

OLIVEIRA, J. A. ; SCHOR, T. . Espacialidades urbanas como urbanização da sociedade: as cidades e os rios na Amazônia Brasileira. In: Mácio Pion de Oliveira; Maria Célia Nunes Coelho e Aureanice de Mello Corrêa. (Org.). O Brasil, A América Latina e o Mundo: espacialidades contemporâneas. Rio de Janeiro: Lamparina; FAPERJ e ANPEGE, 2008, v. II, p. 165-186.



O BRASIL, A AMÉRICA LATINA E O MUNDO: ESPACIALIDADES CONTEMPORÂNEAS (II)

Organizadores:

Márcio Piñon de Oliveira
Mariã Célia Nunes Coelho
Aureanice de Mello Corrêa



Resultado do VII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia (Anpege), *O Brasil, a América Latina e o mundo: espacialidades contemporâneas* atualiza e intensifica o diálogo da geografia em seus diferentes enfoques. A sociedade necessita de conhecimento científico respaldado em bases teóricas fundamentadas e metodologias firmes, bem-estruturadas, com densidade capaz de prover farto material de apoio aos interessados nos rumos da ciência geográfica. Sólida fonte de pesquisa, a obra oferece, em dois volumes, interpretações claras e inovadoras, no empenho de melhor compreender o país.

O livro expressa a consistência da geografia atual, mostrando-a fecunda e fascinante em matéria de conhecimento humano. Na construção de sua trajetória, a geografia amplia o espectro de suas análises. Ultrapassa, assim, os limites inerentes a um campo científico e disciplinar. Suas investigações provocam interesse social, alcançando o grande público e transpondo os muros das instituições acadêmicas.

Produzidos por autores qualificados (professores, intelectuais e cientistas de universidades brasileiras e estrangeiras), os textos comprovam a excelência da produção geográfica. Versam sobre temas variados, examinados com profundidade, o que evidencia a capacidade analítica dos profissionais da área.

O Brasil, a América Latina e o mundo: espacialidades contemporâneas (II)
Márcio Piñon de Oliveira; Maria Célia Nunes Coelho; Aureanice de Mello Corrêa (orgs.)

© Lamparina editora

Preparação
Daniel Seidl

Revisão
Ângelo Lessa

Projeto gráfico de miolo e capa
Nathália Souza

Imagem da capa: "Orbis descriptio n° 13", 1995/96, série Fronteiriços – Anna Bella Geiger
(gaveta de arquivo de ferro usado, encáustica, folha e fio de cobre – 10 × 61 × 44cm)

Proibida a reprodução, total ou parcial, por qualquer meio ou processo, seja reprográfico, fotográfico, gráfico, microfilmagem etc. Estas proibições aplicam-se também às características gráficas e/ou editoriais. A violação dos direitos autorais é punível como crime (Código Penal, art. 184 e §§; Lei 6.895/1980), com busca, apreensão e indenizações diversas (Lei 9.610/1998 – Lei dos Direitos Autorais – arts. 122, 123, 124 e 126).

Catálogo-na-fonte do Sindicato Nacional dos Editores de Livros

B83
v. II

O Brasil, a América Latina e o mundo: espacialidades contemporâneas (II) / Márcio Piñon de Oliveira, Maria Célia Nunes Coelho, Aureanice de Mello Corrêa (orgs.); Amélia Luisa Damiani... [et al.]. – Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj, Anpege 2008.

Inclui bibliografia

ISBN 978-85-98271-58-3

1. Geopolítica. 2. Brasil – Geografia. 3. América Latina – Geografia. 4. Geografia – Aspectos sociais. I. Oliveira, Márcio Piñon de. II. Coelho, Maria Célia Nunes. III. Corrêa, Aureanice de Mello. IV. Damiani, Amélia Luisa. V. Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro. VI. Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia.

08-2137. CDD: 327

CDU: 327

Lamparina editora
Rua Joaquim Silva, 98, 2º andar, sala 201, Lapa
Cep 20241-110 Rio de Janeiro RJ Brasil
Tel./fax: (21) 2232-1768 lamparina@lamparina.com.br

O BRASIL, A AMÉRICA LATINA E O MUNDO: ESPACIALIDADES CONTEMPORÂNEAS (II)

Organizadores:

Márcio Piñon de Oliveira
Maria Célia Nunes Coelho
Aureanice de Mello Corrêa

Amélia Luisa Damiani • Ana Clara Torres Ribeiro • Ana Fani Alessandri Carlos • Ana Maria de Souza Mello Bicalho • Angelo Serpa • Antonio Thomaz Júnior • Arlete Moysés Rodrigues • Beatriz Ribeiro Soares • Bernardo Mançano Fernandes • Catia Antonia da Silva • Eduardo Yázigi • Ester Limonad • Floriano José Godinho de Oliveira • Jacob Binsztok • Jacques Lévy • José Aldemir de Oliveira • José Borzacchiello da Silva • Júlia Adão Bernardes • Marcelo Lopes de Souza • Maria Encarnação Beltrão Sposito • Pablo Ciccolella • Paulo Alentejano • Paulo Cesar da Costa Gomes • Roberto Lobato Corrêa • Roberto Luis de Melo Monte-Mór • Rogério Haesbaert • Silvana Maria Pintaudi • Ulisses da Silva Fernandes • Zeny Rosendahl



SUMÁRIO

Autores e autoras.....	9
Apresentação.....	15
ESPACIALIDADES E DILEMAS DAS SOCIEDADES CONTEMPORÂNEAS	
Os poderes do habitar: o indivíduo contemporâneo e a globalização.....	19
<i>Jacques Lévy</i>	
Sociedades biopolíticas de in-segurança e des-controle dos territórios.....	30
<i>Rogério Haesbaert</i>	
URBANIZAÇÃO DAS SOCIEDADES E ESPACIALIDADES DA URBANIZAÇÃO NA AMÉRICA LATINA	
A urbanização da sociedade: questões para o debate.....	49
<i>Ana Fani Alessandri Carlos</i>	
Urbanização da sociedade e novas espacialidades urbanas.....	61
<i>Maria Encarnação Beltrão Sposito</i>	
América Latina mais além da urbanização dependente?.....	73
<i>Ester Limonad</i>	
Aportes para una geografía crítica de la ciudad latinoamericana.....	94
<i>Pablo Ciccolella</i>	
ESPACIALIDADES URBANAS – ORDENAMENTO E GOVERNABILIDADE	
Ordenamento urbano e gestão territorial: impasses.....	107
<i>Amélia Luísa Damiani</i>	
O consumo do espaço de consumo.....	121
<i>Silvana Maria Pintaudi</i>	
Urbanização extensiva e economia dos setores populares.....	128
<i>Roberto Luís de Melo Monte-Mór</i>	
Cidades ingovernáveis.....	141
<i>José Borzacchiello da Silva</i>	
ESPACIALIDADES URBANAS – ESCALAS E DILEMAS DA URBANIZAÇÃO	
As novas espacialidades das cidades médias para o século XXI.....	153
<i>Beatriz Ribeiro Soares</i>	

Aos geógrafos

Orlando Valverde, Manoel Correia
de Andrade e Vanda Ueda

In memoriam

Espacialidades urbanas como urbanização da sociedade: as cidades e os rios na Amazônia brasileira.....	165
<i>José Aldemir de Oliveira</i>	
Dinâmicas territoriais e reordenamento urbano: metrópole e interior no Estado do Rio de Janeiro.....	187
<i>Florian José Godinho de Oliveira</i>	
A natureza monumental do Copacabana Palace Hotel: a antevisão de uma paisagem.....	209
<i>Ulisses da Silva Fernandes</i>	
ESPACIALIDADES AGRÁRIAS	
Novos arranjos territoriais e velhos dilemas para o trabalho no campo, no Brasil, no século XXI.....	225
<i>Antonio Thomaz Júnior</i>	
Uma análise geográfica dos conflitos no campo brasileiro.....	238
<i>Paulo Alentejano</i>	
Crise no agronegócio: novas ações, novos tempos, novas territorialidades.....	254
<i>Júlia Adão Bernardes</i>	
Agricultura familiar, associativismo, cafeicultura orgânica e comércio justo na Amazônia: dilemas e perspectivas.....	266
<i>Jacob Binsztok</i>	
Comercialização da produção familiar: canais de distribuição da hortifruticultura no abastecimento urbano.....	279
<i>Ana Maria de Souza Mello Bicalho</i>	
ESPACIALIDADES DA CULTURA	
A espacialidade da cultura.....	301
<i>Roberto Lobato Corrêa</i>	
Imagens da cidade e cidades imaginadas: confusões, perigos e desafios.....	314
<i>Paulo Cesar da Costa Gomes</i>	
A dimensão do lugar sagrado: ratificando o domínio da emoção e do sentimento do ser-no-mundo.....	331
<i>Zeny Rosendahl</i>	
Território, cultura e transnacionalização de práticas culturais: a cultura afro-brasileira na Argentina.....	339
<i>Aurenice de Mello Corrêa</i>	

ESPAÇO E MOVIMENTOS SOCIAIS	
Um diálogo interdisciplinar: espaço e movimentos sociais.....	353
<i>Ana Clara Torres Ribeiro</i>	
Ativismos sociais e espaço urbano: um panorama conciso da produção intelectual brasileira.....	367
<i>Marcelo Lopes de Souza</i>	
Movimentos socioterritoriais do campo brasileiro: contribuição para leitura geográfica dos movimentos camponeses.....	385
<i>Bernardo Mançano Fernandes</i>	
ESPAÇO PÚBLICO NO MUNDO CONTEMPORÂNEO	
Espaço público: locus da pluralidade humana?.....	405
<i>Angelo Serpa</i>	
A estratégia política de apropriação de espaços públicos.....	416
<i>Arlete Moysés Rodrigues</i>	
Espaço público, geografia e planejamento.....	426
<i>Eduardo Yázigi</i>	
Espaço geográfico versus espaço público: limites da cidadania.....	435
<i>Cátia Antonia da Silva</i>	

Show

SOBARZO, O. Apontamentos para uma proposta teórico-metodológica para a análise dos espaços públicos em cidades médias In: SPOSITO, M.E.B. *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 157-172.

SODRÉ, M. *A máquina de Narciso*. São Paulo: Cortez, 1990.

VÁZQUEZ, C.G. *Ciudad hojaldre: visiones urbanas del siglo XXI*. Barcelona: Gustavo Gilli, 2004.

ESPACIALIDADES URBANAS COMO URBANIZAÇÃO DA SOCIEDADE: AS CIDADES E OS RIOS NA AMAZÔNIA BRASILEIRA*

José Aldemir de Oliveira

POR ONDE COMEÇAR?

Quando temos dúvida, começamos com uma indagação. A vida na Amazônia está ligada ao rio? Ou, ainda mais incisivo, podemos retomar a afirmativa de Leandro Tocantins de que o rio comanda a vida? Essas indagações iniciais não são fortuitas, pois estamos nos referindo a uma parte do Brasil drenada por uma bacia hidrográfica com uma área de 7 milhões de quilômetros quadrados (58% em território brasileiro), que detém e contribui com 20% da água que os rios lançam nos oceanos. O que queremos destacar não é o rio em si, embora não o despreze – é quando transpondo os rios surgem os aglomerados de casas simples que formam as cidades ribeirinhas, os quais, vistos uma vez, nunca mais serão esquecidos. Não porque deixam, como aglomerados memoráveis, imagem extraordinária nas recordações, mas porque têm a propriedade de permanecer na memória rua por rua, casa por casa, a despeito de não terem particular beleza.

Para discutir essa questão, a base é o resultado da pesquisa *As cidades e os rios: tipificação da rede urbana na Amazônia*, desenvolvida a partir de junho de 2006 no Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades da Amazônia Brasileira (Nepecab), ligado ao curso de pós-graduação em geografia da Universidade Federal do Amazonas (Ufam).

A NOÇÃO DE REDE PARA O ESTUDO DE REDE URBANA

Assinalamos desde o início que os conceitos usados pela geografia nos parecem limitados para explicar a articulação existente nas cidades de uma região tão complexa como a Amazônia, embora a pesquisa se restrinja à extensão do Rio Solimões-Amazonas no trecho que corresponde ao Estado do Amazonas com 25 cidades.

* Este capítulo resulta da pesquisa *As cidades e os rios: tipificação da rede urbana na Amazônia* (2006-07), financiada pela Fapeam com a participação de Tatina Schor (professora da Ufam) e Danielle Pereira da Costa (bolsista da Fapeam). Ambas são pesquisadoras do Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira (Nepecab).

A idéia da sociedade organizada em rede é fruto da representação visual que, por ser simples e concreta, funciona como metáfora para a representação do espaço. Essa forma de representação sugere um espaço euclidiano unidimensional formado por pontos e linhas. A simplicidade da imagem faz com que seja análoga, ao menos aparentemente, a grande parte dos processos socioespaciais da contemporaneidade e a muitas análises das relações socioespaciais do passado. A simplicidade da analogia transformada em metáfora da representação espacial configura-se no modelo analítico de consideráveis estudos na geografia e outras ciências sociais. A questão que se nos impõe é se essa forma de representar o espaço dá conta de analisar as inter-relações lugar-mundo e conseqüentemente homem-meio, sociedade-natureza, temas fundamentais para compreender uma região complexa como a Amazônia.

Dois autores bem conhecidos no Brasil nessa discussão oferecem visões diferentes, mas não contraditórias. Giovanni Arrighi, em *O longo século XX*, toma como ponto de partida o conceito de *longue durée* de Fernand Braudel e analisa os ciclos de acumulação financeira como determinantes na construção da modernidade no século XX. Para ele, o processo de modernização pode ser analisado como uma dinâmica de ascensão-estabilização-declínio de acumulação financeira. Arrighi considera que os ciclos ficam, tendencialmente, mais curtos em termos de duração e mais agudos em termos de rapidez e quantidade de recursos financeiros adquiridos. A rapidez e a profundidade do ciclo fizeram com que a mundialização financeira ocorrida no final da década de 1980 e na de 1990 parecesse algo único na história que ganhou o nome de globalização. O segundo autor é Eric Hobsbawm, que, em *Era dos extremos: o breve século XX*, discute menos a esfera econômica da mundialização e parte para a análise da rapidez com que os lugares foram interconectados e acoplados à modernidade capitalista. A rapidez extrapolou os mercados e empresas, e tomou conta do cotidiano e cultura das sociedades diferentes.

Um terceiro autor, menos conhecido entre nós, especialmente entre os geógrafos, é Homi K. Bhabha. Ele insere a discussão sobre cultura que caracteriza a contemporaneidade em que nos encontramos no momento de trânsito em que espaço e tempo se cruzam para produzir figuras complexas de diferença, identidade, passado e presente. Para o autor, "nossa existência hoje é marcada por uma tenebrosa sensação de sobrevivência, de viver nas fronteiras do 'presente', para as quais não parece haver nome próprio além do controvertido deslizamento do prefixo pós" (2005).

Longa, como sugere Arrighi, breve, como descreve Hobsbawm, e a sobreposição e o deslocamento de domínios da diferença, como sustentado por Bhabha, a mundialização tornou-se tema central na produção acadêmica em

ciências sociais na década de 1990, embora pareça arrefecer neste início de século. Parte dessa discussão é a temática da relação que os lugares mantêm com o mundo. Por um lado, muitos autores nesse período postularam o fim da importância dos lugares, pois a nova era da informação digital e o desenvolvimento tecnológico dos meios de comunicação e transporte a negariam. Por outro, as relações sociais necessitam materializar-se, e em algum local tal materialização ocorre, configurando lugares específicos.

Na pesquisa que dá a sustentação a este capítulo, essa contradição aparece de modo explícito na maioria das cidades. Algumas se inserem na economia global interconectadas a cadeias produtivas especialmente ligadas à biodiversidade em decorrência de nas últimas décadas do século XX e nos primeiros anos do século XXI a vida ter mudado de modo significativo. Do ponto de vista da modernização, em pouco mais de uma geração as informações tornaram-se mais ágeis, pois os lugares foram atingidos por dimensões das técnicas que possibilitaram maior circulação de idéias e acesso à "modernização". Ao mesmo tempo que ocorre a integração do território possibilitando a circulação de pessoas e objetos, há a desarticulação de fluxos pretéritos e o surgimento de outros. Como essa desarticulação de fluxos não é circunscrita a si mesma, não apenas os eixos desaparecem, mas desarticulam-se atividades e daí modos de vida a eles ligados. Quase sempre os padrões de circulação impostos pela modernização determinam o desaparecimento de algumas atividades e o surgimento de outras, bem como estabelecem impactos.

As cidades que se inserem nessa relação guardam mais proximidade entre si que com as outras fisicamente próximas. A metáfora da rede cabe perfeitamente e permite também perceber os limites desse modelo, afinal os lugares não conectados aparecem como vazios, como fora do mundo.

De fato, a análise econômica trata os lugares não conectados mundialmente como vazios. É sintomático que Celso Furtado, no clássico *Formação econômica do Brasil*, analise no capítulo 15 a regressão econômica das áreas decadentes dos ciclos econômicos (a regressão à subsistência) como irrelevante para a análise da formação econômica do Brasil. Ou o lugar está conectado à economia mundial e por isso funciona como um "nó" na rede, ou está nos vazios, ausente, como diria Lefebvre.

A análise sugere que a representação do espaço em rede é insuficiente para compreender e analisar as relações dos lugares com o mundo e conseqüentemente as relações homem-meio, sociedade-natureza, especialmente num lugar como a Amazônia. Todavia, a representação espacial em rede é pensada na perspectiva geográfica no que diz respeito à questão da delimitação do objeto de estudo e da escala adequada para a análise. Isso

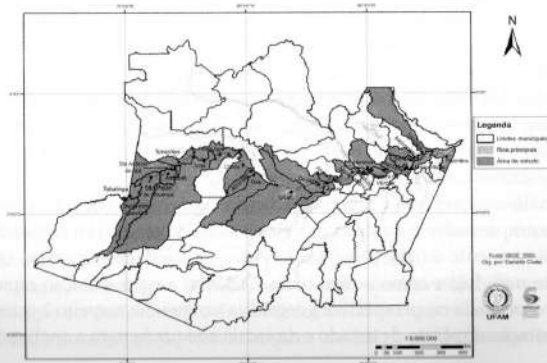
permite que a idéia de organização socioespacial em rede ganhe contornos específicos. A determinação do objeto de estudo e a conseqüente delimitação da área (uma geografia à Hartshorne) permitem que o uso da metáfora da rede seja frutífero para compreender as inter-relações lugar-mundo e participar dessa forma no debate contemporâneo nas ciências sociais.

METODOLOGIA DO ESTUDO DA REDE URBANA NO AMAZONAS

Na tentativa de construir uma tipologia da rede urbana para o Amazonas, delimitou-se um conjunto de arranjos institucionais que poderia ser analisado conjuntamente para estabelecer a hierarquia urbana. Os arranjos institucionais empregados na pesquisa foram os seguintes: dinâmica populacional, variáveis históricas, relações intra e interurbanas, serviços e comércio, tendências locacionais das atividades produtivas, arrecadação de impostos, insumos para a cesta básica regionalizada, índice da construção civil, movimentos sociais, ONGs e práticas religiosas, fluxo de transporte. Por questão de espaço, somente alguns itens serão aqui considerados.

A escala de análise foram as sedes municipais situadas na calha do Solimões-Amazonas. Teve como ponto de partida dados quantitativos obtidos a partir de censos demográficos e da amostra de domicílios do IBGE, dados existentes nas várias instituições privadas e públicas dos governos municipais e do estado, bem como dados coletados e sistematizados pela pesquisa. Para este capítulo, escolhemos algumas variáveis desenvolvidas na pesquisa, como: dinâmica populacional, serviços e infra-estrutura. As cidades estudadas estão representadas na figura a seguir.

Figura 1. Municípios da calha Solimões-Amazonas – 2007



OS RESULTADOS

Aprofundando a escala de análise para o Amazonas e tendo por base os totais populacionais registrados pelo Censo Demográfico de 2000 (IBGE) por municípios, a partir de parâmetros demográficos para classificação das cidades em pequenas, médias e grandes, percebe-se que, considerando os critérios que perduraram até o ano 2000, havia cinco cidades médias no estado – todas localizadas na calha dos rios Solimões e Amazonas (figura 2). Já ponderando os valores pela categorização adotada após 2000, existiriam no estado somente cidades de pequeno porte, à exceção de Manaus, que seria enquadrada como cidade de grande porte (figura 3).

Figura 2. Tipificação dos municípios do Amazonas segundo critérios demográficos estabelecidos para classificação das cidades até o ano 2000

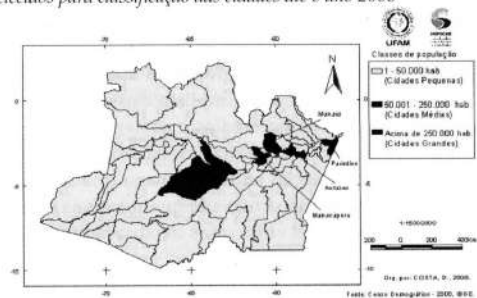
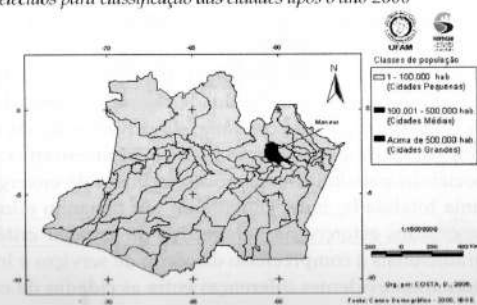


Figura 3. Tipificação dos municípios do Amazonas segundo critérios demográficos estabelecidos para classificação das cidades após o ano 2000



A análise por si só reafirma a necessidade de associar o critério demográfico de definição das cidades a outros, de ordem histórica, econômica, social e de funcionalidade, na perspectiva de mitigar a realização de análises errôneas e/ou equivocadas sobre o papel real que algumas cidades do Amazonas exercem, especialmente aquelas localizadas na calha dos rios Solimões e Amazonas. Desse modo, como assinalam Amorim Filho e Rigotti (1976), ao analisar cidades médias, mesmo que o primeiro critério seja ainda o demográfico, este é apenas capaz de identificar o grupo ou a faixa ao qual a cidade pertence. Analisar o dado demográfico de maneira abstrata pouco informa sobre o papel desempenhado na hierarquia da rede urbana do Amazonas, principalmente quando se considera a brutal diferença entre os dados de Manaus, com estimativa de 1,7 milhão de habitantes em 2005, e os da segunda maior cidade do estado, Parintins, com menos de 100 mil. Ao abstrair Manaus da comparação, percebem-se ao longo da calha dos rios Solimões e Amazonas dois grupos distintos de cidades: o das que estão com população acima dos 50 mil e o das que estão abaixo desse número. Mesmo considerando essa diferenciação, seria demasiado simplista classificar as cidades com mais de 50 mil habitantes como médias e as demais como de pequeno porte, pois se percebe na análise mais detalhada do perfil urbano de cada cidade e de sua inserção na rede urbana que a tipologia e a classificação em média ou pequena não são quantitativas em termos demográficos, mas sim relacionais em termos de atuação na estruturação da rede urbana da região.

Percebe-se que os arranjos institucionais e a análise dos dados coletados permitem compreender o perfil urbano de cada uma das cidades, e assim entender a interação na rede urbana que se estabelece ao longo da calha do Rio Solimões-Amazonas, o que por sua vez permite propor uma tipologia para as cidades localizadas neste "Brasil longe daqui".

A atualização de conceitos de rede de cidades e sistema urbano é necessária, conforme sugere Ribeiro (2001), para preservar a leitura do fenômeno urbano como uma totalidade em movimento, dados os impactos da reestruturação da economia, da privatização da rede de serviços públicos, da descentralização político-administrativa e da nova divisão social do trabalho. Desse modo, na busca de enxergar a cidade como uma totalidade, independente de seu tamanho e localização, foram realizados esforços na perspectiva de associar critérios demográficos tradicionais à compreensão da oferta de serviços e infraestrutura que tornaram evidentes diferenças entre as cidades da calha

do Solimões-Amazonas, seja nas relações que estas estabelecem entre si, seja naquelas que as vinculam com redes urbanas regionais, nacionais e internacionais.

Quanto ao total de população, em 2000 percebeu-se que três das cinco cidades mais populosas situam-se na calha do Rio Solimões e duas na calha do Amazonas. Parintins é a de maior contingente populacional, com 92.118 habitantes, seguida por Manacapuru (73.695 habitantes), Itacoatiara (72.015 habitantes), Coari (67.096 habitantes) e Tefé (64.457 habitantes). Já as menos populosas, nesse período, são Anamá, Amaturá, Itapiranga e Silves, todas com menos de 10 mil habitantes (figura 4).

Em 2005, segundo estimativas (IBGE), as cinco cidades mais populosas continuam sendo as que registraram maiores valores em 2000; contudo, as que apresentaram maior crescimento relativo no período foram Uarini (28,6%), Coari (25,7%) e Iranduba (25,2%), enquanto as que apresentaram maior decréscimo populacional foram Urucurituba (-31,6%) e Careiro da Várzea (-3,1%), que passou a ser uma das cinco menos populosas (figura 5).

Figura 4. Total de população – 2000

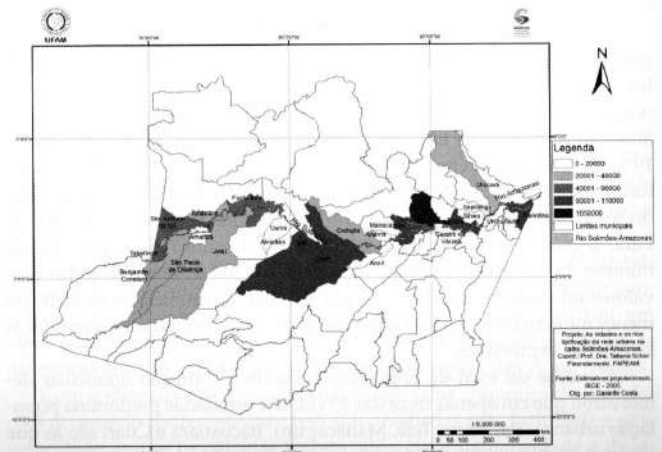
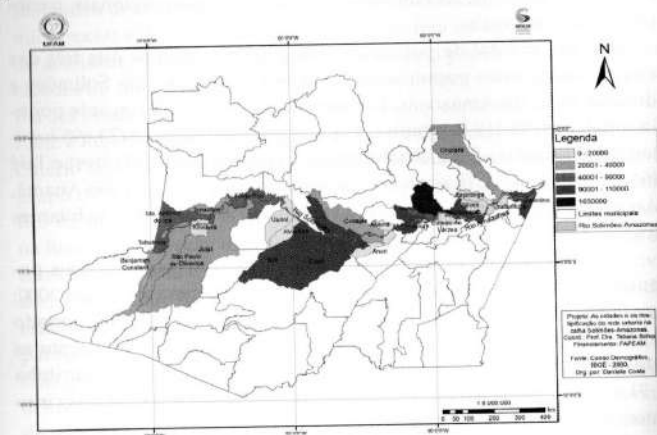


Figura 5. Total de população – 2005

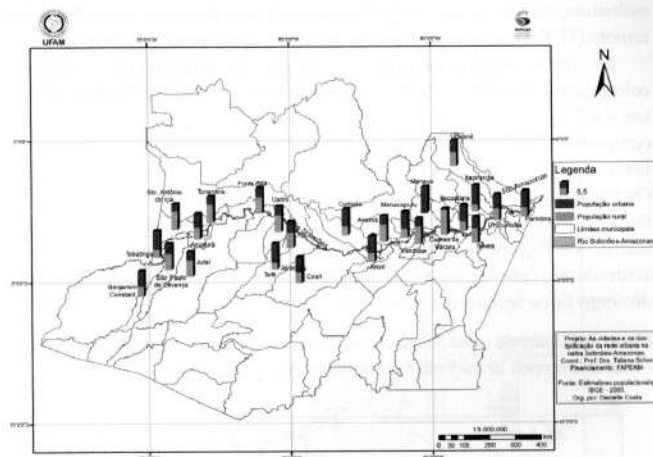


O estudo sobre a origem dos habitantes evidenciou que em 2000 foi registrado um total de 271.131 não-nativos do estado no Amazonas, residentes nos municípios analisados, e que o principal fluxo de migrantes originava-se do Pará. Contudo, é válido ressaltar que excetuando Manaus, que atraiu 81% do total de migrantes que se dirigiu para a região, dos outros 19%, que correspondem a 22.932 pessoas, notou-se que 31,8% (7.286 hab.) foram para Parintins e 15,2% (3.468 hab.) para Itacoatiara, ambas na calha do Amazonas, também prevalecendo em quantidade aqueles oriundos do Pará, seguidos pelos nascidos no Ceará. Já os municípios com o menor número de não-nativos foram: Tonantins, Anamá e Amaturá, todos com valores inferiores a cem. Note-se, por fim, que os municípios que atraem menor número de migrantes são aqueles em que as atividades econômicas são menos expressivas.

A análise do total de população segundo a condição domiciliar demonstrou que em apenas treze das 25 cidades estudadas predomina população urbana – Parintins, Tefé, Manacapuru, Itacoatiara e Coari são as que têm maior número de moradores em área urbana. Notou-se, ainda, que em cinco das doze cidades com mais de 50% da população residindo na zona

rural esses valores são superiores a 69% – Iranduba e Anamá com esse percentual, Tonantins e Santo Antônio do Içá com 72% e Careiro da Várzea com 95% da população total residindo na zona rural (figura 6).

Figura 6. Total de população por situação domiciliar – 2000



Os dados demonstram que para compreender melhor o urbano na Amazônia é necessário construir uma análise que articule os arranjos institucionais na perspectiva de explicitar as funcionalidades e a capacidade de conexão que essas cidades estabelecem entre si e com outras cidades situadas fora da calha Solimões-Amazonas.

Dessa forma, para relacionar as análises sobre a dinâmica demográfica com outros arranjos institucionais serão apresentadas a seguir considerações sobre serviços e infra-estrutura que permitem construir um olhar mais abrangente sobre as cidades, especialmente no que tange às diferenças entre as cidades pequenas e aquelas tipificadas como médias.

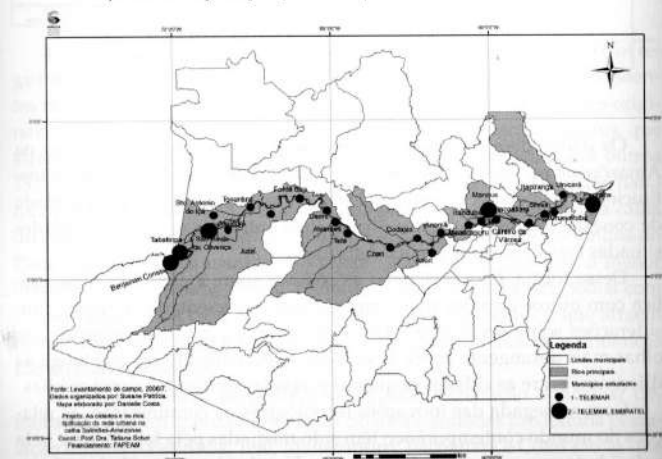
Com a chegada das inovações tecnológicas na comunicação, as relações no mundo contemporâneo têm sido mediadas pela facilidade e pela velocidade que as tecnologias trazem, além da instantaneidade e da simultaneidade nelas imbricadas. Mas, do mesmo modo que esses serviços

espalham-se pelo mundo de maneira dinâmica e acelerada, e a comunicação se tornou simultânea no que tange à transmissão e à recepção, o acesso aos serviços não se apresenta tão concomitante assim.

Foram analisadas as empresas que oferecem telefonia de uso público, a cobertura da telefonia móvel, os canais de TV e a disponibilidade de canais por assinatura, e os serviços de comunicação oferecidos pelos terminais de usuário remoto (TURs) que integram a rede do Sistema de Proteção da Amazônia.

No que se refere à oferta de terminais de uso público (TUPs), tratados coloquialmente como "orelhões", identificou-se a atuação de duas empresas – a Telemar e a Embratel (figura 7). Em apenas cinco cidades as duas companhias ofertam o serviço e nas vinte demais somente a Telemar¹ o fazia, sendo dessa operadora também a maior quantidade de terminais. Os trabalhos de campo evidenciaram que os escritórios dessas empresas têm funcionamento limitado, em consequência principalmente do número restrito de funcionários e, em algumas cidades, devido ao fato de estes acumularem funções internas e externas, fazendo com que o posto de atendimento fique fechado durante várias horas do dia.

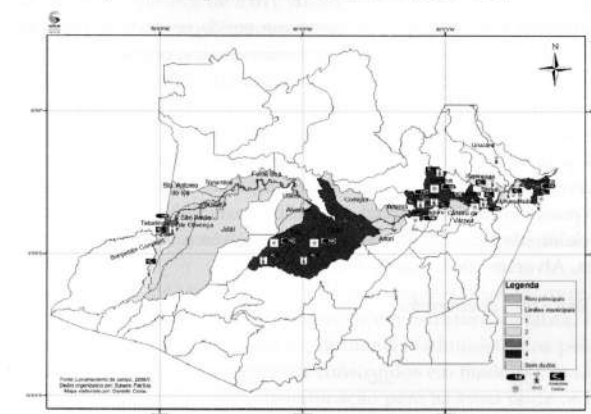
Figura 7. Cidades da calha Solimões-Amazonas
– total de empresas de telefonia fixa por município – 2007



1. Até o momento em que os dados foram levantados em campo, a Telemar não havia sofrido o processo de fusão com a Oi.

Percebeu-se, também, que o telefone fixo está disponível em todas as cidades. No caso da telefonia móvel celular, notou-se, a partir da análise espacial (figura 8), que nas cidades situadas na calha do Amazonas ao menos uma empresa oferece o serviço, enquanto em doze cidades da calha do Solimões não há cobertura de nenhuma empresa.

Figura 8. Cidades da calha Solimões-Amazonas
– total de empresas de telefonia móvel celular por município – 2007



Os serviços de radiodifusão têm maior alcance, tendo em vista que as ondas do rádio e os sinais de TV conseguem atingir todas as cidades com a retransmissão quando a estação é capaz de captar sinais de sons e imagens e retransmiti-los, simultaneamente, para recepção pelo público em geral (Portal Anatel, 2007). A TV por assinatura está presente em todos os municípios.

Nem todas as cidades dispõem de rádio local, tanto em amplitude como em frequência moduladas (AM e FM); porém, quando não estão disponíveis, captam as ondas de frequências de rádios de outras cidades, de modo que é o meio de comunicação mais difundido nas cidades estudadas.

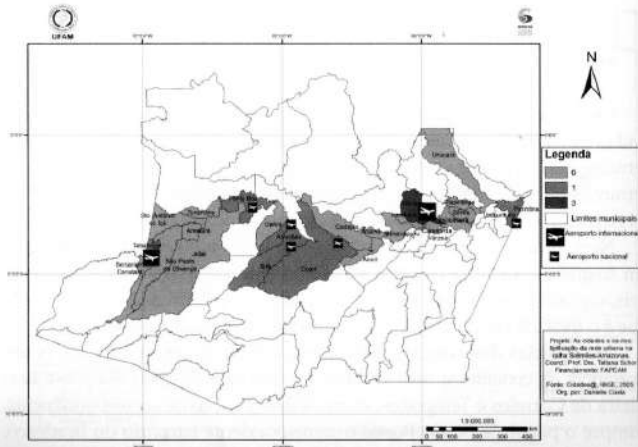
As agências dos correios estão presentes em todas as cidades. A importância de considerar essa variável está no fato de que a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, além da distribuição de correspondências, cumpre o papel de Banco Postal e correspondente bancário do Bradesco, funções de grande valia, haja vista que onze cidades da calha Solimões-

Amazonas não têm agências bancárias e o serviço dos correios possibilita o acesso da população aos serviços como pagamento dos vencimentos de funcionalismo público e outros benefícios sociais.

A infra-estrutura e serviços de transporte foi analisada pelas conexões intra e interurbanas estabelecidas, visto que o nível de abrangência e a funcionalidade do setor promovem ou limitam o processo de produção e reprodução do espaço urbano, condicionando e direcionando sua expansão e articulação.

Trabalhando as variáveis, verificou-se que, em decorrência da pequena rede rodoviária existente no estado, predominam como opções para o fluxo de pessoas e mercadorias nas e entre as cidades da calha Solimões-Amazonas a modalidade hidroviária e, em menor proporção, a de transporte aéreo. Segundo a Infraero, existem aeroportos em nove cidades da calha, dois dos quais categorizados como internacionais – Tabatinga e Manaus – e sete como nacionais situados em: Manaus (um aeroclube com vôos de pequeno porte no âmbito regional e o aeroporto de Ponta Pelada – usado preferencialmente por militares e pelo Correio Aéreo Nacional – CAN), Fonte Boa, Alvarães, Tefé, Coari e Parintins.

Figura 9. Total e tipos de aeroportos



É válido ressaltar, sobre a infra-estrutura e a capacidade operacional, que alguns desses aeroportos têm limitações – principalmente os destinados a vôos domésticos, que não suportam o pouso e a decolagem de aviões de grande porte, dadas as características das pistas. Outro ponto a ser destacado diz respeito à localização geográfica desses aeroportos. Por estarem em áreas de transição do perímetro urbano e da zona rural e/ou na periferia das cidades, acabam, em algumas situações, ficando próximos a depósitos de lixo (“lixões”), como ocorre com o aeroporto de Tefé, que já teve em diferentes períodos suas atividades interrompidas por causa dos riscos de choque de aeronaves com aves.

Já o transporte hidroviário, principal meio de circulação de pessoas e mercadorias no Amazonas, é para grande parte das cidades da calha o único modo de deslocamento, haja vista a inexistência de ligação por rodovias e de aeroportos oficiais que comportem grande fluxo de passageiros. Essa modalidade conta com ampla diversidade de serviços, seja quanto à infra-estrutura de terminais, seja quanto aos tipos de embarcações e a capacidade de operação destas em relação ao fluxo e frequências.

Em termos de infra-estrutura de embarque e desembarque existem quatro tipos de atracadouros: os portos em estrutura metálica, denominados trapiches ou cais, fixos ou flutuantes (administrados pela Portobras), os flutuantes (normalmente construídos em madeira), os terminais de turismo e o “beiradão”, denominação para as áreas onde os barcos e pequenas embarcações atracam sem infra-estrutura apropriada.

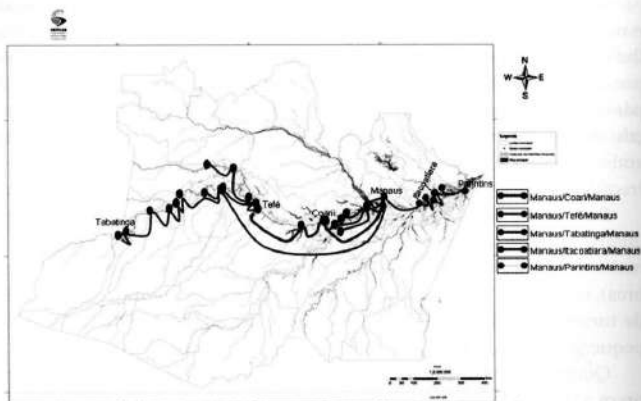
Quanto às linhas oferecidas, percebeu-se que algumas cidades cumprem a função de pontos nodais de partida e chegada para embarcações, atraindo populações de municípios próximos e servindo de escala para aquelas pessoas e cargas que seguem de e até Manaus. Na calha do Solimões foram identificados três fluxos a partir de Manaus:

- 1) o que liga a capital a Coari, com barcos fazendo paradas nas cidades situadas ao longo do percurso e em algumas das demais comunidades existentes no trajeto, levando o tempo médio de oito a dez horas (lanchas expressas);
- 2) de barcos fazendo o trajeto direto até Coari e dessa cidade para outras localizadas na calha do Solimões e de outros rios, como o Negro;
- 3) os que fazem o trecho Manaus–Tabatinga com barcos diretos até Fonte Boa e que, a partir dessa cidade, param em todas as cidades localizadas ao longo do percurso.

Em relação aos serviços oferecidos na calha do Amazonas notou-se a existência de dois tipos de fluxos:

- 1) um de Manaus até Itacoatiara e dessa cidade para outros municípios do interior do Amazonas e de outros no Pará;
- 2) outro seguindo até Parintins, ambos realizados por barcos diretos (lanchas "a jato" ou expressas), que levam menor tempo para realizar o percurso e por barcos de menor velocidade que costumam levar em média até Parintins entre 24 (sentido jusante) e 30 horas (sentido montante).

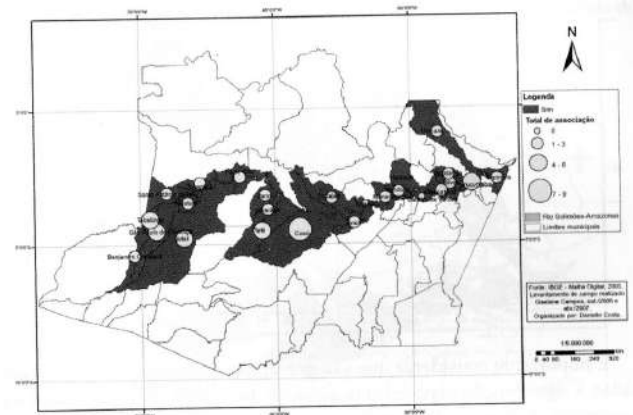
Figura 10. Transporte hidroviário entre as cidades da calha



O transporte rodoviário interurbano ocorre entre poucas cidades da calha em função da restrita malha de estradas. São oferecidos serviços por empresas especializadas que fazem os trajetos Manaus-Itacoatiara e Manaus-Silves pela rodovia estadual AM-10, com ônibus saindo em diferentes horários todos os dias da semana para Itacoatiara e um ônibus saindo uma vez por dia para Silves; e as rotas Manaus-Iranduba e Manaus-Manacapuru, também com diversos horários todos os dias da semana que atravessam por balsas o Rio Negro e interligam o porto de São Raimundo na capital até o porto de Cacau Pirera, em Iranduba. As viagens duram em média de três a quatro horas até Itacoatiara, de cinco a seis horas até Silves e de uma a duas horas até Manacapuru.

Em relação ao transporte intra-urbano verificou-se que diversas formas são usadas para locomoção diária. Entre os meios de transporte estão o carro, a moto, a bicicleta, além de carroças, triciclos e principalmente do mototáxi, que atualmente aparece em todas as cidades da calha. Os mototaxistas se organizam em associações pagando taxa de adesão e mensalidade, as quais lhes dão direito ao colete (camisa padronizada).

Figura 11. Cidades da calha Solimões-Amazonas com serviço de mototáxi e associação

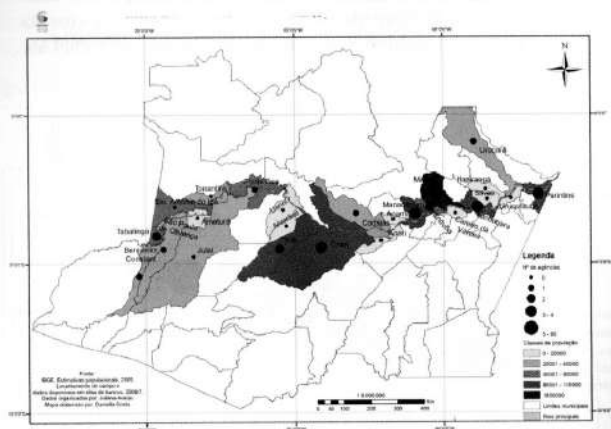


Nas análises relacionadas ao sistema financeiro, é importante considerar que a concentração e/ou a dispersão da atividade no território depende, de certo modo, do grau de desenvolvimento da região. São necessárias as avaliações dessa rede a compreensão da infra-estrutura de serviços existentes, como bancos, casas lotéricas, correspondentes bancários, financeiras e empresas de seguro, e, ainda, a correlação dessas variáveis com indicadores como total de população, infra-estrutura tecnológica, entendida por meio da disponibilidade de acesso à internet e aos sistemas de telecomunicação, já que os bancos são os principais usuários do sistema de linhas privadas para a conexão virtual, entre outros.

Assim, a distribuição do total de agências e a relação com a população residente demonstraram que as mesmas cidades que hierarquicamente têm o maior contingente populacional são as que têm o maior número de

agências bancárias, com exceção de Santo Antônio do Içá que, apesar de estar entre as dez cidades mais populosas, não tem nenhuma agência bancária (figura 12).

Figura 12. Cidades da calha Solimões-Amazonas – total de população e agências bancárias por município



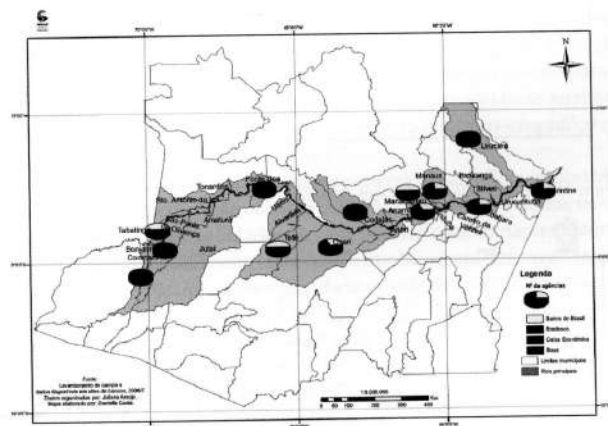
É importante considerar que são perceptíveis as disparidades relacionadas à distribuição espacial das agências bancárias na calha Solimões-Amazonas. Primeiro, é identificada a centralização da atividade, visto que Manaus, com 77 agências bancárias, detém quase 90% das agências bancárias da calha. Em seguida, Parintins e Itacoatiara, ambas com quatro agências. Em terceiro lugar, Manacapuru e Coari, com três cada uma. Em quarto, Tabatinga e Tefé, com duas, somente para citar as mais expressivas; as demais, com uma ou sem nenhuma agência bancária, dependem desse serviço das cidades vizinhas.

Assim, a geografia bancária demonstra que há desigual distribuição de agências na calha Solimões-Amazonas, e a concentração se estabelece na capital e em algumas cidades médias, como Tefé e Manacapuru, que têm certa responsabilidade territorial, em razão de sua dinâmica na rede urbana da calha. Quanto a Coari, nos últimos anos a cidade ganha importância. Está passando por grande e rápido processo de urbanização, com certa responsabilidade em relação à dinâmica econômica externa na rede urbana, prin-

cipalmente no que concerne ao projeto da Província Mineral do Urucu. Tabatinga, por ser uma cidade de fronteira, de certo modo estabelece relações para além da rede urbana da calha, em virtude da proximidade com outros países (Colômbia e Peru) e de concentrar grande contingente militar.

Em relação à distribuição espacial por empresas bancárias que oferecem serviços nas cidades da calha (figura 13), a análise revelou que nas cidades limítrofes a Manaus e aquelas situadas ao longo da calha do Rio Solimões há diversidade de instituições bancárias oferecendo serviços por intermédio de agências. E que na calha do Solimões predominam agências do Bradesco, o que se justifica pelo processo de privatização do Banco do Estado do Amazonas (BEA), que foi comprado por esse grupo.

Figura 13. Cidades da calha Solimões-Amazonas – total de agências por banco



A análise da infra-estrutura de saúde reafirmou a existência de cidades que ocupam papel estratégico na concentração de serviços e constituem "nós" funcionais da rede urbana da calha Solimões-Amazonas, especialmente em relação ao número de estabelecimentos de saúde e à função de pólo que essas cidades exercem ao oferecer maior diversidade de atendimentos especializados e serviços ambulatoriais, e por realizarem processos cirúrgicos, fato que pode ser evidenciado nas figuras 14 e 15. Contudo, mais uma vez também se observa a primazia de Manaus, que recebe fluxo de pacientes de diversos municípios do estado.

Figura 14. Total de estabelecimentos de saúde – 2005

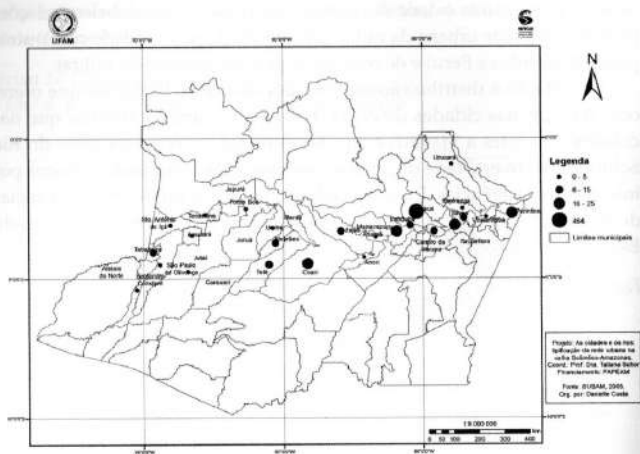
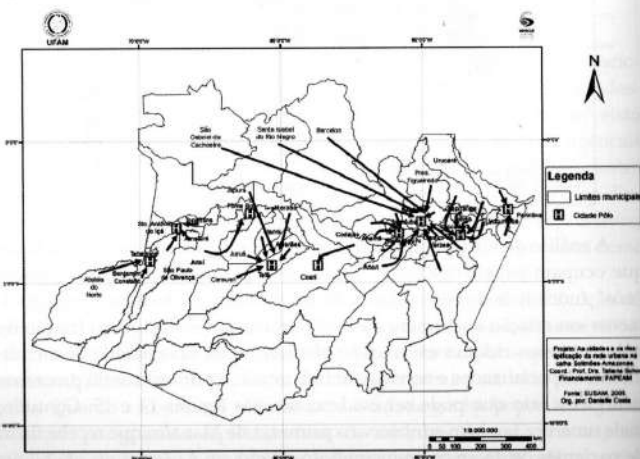


Figura 15. Cidades-pólo em serviços de saúde



Pode-se concluir, a partir da integração dessas análises espaciais, que as cidades situadas na calha do Amazonas e aquelas do Solimões próximas a Manaus (Iranduba e Manacapuru) são as que apresentam maior quantidade e diversidade de serviços. A situação pode ser justificada pelo processo de desenvolvimento histórico-geográfico e pelo posicionamento dessas cidades entre as duas metrópoles regionais do Norte do país – Manaus e Belém.

Por fim, a análise integrada dos arranjos institucionais pesquisados para as cidades localizadas ao longo da calha do Rio Solimões permite identificar dois grupos distintos de cidades, com diferenciações internas, no que se refere à construção de uma tipologia e hierarquização urbana.

• Cidades médias:

– *Cidades médias de responsabilidade social* (Tefé, Manacapuru, Parintins e Itacoatiara). Exercem função na rede que vai além de suas características em si, pois detêm uma responsabilidade territorial que as torna nódulos importantes internamente na rede. Exercem diversas funções urbanas e contêm arranjos institucionais importantes não só para si, mas para as cidades e municípios ao redor. A importância territorial das cidades tem origem no desenvolvimento histórico-geográfico que constituiu a rede urbana na região.

– *Cidade média com dinâmica econômica externa* (Coari). Tem importância na rede por sua inserção em uma dinâmica econômica externa; os vínculos com as demais cidades na rede não são necessariamente fortes, nem seu desenvolvimento econômico implicará um desenvolvimento regional significativo, pois a atividade econômica responsável por seu desenvolvimento não agrega valor nem no local nem regionalmente.

– *Cidade média de fronteira* (Tabatinga). Exerce relações em uma rede mais ampla que a das cidades na calha. A rede na qual se insere está mais difusa, incorporando cidades dos países vizinhos. Tem em seus arranjos institucionais forte presença das forças armadas atuando na construção da infra-estrutura urbana e nos serviços.

• Cidades pequenas:

– *Cidades pequenas de responsabilidade social* (Fonte Boa e Santo Antônio do Itá). Exercem função intermediária, entre os fluxos de transporte e comercialização, entre as cidades médias e as demais cidades pequenas e aglomeradas humanas.

– *Cidades pequenas com dinâmica econômica externa* (Iranduba e Codajás). Têm a economia voltada para a exportação de algum produto (mineral, agropecuário, extrativista ou de pequena indústria) para a cidade de

porte grande, neste caso Manaus. É pouco relevante na manutenção da rede urbana da calha.

– *Cidade pequena de fronteira* (Benjamin Constant). Insere-se em uma rede mais ampla de cidades pequenas na fronteira, tornando-a quase independente das demais cidades da rede da calha do Rio Solimões.

– *Cidades pequenas dependentes* (Amaturá, Alvarães, Santo Antônio do Itá, Uarini, Anori, Tonantins, Anamá, Careiro da Várzea e São Paulo de Olivença). Pela ausência de infra-estrutura que possibilite exercerem plenamente as funções urbanas e por sua localização geográfica que torna mais complicada a relação delas com a calha central do rio, tornam-se dependentes das cidades médias e pequenas de responsabilidade territorial.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao se estabelecer a tipificação das cidades da calha do Rio Solimões-Amazonas, é preciso atentar para os limites de uma aproximação entre a realidade e a concepção teórica usada para a análise. Por isso, é importante entender que o espaço não se produz apenas pelas relações de classes, nem pelas relações de produção, mas pelas especificidades da própria produção. São as relações socioespaciais resultantes do conhecimento acumulado que criam as possibilidades de permanências e de rupturas. A pesquisa aponta que tais relações foram em parte destruídas, mas foram recriadas a partir de novas dimensões. Se por um lado é necessário que as condições de existência sejam destruídas, é igualmente necessário que preexistam os elementos do novo modo de vida, de modo objetivo as formas de trabalho e de vivência e de modo subjetivo a cultura.

Essa parte da Amazônia, a calha do Solimões-Amazonas, pode ser definida como um conjunto de lugares com vários caminhos para o mundo; lugares onde a natureza dos processos externos aparece como delineamentos diversos e inovadores; lugares de demonstração da complexidade que envolve o local e o global. Todavia, ainda há cidades que não foram atingidas por esse processo, onde se sobrepõe reserva territorial estratégica não para uma colonização pioneira, mas para o construído de outro modo de vida. Sua reconfiguração regional nesse quadro mescla e sobrepõe caminhos que tendem à mundialização aos caminhos naturais e sociais que guardam dimensões e sentidos traçados a partir de outra lógica e de outros valores. São inúmeras as formulações dos significados e implicações desses cruzamentos, que são opostos e complementares.

O estudo da rede urbana no Amazonas, em especial na calha do Solimões-Amazonas por causa de suas peculiaridades físicas, principalmente dos meios de vivência, possibilita uma base empírica interessante para dar substância à análise da categoria rede. A partir da análise de determinados arranjos institucionais, percebe-se que a rede urbana deve ser sempre conjugada no plural, como redes, pois as diversas relações materializadas nos diferentes fluxos de informação, de mercadorias, de instituições, de pessoas, criam um conjunto de redes que, sobrepostas, formam o que costumamos chamar de rede urbana. A maneira e a intensidade pelas quais as cidades participam desse processo as deixam em posições hierárquicas diferenciadas, porém importantes para a constituição do todo. A tipologia e o conseqüente desenho de rede proposta por este estudo possibilitam a análise das relações socioespaciais constituídas no território, o que por sua vez permite a compreensão da adequação, ou não, de determinadas metodologias e teorias. Nesse sentido, a descrição e a análise da rede urbana permitem compreender as transformações e a permanência das cidades de uma parte do Brasil em que os estudos geográficos ainda são insuficientes e em geografia urbana são escassos.

A interpretação que se pode dar à Amazônia muitas vezes foge ao analista, pois se buscam parâmetros lógicos nem sempre capazes de explicá-la. Estamos baseados em diagnósticos que não dão conta da realidade do lugar. E por isso é mais fácil naturalizar o que é social. Não se busca a essência que não está na natureza; por mais exuberante que seja, está na cultura. Como assinala o poeta João Paes Loureiro, continuará a ser uma luz brilhando, e que persistirá. Nos aglomerados humanos, especialmente nos lugares mais remotos, ainda há um tempo para a vivência de uma forma ilimitada, “com seres sobrenaturais, porque somente a imaginação consegue ultrapassar os horizontes”.

Portanto, consideramos a rede urbana centros urbanos funcionalmente articulados entre si, socialmente produzidos, historicamente contextualizados, cujo papel principal é articular a sociedade numa dada porção do território. As cidades não se constituem numa rede urbana funcional em si, mas para si. Quem se estabelece em rede é a sociedade, que tem a cidade como base do processo. Por isso, ao se estabelecer a dinâmica dos núcleos urbanos, bem como entender as mudanças dos significados do urbano na Amazônia, pretende-se construir uma análise prospectiva com vistas a contribuir teórica e metodologicamente para compreender o processo de transformação das cidades numa região importante do Brasil e estratégica na articulação do lugar com o mundo pelo que ela representa em termos de bio e sociodiversidade.

Começamos discutindo o rio que é importante. Não obstante, muito mais do que pelo fatalismo de uma vida governada pela determinação da natureza, há a cultura amazônica. Muito mais do que vazios, atrasos e exclusões, há outro jeito de fazer a geografia e a história dos lugares que se estrutura como lógica e como razão, mas também como sonho, esperança e resistência.

REFERÊNCIAS

- AMORIM FILHO, O.; RIGOTTI, J.I.R. Um esquema metodológico para o estudo das cidades médias. In: II ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS. *Anais*. Belo Horizonte, 1976. Resumo de comunicações, p. 6-15.
- ARRIGHI, G. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. São Paulo: Unesp, 1996.
- BHABHA, H. *O local da cultura*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2005.
- FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. 15. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1977.
- HARTSHORNE, R. *Propósitos e natureza da geografia*. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1978.
- HOBBSBAWM, E. *Era dos extremos: o breve século XX - 1914-1991*. 2. ed. Trad. M. Santarrita. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- LEFEBVRE, H. *La production de l'espace*. 3. ed. Paris: Anthropos, 1986.
- _____. *A vida cotidiana no mundo moderno*. Trad. A.J. de Barros. São Paulo: Ática, 1991. Temas.
- PORTAL ANATEL (Agência Nacional de Telecomunicações). Disponível em: <www.anatel.gov.br>. Acesso em: 2007.
- RIBEIRO, M.A. A rede urbana amazônica: da rede dendrítica à configuração de uma rede complexa. In: SPOSITO, M.E.B. (org.) *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. Presidente Prudente: Unesp/GAsPERR, 2001. p. 369-389.