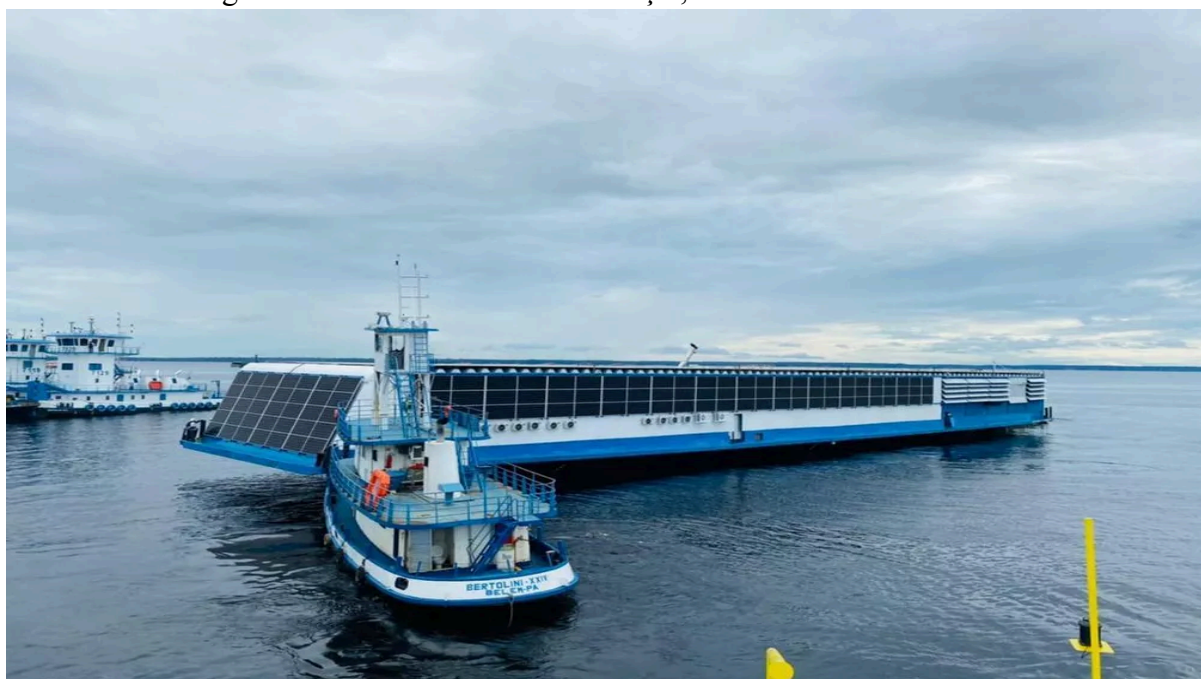
Hoje, com o advento da biotecnologia na Quarta Revolução Industrial (JUDICE & BAETA, 2002; SOUSA, 2013), cidades amazônicas tendem a ganhar mais destaque no cenário internacional, ao menos no cenário econômico. Imagine por um momento que conexão haveria entre um fisiculturista de San Francisco ou Nova Iorque e os ribeirinhos de Coari, Anori e Codajás?

É fácil entender: essas cidades são produtoras de açaí, um poderoso energético muito consumido hoje em dia nas academias de musculação e entre atletas fisiculturistas, por

exemplo. Na Figura 02, é possível ver por exemplo, a presença de uma dessas bioindústrias localizada em Coari, inserido o mercado do açaí no cenário regional, nacional e até global. Assim como o açaí, o guaraná também exerce a mesma função, colocando cidades como Maués, Barreirinha e Parintins no campo econômico global.

A mesma indagação poderia ser feita entre o pescador de Tefé e o cozinheiro de restaurante em Tóquio, ou um pescador de Barcelos e uma loja de aquários de Londres. A Amazônia apresenta um potencial enorme no campo da biotecnologia e do desenvolvimento sustentável, que são fortes tendências do século XXI (JUDICE & BAETA, 2002; SOUSA, 2013; SADALLA PINTO, 2018, MESQUITA, 2023).

Figura 02: Bioindústria móvel de açaí, localizada em Coari/AM



Fonte: Bertolini Transportes – divulgação, 2020.

A presença de bioindústrias, o ecoturismo e a devida atenção da gestão pública a eles merecida abre as portas da inserção da Amazônia dentro do cenário global, produzindo e exportando de forma sustentável os recursos da floresta, garantindo estabilidade e alternativas econômicas a essas cidades, além dos insumos já produzidos pela metrópole (JUDICE & BAETA, 2002; SOUSA, 2013; MESQUITA, 2023).

O Amazonas tem um potencial extraordinário para bioindústrias de fitoterápicos e fitocosméticos, alimentos e bebidas, vestuário e de pesquisas científicas (JUDICE & BAETA, 2002; SOUSA, 2013, MESQUITA, 2023). O que se faz necessário é redistribuir recursos da metrópole com o seu entorno, fortalecer o ecoturismo e os sistemas de comunicação e

principalmente o de transporte, que atualmente tem sido um dos maiores desafios à logística do estado.

REDES GEOGRÁFICAS AMAZÔNICAS

A humanidade sempre interagiu por meio de redes sociais por sermos um ser social. Essas redes sociais são especializadas, distribuídas ao longo do espaço e já adquiriram diversas formas. Uma estrada, um rio, atualmente a internet. De diversas formas as sociedades buscam interagir, compartilhar informações, adquirir poder. (CASTELLS, 2005; CORRÊA, 2012).

Interessante que todos os grandes impérios da história da humanidade, por meio de redes geográficas, buscavam unidade social, por meio da força política, da religião, da cultura. Fato é que a construção de redes leva a humanidade a um patamar mais concreto, uma vez que sempre houve uma tendência à globalização. (CASTELLS, 2005; HARARI, 2013).

Hoje, a globalização é um fato real, impérios econômicos e tecnológicos garantem sua existência por uma rede geográfica global, ora especializada como sempre foi por meio dos sistemas diversos de transporte, ora virtualizada hoje em dia por meio dos sistemas de comunicação, principalmente a internet. (HARARI, 2013).

Diante desse contexto, que redes geográficas são vislumbradas na Amazônia? Partindo do princípio da geografia física, a região como um todo abriga a maior bacia hidrográfica do planeta. Rios esses caudalosos e profundos, muito propício para a navegabilidade. Desde os tempos pré-colombianos os rios amazônicos tinham como função conectar aldeias de tribos e etnias diversas. O rio Solimões-Amazonas, por exemplo, servia de canal entre os Andes e o Atlântico. E mesmo durante as colonizações espanhola e portuguesa, os rios continuam sendo a principal rede geográfica de conexão, conforme aponta Tocantins (1973) e Morgado et.al (2013).

O ribeirão sempre teve uma ligação muito intrínseca com o rio. Além de rede geográfica, ele também é fonte de alimento. Em quase todos os núcleos urbanos da região se percebe geograficamente essa atenção para com o rio. A começar pela orla da cidade, pelo porto, onde fica a catedral, o centro comercial. Essas vias naturais manifestam a essência da sociabilidade amazônica (TOCANTINS, 1973). A Figura 03 a seguir destaca a área central

de Parintins. É notável a identificação dos elementos geográficos (porto, catedral) que marcam a paisagem das cidades amazônicas.

Hoje, com o mundo cada vez mais virtualizado e com meios de transporte mais eficientes devido a globalização (CORRÊA, 2012), há um certo isolamento para a região amazônica dentro da aldeia global como mencionado anteriormente. Manaus é a única cidade do estado que possui aeroporto de grande porte a nível internacional. Qualquer outra cidade do estado, para se alcançar o Brasil e o exterior, deve passar por Manaus.

Com relação ao transporte aeroviário, há forte monopolização de voo comercial dentro do estado por parte de poucas empresas. Viagens para cidades do estado podem ser tão caras quanto viagens ao exterior. Já com relação ao sistema rodoviário, apenas a BR-174 permite o escoamento de Manaus para o exterior, via Venezuela. A BR-319, recheada de polêmicas e impasses ambientais permitiria o escoamento do norte para o resto do país, porém não está pavimentada. Além disso, há poucas rodovias estaduais e a maioria beneficia apenas a região metropolitana (NETO & NOGUEIRA, 2019).

Figura 03: Área portuária (centro) de Parintins/AM



Fonte: Prefeitura de Parintins – divulgação, 2021.

Resta novamente o transporte hidroviário. Mais comum, mais prático devido a sazonalidade dos rios que permitem que boa parte seja navegável ao longo do ano. A questão em si é que comparado à velocidade do mundo moderno, essa rede ainda é mais lenta, o que compromete a logística da região (MORGADO et.al, 2013).

Quanto aos meios de comunicação, restringem-se a serviços de telefonia móvel e em alguns casos, internet via satélite. Há poucas cidades com fibra óptica. A logística sempre será um desafio para o estado que, pelo *direito à cidade*, ainda tem atenção mais voltada para a metrópole que para seu entorno (FERREIRA, 2014).

URBANISMO E O MODO DE VIDA AMAZÔNIDA

A metrópole Manaus, como já mencionada anteriormente, oferece um modo de vida extremamente urbanizado. Em uma logística extremamente capitalista, os cidadãos são imersos em seus universos particulares de afazeres (ANTUNES, 2014). Acordam e vão trabalhar nas fábricas, empresas, escolas, comércio. Pagam suas contas. Consomem. E consomem bastante para que voltem novamente a trabalhar e paguem as contas.

Esse universo particular de cada cidadão é um conjunto de sistemas da metrópole que garantem a existência da sociedade consumidora do mundo globalizado imerso no capitalismo. Não há como estar fora deste padrão dentro de uma selva de pedra. A lei da concorrência é gritante. Não há tempo para apreciar paisagem, lugar, gerar vínculos porque “tempo é dinheiro” (ANTUNES, 2014).

A região amazônica, porém, por conta de suas particularidades frente ao mundo moderno apresenta uma duplicidade urbanística no modo de vida. Há o amazônida da metrópole. Há o amazônida do interior. Ambos vivem, vêem e interpretam onde vivem sob perspectivas diferentes.

Embora cidades médias Coari e Parintins sejam, de acordo com Oliveira & Schor (2010), bem mais desenvolvidas do ponto de vista da rede urbana local, assim como outras do estado além da capital, a presença de um modo de vida ambíguo no espaço urbano é notória. Há aqueles que sim, saem pra trabalhar e pagam contas e vivem como em um ambiente urbano comum. Mas a relação do indivíduo com o meio devido sua extrema ligação ainda com o meio rural também é perceptível (ANTUNES 2014).

É comum nas cidades do interior ver pessoas na calçada no fim da tarde socializando. É comum aquele trabalhador de uma usina de beneficiamento de leite sair com os amigos para

uma pescaria. É comum ver o microempreendedor urbano cuidar de sua granja no sítio durante o fim de semana.

O modo de vida amazônida resiste ao modo de vida da aldeia global por conta das condições aqui já apresentadas. Há pouco da Amazônia realmente inserida no mundo globalizado, o que garante expor a riqueza dos detalhes sociais, urbanos e econômicos muitos específicos dessa região.

O que se tem de urbanismo nessas cidades, pode-se dizer que é uma versão própria do urbanismo. Afinal de contas, cada núcleo urbano da região possui seus vínculos, suas redes e conexões (ANTUNES, 2014). E dentro de cada aspecto dessas realidades o modo de vida é independente, forte e coeso, à parte do cotidiano da metrópole que é mais semelhante ao curso já vivenciado não apenas entre outras cidades e metrópoles brasileiras, como também das metrópoles mundo afora.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entender as cidades amazônicas requer um olhar mais específico, voltado para as particularidades da região. Os conceitos urbanos aqui apresentados denotam questões gerais clássicas acerca de urbanização, urbanismo, metropolização e redes. Porém para se compreender um núcleo urbano, assim como qualquer outro espaço geográfico, é necessário ponderar todos seus aspectos.

A região amazônica detém um enorme potencial tanto em seu espaço urbano quanto no meio rural. Ela dialoga intimamente com as temáticas ambientais e com o desenvolvimento proposto pela Quarta Revolução Industrial. O advento da biotecnologia favorece o desenvolvimento urbano e econômico, algo já visto na metrópole e vivenciado ainda timidamente em outras cidades menores e do entorno da capital.

Ponderar que a região amazônica deve se inserir de forma abrupta ao sistema globalizado vigente é algo a se questionar, levando em conta a maneira como o desenvolvimento pode ser extremamente agressivo quando é levado em consideração apenas o viés econômico exploratório. Há a possibilidade de um desenvolvimento sustentável promissor dentro das cidades do Amazonas, desenvolvimento esse além da cobertura da metrópole Manaus. Mas como é de se esperar, isso se deve muito às gestões e aos órgãos cabíveis promover esse desenvolvimento.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTUNES, Henrique Fernandes. “O modo de vida urbano: pensando as metrópoles a partir das obras de Georg Simmel e Louis Wirth”. **Ponto Urbe. Revista do núcleo de antropologia urbana da USP**, n.15, 2014.
- CASTELLS, Manuel; CARDOSO, Gustavo. “A sociedade em rede: do conhecimento à acção política”. **Portugal: Imprensa Nacional**, 2005.
- CORRÊA, Roberto Lobato. “Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente”. **Revista Cidades**, v.09, n.16, p.199-218, 2012.
- CUNNINGHAM, David. “O conceito de metrópole: filosofia e forma urbana”. **Periferia**, v.02, n.02. 2010.
- DAVIDOVICH, Fany. “Diferenciação da espacialidade da metrópole no Brasil: referências para a gestão”. **Cadernos Metrópole**, n.09, p.135-163, 2003.
- ERMÍNIA, Maricato. “Metrópole, legislação e desigualdade”. **Estudos Avançados**, v.17, p.151-166, 2003.
- FERREIRA, Alvaro. “Metropolização do espaço, tensões e resistências: entre espaços de controle e controle do espaço”. **Scripta Nova - Revista Eletrónica de Geografia y Ciencias Sociales**, v.18, 2014.
- FERREIRA, Sabrina Moraes. “A construção do espaço urbano em Manaus: uma análise das condições de saúde dos moradores do Parque Residencial Manaus”. **Revista Geonorte**, v.09, n.31, p.169-213, 2018.
- FILHO, Guajarinio de Araújo (Org.); LASMAR, Dimas; HERCULANO, Francisco Elnor. **“Biotecnologia e (Bio)Negócio no Amazonas”**. Editora da Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2015.
- HARARI, Yuval Noah. **“Sapiens: uma breve história da humanidade”**. Elsinore, 2013.
- HASENCLEVER, Lia; PARANHOS, Júlia; COSTA, Cintia Reis; CUNHA, Gabriel; VIEIRA, Diego. “The Brazilian phytotherapies industry: challenges and opportunities”. **Ciência & Saúde Coletiva**, v.22, p.2559-2569, 2017.
- JUDICE, Valéria, BAETA, Adelaide Maria Coelho. “Clusters em bioindústria e biotecnologia em Minas Gerais - habitats construídos de inovação, competitividade e desenvolvimento regional”. **Revista Gestão & Tecnologia**, v.01, n.01, 2002.
- LEFEBVRE, Henri. **“A revolução urbana”**. Belo Horizonte, Ed. UFMG, 1999.
- MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho. “Da metrópole à cidade-região: na direção de um novo arranjo espacial metropolitano?” **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (RBEUR)**. v.10, n.02, p.9-27, 2008.

MESQUITA, João Junio Franco. **“Urbanização amazônica via bioindústrias: o caso da metrópole Manaus e de cidades da calha do Solimões-Amazonas (Coari/AM e Parintins/AM)”**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2023.

MORGADO, Andréa Vaz; PORTUGAL, Licínio da Silva; MELLO, Andréa Justino Ribeiro. “Acessibilidade na Região Amazônica através do transporte hidroviário”. **Journal of Transport Literature**, v.07, p.97-123, 2013.

NETO, Thiago Oliveira; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. “Os transportes e as dinâmicas territoriais no Amazonas”. **Confins. Revue Franco-brésilienne de géographie/ Revista Franco-brasileira de geografia**, n.43, 2019.

OLIVEIRA, José Aldemir de.; SCHOR, Tatiana. **“Urbanização na Amazônia: o local e o global”**. IN: VAL, Aldalberto Luiz; SANTOS, Geraldo Mendes dos. *Grupos de estudos estratégicos amazônicos – caderno de debates TOMO III*. Manaus: INPA, 2010.

SADALLA PINTO, Elson Antônio. **“Hormônio de crescimento recombinante de tambaqui (*colossoma macropomum*): otimização da expressão em frascos agitados e produção em biorreator”**. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2018.

SANTANA, Paola Verri de. **“Dimensões espaciais de cidades amazonenses: do dinheiro do petróleo aos serviços públicos de educação”**. 2017.

SANTOS, Milton. **“A urbanização brasileira”**. Edusp, 2013.

SATHLER, Douglas; MONTE-MÓR, Roberto L.; CARVALHO, José Alberto Magno de. “As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia Brasileira”. **Nova Economia**, v.19, p.11-39, 2009.

SCHOR, Tatiana; OLIVEIRA, José Aldemir de. “Reflexões metodológicas sobre o estudo da rede urbana no Amazonas e perspectivas para a análise das cidades na Amazônia Brasileira”. **Acta Geográfica**, v.05, n.11, p.15-30, 2011.

SOUSA, Kleber Abreu. **“A dinâmica da inovação em bionegócios no Estado do Amazonas: um estudo dos segmentos de alimentos e bebidas e fitoterápicos & fitocosméticos”**. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2013.

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