Gustavo Durán, Manuel Bayón Jiménez
y Daniel Zárate, coordinadores

La urbanización residual de la Panamazonía

Perspectivas desde Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia y Perú

FORO

FLACSO Ecuador

Índice de contenidos

Lista de abreviaturas, siglas y acrónimos xv

Capítulo 1
Introducción 1
Manuel Bayón Jiménez y Gustavo Durán

Parte I
Panamazonía

Capítulo 2
La urbanización en la región amazónica 17
Darío Toscano, Gustavo Durán y Paz Santelices

Capítulo 3
O urbano amazônico em rotação: práticas espaciais e imaginários vinculados aos setores de *commodities* e regulações em disputa 37
Luis Fernando Novoa Garzon, Diogo Henrique Costa Fonseca y Carolina Moreira de Hollanda

Capítulo 4
Metrópole e floresta: configurações e diferenciações intrarregionais da urbanização na Amazônia brasileira 65
Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior

Capítulo 5
Patrimônio territorial e sistemas territoriais na Amazônia urbano-ribeirinha: o caso de Parintins 89
Estevan Bartoli

Capítulo 6
Amazonía boliviana: procesos de urbanización, nuevos actores y conflictos 110
Patricia Urquieta

Capítulo 7
Ensambles de lo urbano y la urbanización amazónica en Bolivia. 129
Andrea Perez Tarqui

Capítulo 8
¿Cómo medimos la sostenibilidad de las urbes amazónicas peruanas? Reflexiones a partir del reporte *Ciudades amazónicas del Perú* 150
Anna Zucchetti y Taícia Marques

Capítulo 9
Sistema de asentamientos humanos en la región amazónica colombiana 174
Juan Felipe Guhl, Elizabeth Riaño, Juan Manuel Diaz y Jorge Arias

Parte II
Ecuador

Capítulo 10
Índices de urbanización amazónica: una perspectiva multidimensional e implicaciones escalares 193
Pablo Cabrera-Barona y Denise Albán

Capítulo 11
Las cabeceras cantonales en la Amazonía urbana 213
Irene Acosta, Miguel Quishpe, Adrián Buenaño, Kleyna Orellana Escobar, Jesly Espín e Isabel Ordieres

Capítulo 12
Las ciudades amazónicas del Ecuador: génesis, formas y perspectivas 242
Juan Carlos Sandoval

Capítulo 13
Nuevos ejes de expansión y acumulación territorial en la Amazonía norte ecuatoriana 271
Javier González-Comín

Capítulo 14
Espacios amazónicos de transición urbano-rural: el caso de Puerto Francisco de Orellana, 2000-2020 296
Daniel Zárate

Capítulo 15
Formas de habitar las periferias fluviales del Napo 318
Yosselyn Anabel Sánchez Rojas

Capítulo 16
Urbanización residual, relaciones y lucha colectiva en una comuna kichwa amazónica de Ecuador 340
Michael Uzendoski, Manuel Bayón Jiménez y Gustavo Durán

Capítulo 17
Intervención estatal en hábitat y vivienda social en Tena y Santa Clara 366
Katia Barros Esquivel

Capítulo 18
Las disputas indígenas frente a la urbanización amazónica ecuatoriana en Puyo 386
Manuel Bayón Jiménez

Capítulo 19
El crecimiento urbano amazónico en Macas 404
Alejandra Sandoval

Sobre los coordinadores 427

Sobre autores y autoras 428

https://doi.org/10.46546/2025-73foro-04

Capítulo 4
Metrópole e floresta: configurações e diferenciações intrarregionais da urbanização na Amazônia brasileira

Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior

Introdução

Os modelos de urbanização projetados a partir das metrópoles regionais amazônicas tendem a expressar o grau de interação econômica e sociocultural com a vida da floresta. Mais que um bioma, esta última se constitui, inegavelmente, um espaço socialmente produzido (Lefebvre 1974), capaz de ser traduzido ou negado na dinâmica dessas malhas urbanas adensadas.

Ao mostrar similaridades e diferenças entre as principais metrópoles regionais da Amazônia brasileira (Belém, Manaus e São Luís) e das sub-regiões nas quais se inserem, bem como de suas relações com a floresta, busca-se problematizar o processo de urbanização nelas presente e, ao mesmo tempo, estabelecer uma leitura crítica do desenvolvimento regional desigual e diferenciado imposto à Amazônia brasileira desde o processo de sua efetiva integração ao restante do território nacional a partir da segunda metade do século XX.

A argumentação, além desta introdução, estrutura-se em três tópicos e mais a conclusão. Inicialmente são apresentadas as metrópoles da Amazônia brasileira e suas sub-regiões de influência, sinalizando para diferentes padrões de ordenamento territorial no contexto regional atual. Em seguida, abordam-se diferentes padrões de ordenamento territorial, estabelecendo-se diferenciações entre as metrópoles e, igualmente, entre suas respectivas sub-regiões. Por fim, busca-se problematizar a relação dessas metrópoles com a floresta, considerando-a como espaço socialmente

produzido. À guisa de conclusão, são vislumbradas possibilidades de se conceber "metrópoles para a floresta", sugerindo-se formas alternativas de desenvolvimento que levem em conta a conservação do bioma amazônico e as intenções de manter a floresta em pé e em sintonia com a vida social que nela se reproduz.

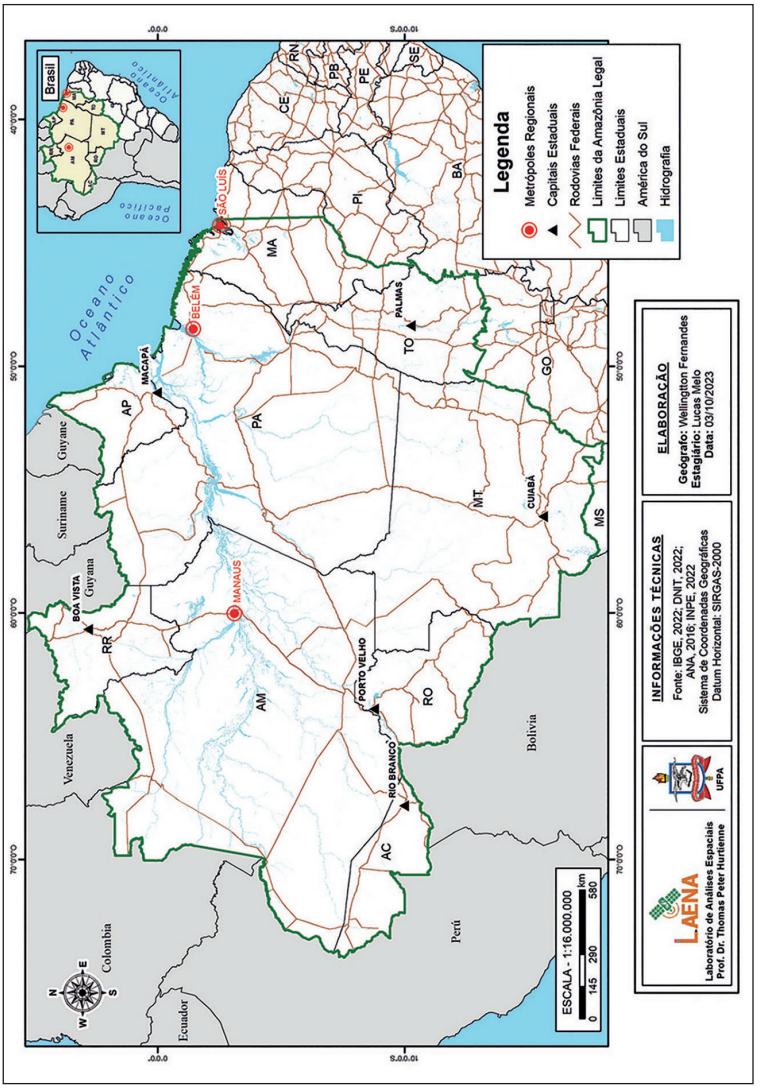
Reconhecendo as metrópoles da Amazônia brasileira e suas sub-regiões de influência

O recorte de análise aqui considerado é tão somente a Amazônia brasileira e, mais especialmente, a região de planejamento nomeada oficialmente de Amazônia Legal (mapa 4.1), que inclui os estados do Pará (PA), Amazonas (AM), Amapá (AP), Roraima (RR), Acre (AC), Rondônia (RO), Tocantins (TO), integrantes da região Norte do País, mais o estado de Mato Grosso (MT), pertencente ao Centro-Oeste, e parte do Maranhão, pertencente à região Nordeste do Brasil.[1]

Grosso modo, pode-se identificar uma Amazônia, a Ocidental, menos impactada pelos novos processos capitalistas, articulada notadamente pelos rios e, secundariamente, por aerovias e rodovias e onde a presença das cidades é mais rarefeita. Outra sub-região, a centro-oriental, encontra-se intensamente transformada pelos processos capitalistas recentes e se mostra articulada por rios e rodovias, mas também por aerovias, constatando-se nela um maior número de cidades se comparada à região anterior. Uma terceira sub-região, a oriental, igualmente transformada por frentes econômicas de expansão do capital e pela presença de vários núcleos urbanos, pouco se articula pelo rio, assumindo maior importância à mobilidade intrarregional por meio da rodovia e da ferrovia e, secundariamente, pela aerovia. Por fim, há uma quarta sub-região, a meridional, dinamizada mais pelas rodovias e aerovias e que aqui não será objeto de discussão, dadas as suas especificidades, que merecem uma análise mais particular em outro momento.

[1] Oficialmente o Brasil apresenta cinco regiões político-administrativas: Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sul e Sudeste.

Mapa 4.1. Amazônia Legal: estados da Federação e núcleos urbanos



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ([IBGE] 2023).

Cada uma das três sub-regiões tem como referência uma metrópole regional, constituídas oficialmente em regiões metropolitanas que exercem relativas influências nas sub-regiões onde se situam. São elas, respectivamente: a Grande Manaus (Amazonas), a Grande Belém (Pará) e a Grande São Luís (Maranhão). A Tabela 4.1 nos apresenta um perfil inicial delas.

Tabela 4.1. Regiões Metropolitanas de Belém, Manaus e São Luís: população absoluta e relativa, 2022

RMs (Unidades da Federação)	Municípios e População		População Estadual (A)	População Metropolitana (B)	B/A
Grande Belém ou Região Metropolitana de Belém (RMB) (Estado do Pará)	Belém	1.303.389	8.116.132	2. 369.266	29,19%
	Ananindeua	478.778			
	Barcarena	126.640			
	Benevides	63.657			
	Castanhal	192.262			
	Marituba	110.515			
	Santa Bárbara	21.089			
	Santa Izabel do Pará	73.019			
Grande Manaus ou Região Metropolitana de Manaus (RMM) (Estado do Amazonas)	Manaus	2063.547	3.941.175	2.532.226	64,25%
	Autazes	41.582			
	Careiro	30.792			
	Careiro da Várzea	19.938			
	Iranduba	60.993			
	Itacoatiara	103.598			
	Itapiranga	10.162			
	Manacapuru	101.883			
	Manaquiri	17.107			
	Novo Airão	15.761			
	Presidente Figueiredo	30.668			
	Rio Preto da Eva	24.936			
	Silves	11.559			

Tabela 4.1. (***continuação***)

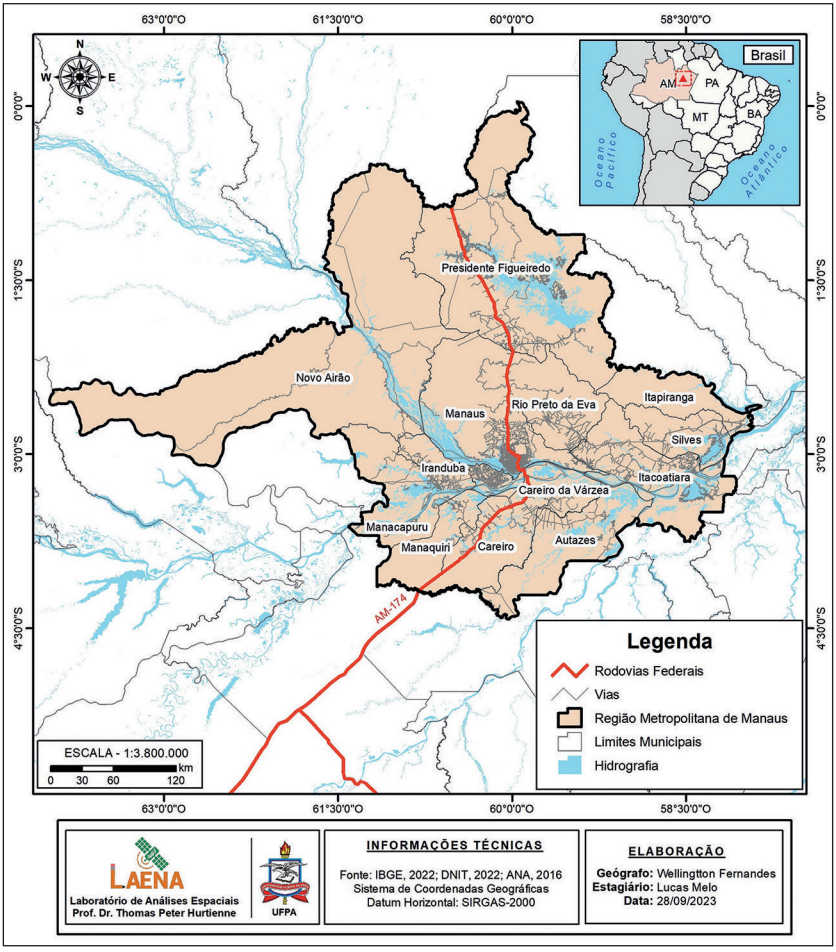
RMs (Unidades da Federação)	**Municípios e População**		**População Estadual (A)**	**População Metropolitana (B)**	**B/A**
Grande São Luís ou Região Metropolitana de São Luís (RMSL - estado do Maranhão)	São Luís	1.037.775	6.775.152	1.458.836	24,29%
	Alcântara	18.466			
	Axixá	11.790			
	Bacabeira	16.966			
	Cachoeira Grande	9.732			
	Icatu	24.794			
	Paço do Lumiar	145.643			
	Morros	18.554			
	Presidente Juscelino	11.356			
	Raposa	30.839			
	Rosário	38.475			
	Santa Rita	37.035			
	São José de Ribamar	244.579			

Fonte: IBGE (2023).

Os dados apresentados acima nos ajudam a entender a concentração populacional em municípios que formam as três regiões metropolitanas em face de seus respectivos estados. Algumas ressalvas, entretanto, devem ser feitas. A primeira é a de que as sub-regiões nas quais as metrópoles se inserem não coincidem com os limites estaduais, indo para além destes e incluindo espaços de estados vizinhos. A segunda refere-se ao fato de que a área territorial do Maranhão compreende apenas parcialmente o espaço amazônico, ficando outra porção fora desse complexo regional. Por fim, os municípios que integram as regiões metropolitanas tratadas neste capítulo são aqueles oficialmente reconhecidos, o que não significa dizer que estejam necessariamente inseridos em processos de metropolização propriamente ditos. Por outro lado, há aqueles que, mesmo não inseridos nesse reconhecimento oficial podem de fato integrar dinâmicas metropolitanas.

Iniciemos com exemplos extremos, como é o caso da Região Metropolitana de Manaus (mapa 4.2), que foi oficialmente reconhecida levando em conta um número exagerado de municípios, mas que pouco apresentam inserção e dinâmica metropolitana. Isso porque esse processo está praticamente restrito ao município de Manaus e se mostra embrionário em

Mapa 4.2. Região Metropolitana de Manaus (AM)

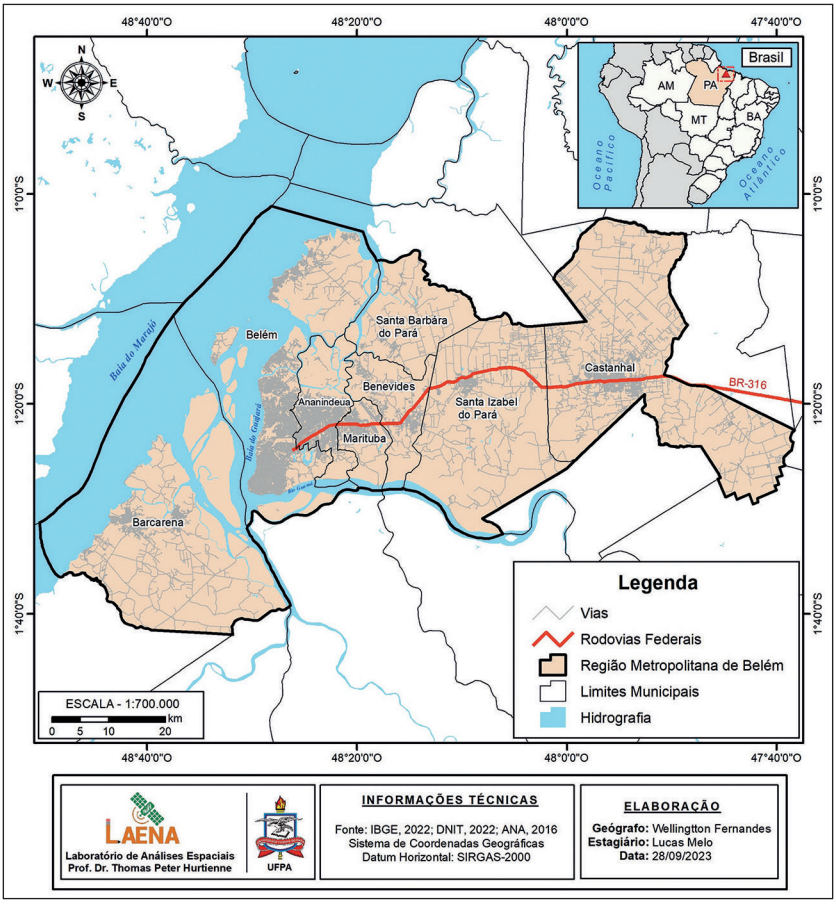


Fonte: IBGE (2023).

Iranduba, especialmente devido à construção da ponte sobre o Rio Negro, inaugurada em 2011 (Sousa 2015), que vem expandindo gradativamente a dinâmica metropolitana de Manaus para esse município vizinho.

Belém, por seu turno, apresenta processo contrário, já que a sua dinâmica metropolitana se estende por municípios vizinhos, inseridos ou não na Região Metropolitana de Belém (mapa 4.3), como é o caso de

Mapa 4.3. Região Metropolitana de Belém (PA)



Fonte: IBGE (2023).

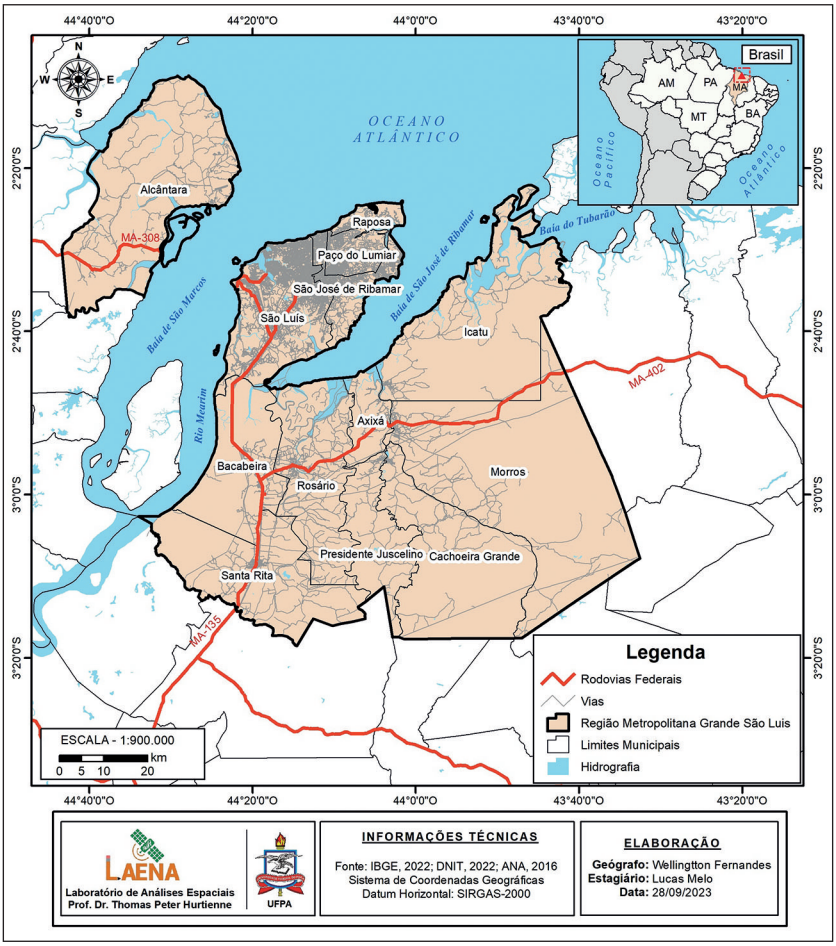
Barcarena — onde foi instalado um complexo industrial-urbano-portuário-logístico —, que por muito tempo não foi oficialmente reconhecido como metropolitano, ainda que desde a década de 1980 venha se inserindo nessa dinâmica de metropolização a ponto de mobilizar diferentes modais de transporte: fluvial, rodofluvial e rodoviário em interação ativa com a região. Para o último modal mencionado foram inclusive construídas pontes integrantes de um sistema nomeado de "alça viária", que se inicia no munícipio de Marituba, interligando-o a outro município vizinho, o Acará, que permite acesso rodoviário ao complexo industrial-urbano-portuário-logístico de Barcarena.

No caso da Grande São Luís, os municípios de Axixá, Icatu, Morros, Presidente Juscelino e Cachoeira Grande, conforme discutido em outro momento (Pereira Jr. e Trindade Jr. 2021), apresentam certa dificuldade de compor uma lógica metropolitana mais coesa, em função não apenas do distanciamento da capital, como da ausência de estrutura urbana solidificada e de serviços essenciais e comuns, além de outros elementos que configurem uma unidade metropolitana de fato.

Na verdade, a Ilha de São Luís, onde se situam os municípios de São Luís, Paço do Lumiar, São José de Ribamar e Raposa, é a porção territorial que melhor expressa as formas e os conteúdos metropolitanos, estendendo-se a outros municípios situados na parte não insular (Bacabeira, Rosário e Santa Rita), que conseguem apresentar relativa conectividade com a Ilha de São Luís, compondo com esta certa unidade metropolitana (mapa 4.4).

Importa, entretanto, tratar não apenas desse tipo de perfil das metrópoles regionais, como também do padrão de ordenamento territorial das suas sub-regiões, que possuem reflexos na dinâmica metropolitana. Outrossim, esse entendimento contribui para pensarmos a importância delas no contexto amazônico e a inserção de elementos outros que nos permitem assimilar a complexidade e a diversidade do processo de ocupação regional, servindo de base para o estabelecimento de políticas de desenvolvimento mais alinhadas às particularidades amazônicas.

Mapa 4.4. Região Metropolitana de São Luís (MA)



Fonte: IBGE (2023).

Ordenamento territorial e diferenciações metropolitanas e sub-regionais

O padrão de ordenamento territorial que articula a metrópole à sua região na Amazônia Ocidental, sem dúvida alguma, tem nos rios um dos seus principais meios de conexão, embora não se resuma a eles. Tomemos como referência algumas das articulações de Manaus com outras cidades de nível intermediário em seu espaço de influência. Os fluxos de passageiros que articulam Manaus a Parintins (Amazonas), por exemplo, ocorrem por via fluvial ou aérea, não havendo conexões rodoviárias, ferroviárias ou rodofluviais; o mesmo acontecendo com a cidade de Tefé (Amazonas) e de Santarém (Pará), articuladas a Manaus e localizadas em diferentes posições no Rio Amazonas-Solimões, sendo que a última se encontra em área de influência tanto de Belém quanto de Manaus.

Por outro lado, se visualizarmos as conexões de Manaus com Itacoatiara (Amazonas), os fluxos ocorrem pelo rio, mas igualmente pela rodovia, o mesmo acontecendo com Manacapuru (Amazonas), cidade essa que hoje tende a ter na rodovia a sua principal conexão com Manaus, em razão da inauguração da ponte sobre o Rio Negro, que redirecionou em muito os fluxos fluviais e/ou rodofluviais até então dominantes para a estrada. Por fim, as conexões com Boa Vista (Roraima) têm se dado, por sua vez, pela via rodoviária ou aérea, substituindo fortemente os fluxos fluviais dominantes no passado.

São Luís apresenta uma situação bem diferenciada, pois as cidades intermediárias sob sua influência tendem a se conectar principalmente pela rodovia e/ou ferrovia e secundariamente pela aerovia. Imperatriz (Maranhão) e Marabá (Pará) são exemplos de centros urbanos intermediários que interagem diretamente com essa metrópole pela via rodoviária e ferroviária, essa última controlada pela empresa Vale S.A. que, além de carga, possui igualmente vagões para transporte de passageiros. Das duas, apenas Imperatriz possui também conexão de voos diretos com São Luís.

Em situação intermediária a essas duas realidades, encontra-se Belém e sua sub-região, na Amazônia centro-oriental. Nesta, Macapá (Amapá) possui interação direta e regular por via fluvial e aérea. Santarém (Pará), por seu turno, conecta-se a Belém diretamente pelos três principais modais,

sendo que o fluvial e o aéreo são os mais usados, posto que a precariedade da via rodoviária faz com que este último seja bem menos utilizado que os demais. Marabá (Pará), situada em área de influência sobreposta de Belém e São Luís, conecta-se direta e regulamente com Belém por intermédio de voos regulares e por via rodoviária.

A redução do ordenamento territorial diferenciado a uma ou outra forma de circulação, portanto, pouco diz sobre a realidade regional amazônica e sobre as formas de ocupação diversa da região. Ademais, mesmo que os elementos indutores da metropolização assumam certa particularidade nas realidades analisadas, todos eles têm a ver com as políticas de integração da região com o território nacional. Essas políticas definiram processos intensos de ocupação do espaço amazônico através de diferentes frentes de expansão e formas de ordenamento territorial, com maior intensidade e impacto na porção central e oriental. Tal movimento alterou a condição de Belém, que, reconhecida como cidade central até os anos de 1960, doravante, passou a dividir o papel de comando com as demais metrópoles mencionadas.

No caso de São Luís foram frentes econômicas estabelecidas em sua sub-região e a modernização econômica produtiva instalada no interior da capital maranhense — complexo portuário de Itaqui e as plantas industriais voltadas à produção de alumina e alumínio, juntamente com o sistema ferroviário mina-porto, interligando-a à produção de minérios de Carajás (Pará) — que contribuíram, em um primeiro momento, para o seu dinamismo metropolitano (Vicentini 2004). Esses elementos, e mais a importância turística da cidade e do entorno promoveram a articulação dessa sub-região amazônica aos mercados globais. Essa sub-região tende a acompanhar o crescimento de sua metrópole.

Destaca-se que Belém tem seus elementos indutores muito próximos aos de São Luís, pois o avanço das estruturas capitalistas no campo e na floresta desestruturam as relações e os espaços existentes, promovendo deslocamentos de ribeirinhos e populações camponesas em sua direção e aos municípios vizinhos. Fora isso, a presença de grandes projetos econômicos e de infraestrutura em sua região de influência, bem como a atração urbana em razão da presença de serviços e recursos mais concentrados na capital paraense estimulou o crescimento da cidade com forte repercussão em termos de empobrecimento

urbano, inicialmente em áreas centralmente localizadas que se favelizaram e, posteriormente, em espaços precários de habitação fora das áreas centrais de Belém e em municípios vizinhos, constituindo os novos vetores de expansão urbano-metropolitana (Trindade Jr. 2016).

Nesse caso, as conexões globais ocorrem muito mais a partir de sua região de influência que a partir da capital paraense propriamente dita, ainda que um dos projetos econômicos de grande impacto instalado em sua sub-região (na década de 1980), voltado à produção de alumínio, tenha ocorrido em Barcarena, vizinho a Belém, compondo hoje a malha metropolitana estendida. Ainda que Belém e seus municípios vizinhos concentrem expressiva atividade econômica, observa-se que o ritmo de crescimento da metrópole permanece inferior ao de determinados espaços produtivos situados em sua sub-região.

Bem diferente é o perfil de Manaus e de sua região de influência, que teve na Zona Franca e no seu polo industrial os principais motores iniciais de crescimento, atraindo investimentos, mão de obra e infraestrutura com apoio de créditos e incentivos governamentais para atividades comerciais, serviços e especialmente para a indústria de montagem, a ponto de fazer de Manaus uma das aglomerações urbanas de maior crescimento entre as metrópoles brasileiras, não só em termos econômicos como populacionais. Somado a isso, o próprio apelo turístico, que aposta na atratividade ecológica e promove o turismo globalizado, faz com que as conexões externas da Amazônia Ocidental se deem fortemente a partir de Manaus, culminando com o crescimento da metrópole bem maior do que o crescimento de sua região de influência.

Os dados que foram apresentados na Tabela 4.1 e que expressam diferentes perfis das três concentrações urbanas do ponto de vista populacional, sinalizam, portanto, para o tipo de relação que cada uma estabelece com o restante da sub-região a que pertencem. Tal perfil demográfico permite-nos concluir que, no caso da Amazônia Ocidental, diferente de uma tendência mais geral verificada para o Brasil (Santos 1993), a metrópole cresce mais que a região; bem diferente da Amazônia centro-oriental e da Amazônia Oriental, onde as regiões tendem a crescer mais ou próximas dos índices metropolitanos, confirmando uma melhor distribuição

da população pelo território e, por conseguinte, da própria economia e da oferta de infraestrutura e serviços.

Em face dessa interação, importa considerar a relação de afirmação ou de negação dessas metrópoles com a floresta. Aqui a noção de floresta é apenas uma metáfora, uma vez que se quer falar mesmo é da Amazônia enquanto uma região e enquanto espaço socialmente produzido, e não simplesmente como um bioma ou um espaço natural. Sendo a floresta o principal elemento configurador da paisagem amazônica, ela aparece assim como forte identificador de uma identidade regional. Sua presença, entrementes, como um dos principais configuradores da particularidade amazônica não nos autoriza a concebê-la separadamente das relações sociais nas quais se insere e que nela se projetam de forma mais ou menos visível na paisagem. Isso possibilita falar até mesmo da difusão da sociedade urbana (Lefebvre 1999) no interior da floresta, destituindo-a não apenas da condição de simples paisagem natural, mas igualmente da sua configuração apenas associada a ruralidades. Essas premissas nos servem de base para as ideias que serão, na sequência, desenvolvidas.

As metrópoles e a floresta: urbanização e diferenciação intrarregional

Sistematização recente do Banco Mundial (World Bank 2023) retomou uma discussão sobre a necessidade de manter a floresta em pé, considerando a importância das cidades amazônicas como fatores e condicionantes de desenvolvimento e de conservação ambiental. Sugere-se que a produtividade esteja assentada em setores não vinculados à produção de *commodities*, o que iria fortalecer as economias locais e, igualmente, promover a boa governança territorial e florestal, assim como promoveria investimentos em produtividade e proteção florestal com redução dos índices de pobreza mediante a potencialização do valor da floresta (por exemplo, com a bioeconomia) e de programas de proteção social.

Conforme o Banco, três em cada quatro pessoas estão vivendo em cidades grandes e pequenas; assim, o acento na produtividade urbana

complementaria outras iniciativas que visam aumentar a renda e proteger a floresta. Isso exigiria menor demanda por terras agrícolas, tornaria cidade e campo mais produtivos, redirecionaria a fronteira agrícola para a produção nas cidades e faria a pecuária extensiva menos viável do ponto de vista econômico; por outro lado, o foco nas cidades implicaria em segurança alimentar, em melhoria do padrão de vida, em uso eficiente da terra e em menor índice de desmatamento (World Bank 2023).

Proposição não muito diferente fora mencionada por Becker (1990) quando falava da região como espaço em estruturação em direção ao qual se expandiam e tendiam a se consolidar as relações capitalistas de produção, alterando-se, sobremaneira, a organização socioespacial anterior, definindo diversas frentes a comporem a fronteira econômica: a madeireira, a agrícola, a industrial, a energética, a urbana,[2] dentre outras.

Em outro momento de sua produção, Becker (1997) buscou vincular a variável da sustentabilidade às políticas direcionadas à região, cujo novo ordenamento territorial foi pautado em uma vertente tecnoecológica de desenvolvimento. Ao romper com a ideia de Amazônia como simples fronteira de recursos, incorporou-se também uma malha socioambiental, caracterizada entre outras coisas pela presença de Unidades de Conservação (UCs), de Reservas Extrativistas (RESEXs), de Terras Indígenas (TIs) e por uma política ambiental, com instrumentos que sugerem maior controle na exploração dos recursos.

Para Becker (2004), hoje as cidades amazônicas representam vários milhões de consumidores; são sedes das instituições políticas públicas e privadas; oferecem alternativa de emprego e renda, barrando a migração para a floresta; são base em potencial para beneficiamento local de produtos da floresta; são centros de distribuição de serviços para as populações das UCs e TIs, por exemplo; são, em potencial, centros dos assentamentos da reforma agrária nas áreas a serem recuperadas; possuem papel logístico

[2] Para Becker (1990), a expansão da fronteira econômica que se deu inicialmente passou a ocorrer em um contexto urbano. O fluxo imigratório não possuía um destino predominantemente rural, e o urbano, como conteúdo socioespacial, tornou-se uma estratégia de ocupação do território sob uma nova lógica de reprodução econômica e social, resultando em uma organização espacial complexa e dinâmica.

na conexão de diferentes modais de transporte e redes de comunicação; e assumem a condição de "ponto de retransmissão" da unidade regional.

O entendimento desse processo de urbanização e do papel das cidades do ponto de vista material e de difusão de valores urbanos para pensar a Amazônia não pressupunha, todavia, para a autora em comento, a concepção de um espaço homogêneo. O processo mais intenso de ocupação se dava no chamado "arco de desmatamento" e de maior presença de grandes projetos econômicos e infraestruturais, mais ou menos desconcentrados nas áreas ou sub-regiões de influência das metrópoles de Belém e de São Luís; tendência esta, em grande medida presente até hoje, mas com claros avanços substanciais, especialmente na sub-região de expansão da produção e dos circuitos do agronegócio. Passou-se a observar, assim, uma correspondência direta entre os avanços dos processos capitalistas de produção e de circulação mais modernos com a dinâmica das sub-regiões e suas respectivas metrópoles que estão sendo tratadas neste estudo.

Nesse contexto, Manaus, em contraponto a Belém — vista sob uma importância mais cultural (Becker 2013) —, é colocada como uma aglomeração com posição geográfica privilegiada na região (Becker e Stenner 2008; Becker 2013), problematizando seu papel como economia de enclave inicialmente, mas também como economia sustentável diante da preservação da floresta. Se, por um lado, a implantação da Zona Franca estabeleceu elos significativos com o processo de globalização e a proposta de indústria *maquiladora* — a montar produtos com peças oriundas de várias partes do mundo — e representou a implantação de uma indústria moderna com franco apoio governamental, em face de uma economia até então predominantemente extrativa; por outro, mostra outros redirecionamentos que tornam difícil nomeá-la meramente como economia de enclave.

Trata-se de algo bem diferente do que aconteceu na área de influência de Belém, que, por meio da opção extrativista, pautada em economia de enclaves, efetivada em grande parte com tecnologias e capitais externos, optou por priorizar determinados produtos de exportação sem agregação de valor (Becker e Stenner 2008). Situação semelhante pode também ser atribuída à área sob influência de São Luís, transformada em um grande corredor de exportação de produtos de grande demanda no mercado global.

O modelo da Zona Franca é defendido, portanto, por dinamizar e potencializar a cidade, bem como por multiplicar iniciativas locais com ênfase na formação de um capital intelectual próprio apoiado em ciência e tecnologia, capaz de assumir liderança e criar vantagens competitivas, tidas como "sementes de futuro". Para isso, mencionam-se vários exemplos de desenvolvimento endógeno, não só de iniciativa governamental, mas também por parte do setor privado, inclusive do grande capital, a ponto de concluir que Manaus passou a assumir um ambiente técnico-científico e de negócios adequado a germinar as vantagens competitivas, transformando-se de capital regional à cidade mundial (Becker e Stenner 2008; Becker 2013).

Na relação com a floresta, o modelo de Manaus, de "marca cabocla", é considerado, portanto, bem-sucedido (Becker 2013). Trata-se de um modelo alternativo por se tornar polo industrial urbano com tendência a gerar indústrias próprias e diversas para além das duas rodas (motos e bicicletas) e de eletrodomésticos, bem como da biotecnologia. Situou-se, assim, como um bom exemplo de crescimento econômico com inclusão social e conservação ambiental, uma vez que promoveu a concentração urbano-industrial, gerou riqueza e trabalho sem implicar em destruição da floresta, sendo isso uma espécie de contraponto ao que se viu na área de floresta das outras duas metrópoles regionais aqui tratadas (Becker e Stenner 2008).

Nesse elogio ao modelo de Manaus, poucas palavras são reservadas aos custos do crescimento que lhe foram proporcionados, a não ser ao problema da concentração de riquezas e de recursos na cidade — comparada ao restante da porção ocidental, que, assim como os espaços sob influência de São Luís e Belém, não se distancia muito do estado de pobreza em que se encontra grande parte desses territórios. Há mais questões, portanto, que merecem ser tratadas a fim de não tomarmos um modelo aparentemente próspero como referência desejada para toda a Amazônia, sob o pretexto de manter a floresta em pé.

Se a Amazônia Central e Oriental apresentam ritmos de dinamismos responsáveis por canalizar fluxos e investimentos distantes da metrópole, haja vista a existência de focos de atratividade que estão fora das grandes concentrações populacionais e econômicas, ainda que a elas se interliguem de

diferentes maneiras, na Amazônia Ocidental, o crescimento econômico e o dinamismo são de longe inferiores ao da sua metrópole, concentrando em Manaus não apenas o maior contingente populacional, como também de empreendimentos e investimentos econômicos. Em todas as três sub-regiões, entretanto, verifica-se um paradoxal processo de crescimento urbano caracterizado por fortes contradições.

Dados do Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (2022) mostram as três regiões metropolitanas aqui levadas em conta como as que apresentam baixos *Índices de Desenvolvimento Humano Municipal* (IDHM) dentre 24 realidades consideradas nesse *ranking* estatístico, situando São Luís na 15ª posição (com IDHM 0,755), seguida por Belém na 20ª posição (com IDHM 0,729) e, por último, Manaus na 22ª posição (com IDHM 0,72).

Nesse sentido, como região de grandes fluxos que alcançam o entorno imediato e cuja riqueza circulante não necessariamente se incorpora aos fixos metropolitanos, a configuração da aglomeração urbana passa a refletir, em grande medida, essa condição de um espaço que se moderniza, mas com inserção pontual e excludente da riqueza incorporada, conforme é possível perceber em suas estruturas metropolitanas internas. Isso parece ser verdadeiro para as três metrópoles amazônicas, seja para aquelas em sub-regiões onde a floresta foi mais destruída, seja naquela onde esse nível de pressão é menos intenso.

Se o modelo Manaus impacta pouco a floresta, a concentração urbana que ele promove leva, por seu turno, à atratividade da população de sua sub-região que migra para a capital amazonense e reproduz de forma visível a pobreza regional em seu interior. Por outro lado, se o polo industrial de Manaus não reforçou o desmatamento que foi verificado como decorrência de outras formas de investimentos presentes na Amazônia Oriental e centro-oriental, não se pode dizer que aquele modelo não tenha impactado negativamente o restante da região, no sentido de difundir um modelo de "sociedade urbana" (Lefebvre 1999) que se mostra incapaz de potencializar as particularidades regionais.

O processo de urbanização instalado em Manaus parece se espalhar por sua região em seus valores e comportamentos, conforme pudemos observar em Tefé (Trindade Jr. 2021). Nessa cidade da Amazônia Ocidental,

a mobilidade intraurbana se insere em uma lógica pouco permeável ao potencial regional, chamando atenção o grande número de motocicletas e o seu tempo veloz, as quais figuram como principal meio de transporte no interior da cidade e estabelecem uma espécie de contraponto ao tempo lento do rio, que serve de moldura para a paisagem ribeirinha que ainda se destaca nessa cidade amazonense.

Aqui cumpre pensar no papel das metrópoles regionais e as suas respectivas relações com a região, a exemplo das demais cidades que estudamos a partir da interação com a floresta e com o rio. Nesse sentido, é possível conceber dois tipos ideais para refletir sobre aquelas aglomerações urbanas na Amazônia: a "metrópole da floresta" e a "metrópole na floresta".

O primeiro tipo ideal se refere à dimensão da vida metropolitana que dialoga plenamente com a natureza, respeitando o seu potencial, seu ciclo de reprodução, que exerce pouca pressão no bioma florestal e nos demais que se fazem presentes na região amazônica, que atende às demandas locais e regionais e que traduz para o interior da malha e da vida urbanas os valores e representações que se constroem a partir da floresta. O segundo tipo, em abordagem inversa à anterior, tende a negar a floresta em pé, explorando seus recursos de forma predatória e voltando-se notadamente para os mercados globais e suas demandas que pressionam a natureza e a floresta em específico; pouco ou em nada traduzindo em seu interior os valores e representações dos povos que nela vivem. Antes, promove formas de devastação ambiental e sociocultural e, com isso, estabelece relações que conferem vantagens mais extrarregionais que internas à região.

Pensar a floresta em pé e a importância das cidades, e das metrópoles mais particularmente, requer a visualização de outros modelos de desenvolvimento que não os que até agora foram propostos. Neles, as metrópoles devem ser consideradas importantes espaços de potencialização de seus recursos, de seus ciclos de reprodução e de seus valores socioculturais. Isso significa reconhecer a importância da floresta para a vida urbana e metropolitana e vice-versa. Implica em pensar o significado da metrópole para a floresta, para as sub-regiões nas quais estão inseridas.

É nesse sentido que concordamos com Benchimol (2011), que, ao citar Marx a partir dos *Manuscritos Econômico-Filosóficos*, vaticina que o

binômio homem-natureza precisa hoje ser reavaliado e repensado à luz da dialética, mostrando a necessidade de naturalizar o homem e humanizar a natureza. Alguns elementos, nessa perspectiva, serão aqui mencionados à guisa de conclusão.

À guisa de conclusão: pensando em "metrópoles para a floresta"

Conforme pudemos sugerir anteriormente, talvez não seja razoável assumirmos um modelo de metrópole que sirva de referência para a Amazônia sem considerarmos a capacidade de promover, de forma generalizada, a melhoria do padrão e da qualidade de vida nessa região, em que pese o fato de o mesmo ter impactado menos o bioma florestal.

Por outro lado, o modelo de desenvolvimento que se viu difundido na Amazônia das grandes rodovias e dos grandes projetos, além da forte pressão exercida sobre a floresta, revelou-se também, ao longo do tempo, nada favorável à preservação da vida e da cultura de seus povos, posto que aumentou não apenas o processo de devastação e o comprometimento dos recursos naturais regionais, como também elevou a densidade populacional, a densidade técnica e a densidade de conflitos no espaço amazônico, repercutindo extensivamente no processo de urbanização e de metropolização.

Com base nisso é importante salientar que qualquer proposta de desenvolvimento regional e urbano para a Amazônia necessariamente tem que levar em conta a condição da floresta não apenas como bioma, mas como socionatureza, no sentido dado ao termo por Swyngedouw (2001). Essa condição a concebe como espaço socialmente produzido (Lefebvre 1974) e, neste sentido, as múltiplas dimensões da natureza devem ser incorporadas nas formas de planejamento e de gestão a serem pensadas para as suas metrópoles.

Os rios, por exemplo, normalmente reduzidos às suas funções de circulação e de contemplação em vários projetos urbanos mais recentes, precisam ser concebidos como espaços de uso cotidiano e de elo forte para com o bioma amazônico. Essa concepção potencializa aquilo que as "cidades da floresta" nos têm ensinado há bastante tempo, ao fazerem do rio um espaço de

uso e de preservação constante. Por servirem à circulação regional, por serem fontes de recursos, por serem espaços de usos domésticos, por se prestarem ao lazer, por serem base para práticas econômicas articuladas à economia popular, além de se tornarem fontes de representações socioculturais.

Ademais, pensar a "metrópole para a floresta" pressupõe não eleger apenas os grandes circuitos econômicos como os únicos responsáveis por alavancar o desenvolvimento regional. Há arranjos produtivos locais, de pequenas e médias escalas, que dão conta de demandas locais e regionais e que são importantes para a sobrevivência econômica de populações nelas envolvidas. Tais arranjos tendem a se articular de forma benéfica à floresta, por respeitarem seus ciclos reprodutivos e os períodos de entressafras e de defeso.

É o que acontece com os circuitos de mercado local e regional das frutas e dos pescados que abastecem os grandes espaços metropolitanos da região, mas que nem sempre são devidamente incentivados e tidos como objetos de políticas de microcréditos que possam dar sustentabilidade econômica aos sujeitos envolvidos. Não raro, são subsumidos por grandes corporações que, beneficiadas por essas mesmas vantagens e políticas de governo, acabam assumindo o controle e mesmo o monopólio de algumas dessas atividades, atrelando-as a relações altamente dependentes das demandas extrarregionais.

Na esteira desse raciocínio, faz-se imprescindível pensar as "metrópoles para a floresta" não apenas a partir das centralidades econômicas e, dentro destas, das centralidades do circuito superior da economia urbana (Santos 1979, 1994).[3] Avançar em relação a essa concepção de centralidade pressupõe lidar com uma pluralidade de agentes e atividades que estejam em sintonia com as particularidades regionais. Para isso, sugerimos pensar em centralidades socioterritoriais, definidas por fluxos e equipamentos utilizados e mobilizados por agentes e atividades nem

[3] Santos (1979, 1994) identifica três circuitos (superior, inferior e superior marginal) da economia urbana em países subdesenvolvidos e que estão ligados a formas de produção, circulação e consumo, direta ou indiretamente decorrentes da modernização. O primeiro inclui empresas e atividades capitalistas que atuam, normalmente, em grande escala; o segundo diz respeito a agentes que mobilizam atividades da economia popular; e o terceiro refere-se a agentes considerados intermediários entre os dois anteriores, incorporando perfis de um e outro.

sempre destacados e visibilizados na produção do espaço metropolitano, mas que, como os demais agentes e atividades, contribuem para reforçar as centralidades constituídas a partir das metrópoles regionais.

Nesse caso, há que se priorizar interações próximas (horizontalidades), espacial e socialmente contínuas, e não apenas as interações distantes (verticalidades), espacialmente descontínuas, dispersas e hierarquizadas (Santos 1996), que dominam as políticas de desenvolvimento regional. Estudos têm mostrado o quanto as metrópoles regionais têm sido referências e espaços de atendimento de demandas de populações ribeirinhas, indígenas, quilombolas, de pescadores, de pequenos produtores etc., cujos equipamentos disponíveis atendem a demandas cotidianas, reforçando centralidades que podemos adjetivar de socioterritoriais (Trindade Jr. 2018), dada a sua natureza cidadã.

Tais centralidades tendem a se fazer presentes mesmo em realidades onde os interesses corporativos são predominantes, apresentando-se como formas residuais de vida diante de uma lógica capitalista hegemônica, ou como uma espécie de contraponto e estratégia de existência e de resistência em face dos obstáculos da urbanidade dominante que as nega. Aquelas se constituem predominantemente em torno de um circuito inferior da economia (Santos 1979), de um circuito superior marginal (Santos 1994) ou, para além de demandas econômicas *per se*, a partir de necessidades sociais, políticas, culturais etc. situadas no plano da reprodução social e cultural de grupos e classes diversas.

Por fim, ao se pensar "metrópoles para a floresta", torna-se importante assimilar a noção de ordenamento cívico-territorial (Santos 1987). Tal conceito — ao se contrapor à hegemonia de modelos de ordenamento territorial de natureza econômico-corporativa, voltados ao atendimento de interesses econômicos hegemônicos e político-clientelistas, responsáveis por tornar o indivíduo precipuamente consumidor e simples eleitor — sugere uma forma alternativa de ordenamento territorial que, por sua vez, esteja pautada em demandas e interesses imediatos do cidadão. Assim, pensar "metrópoles para a floresta" implica concebê-las como expressão concreta da cidadania.

É essa mesma ideia que nos leva a conceber as metrópoles regionais menos como aglomerações com responsabilidade global e, em vez disso,

cada vez mais enquanto espaços urbanos de "responsabilidade territorial", conforme nos inspira Bitoun (2009). Este propõe reconhecer e potencializar as especificidades de algumas cidades, que, por suas centralidades, localizações e distâncias em relação aos centros dinâmicos do País, tornam-se importantes pontos de apoio a populações dispersas em grandes porções do território amazônico.

Esses são alguns pressupostos das "metrópoles para a floresta", que não descartam os avanços técnico-científicos e informacionais (Santos 1996) do período contemporâneo, mas sobretudo carregam em sua bagagem aprendizados legados pelas "cidades da floresta", voltam-se para as interações que não subjugam a floresta à cidade e que, acima de tudo preservam o seu potencial natural e sociocultural como riquezas que não podem ser barganhadas livremente no mercado regional, nacional ou global.

Referências

Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil. 2022. "Ranking". Acessado em 21 de outubro de 2022. http://www.atlasbrasil.org.br/ranking

Becker, Bertha. 1990. *Amazônia*. São Paulo: Ática.

— 1997. "Novos rumos da política regional: por um desenvolvimento sustentável da fronteira amazônica". Em *A geografia política do desenvolvimento sustentável*, organizado por Bertha Becker e Mariana Miranda, 421-444. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ.

— 2004. *Amazônia: geopolítica na virada do III milênio.* Rio de Janeiro: Garamond.

— 2013. *A urbe amazônida*. Rio de Janeiro: Garamond.

Becker, Bertha, e Claudio Stenner. 2008. *Um futuro para a Amazônia*. São Paulo: Oficina de Textos.

Benchimol, Samuel. 2011. *A guerra na floresta.* 2ª ed. Manaus: Edua.

Bitoun, Jan. 2009. "Tipologia das cidades brasileiras e políticas territoriais: pistas para reflexão". Em *Desenvolvimento e cidades no Brasil: contribuições para o debate sobre as políticas territoriais*, organizado por Jan Bitoun e Livia Miranda, 17-44. Recife: FASE.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). 2023. "Cidades e estados". Acessado em 24 de setembro de 2023. https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados.html

Lefebvre, Henri. 1974. *La productión de l'espace*. Paris: Anthropos.

— 1999. *A revolução urbana.* Belo Horizonte: Editora UFMG.

Pereira Jr., Magno Vasconcelos, e Saint-Clair Cordeiro da Trindade Jr. 2021. "Metropolização brasileira: um estudo sobre a dinâmica e os indicadores socioespaciais das Regiões Metropolitanas de São Luís e Belém". *Novos Cadernos NAEA* 3 (24): 143-168. Acessado em 23 de outubro de 2021. https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/10525

Santos, Milton. 1979. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Francisco Alves.

— 1987. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Nobel.

— 1993. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec.

— 1994. *Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo*. São Paulo: Educ.

— 1996. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec.

Sousa, Isaque. 2015. *A ponte Rio Negro e a reestruturação do espaço na Região Metropolitana de Manaus: um olhar a partir de Iranduba e Manacapuru*. Manaus: UEA Edições.

Swyngedouw, Erik. 2001. "A cidade como um híbrido: natureza, sociedade e "urbanização-cyborg". Em *A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*, organizado por Henri Acselrad, 83-104. Rio de Janeiro: DP&A.

Trindade Jr., Saint-Clair Cordeiro da. 2016. *Formação metropolitana de Belém (1960-1997)*. Belém: Paka-Tatu.

— 2018. "Por outras centralidades: pensando especificidades e particularidades da cidade e do urbano no Brasil". Em *Geografia Urbana: desafios teóricos contemporâneos*, organizado por Ângelo Serpa e Ana Fani Alessandri Carlos, 249-266. Salvador: EDUFBA.

— 2021. *Vilas e cidades da Amazônia: paisagens, memórias e pertencimentos*. Belém: Paka-Tatu.

Vicentini, Yara. 2004. *Cidade e história na Amazônia*. Curitiba: Editora UFPR.

World Bank. 2023. "Equilíbrio delicado para a Amazônia Legal brasileira – um memorando econômico". Acessado em 6 de outubro de 2023. https://www.worldbank.org/pt/country/brazil/publication/brazil-a-balancing-act-for-amazonian-states-report?cid=SHR_SiteEmailShare_PT_EXT1