

A PERIODIZAÇÃO DA REDE URBANA DA AMAZÔNIA

Roberto Lobato Corrêa*

INTRODUÇÃO

Este trabalho constitui-se numa tentativa de estabelecer a periodização da rede urbana da Região Amazônica, sendo esta constituída pelas seis Unidades da Federação (UFs) que, tradicionalmente, compõem a denominada Região Norte.

As análises espaço-temporais não têm se constituído numa sólida tradição na Geografia, aí incluindo-se a preocupação com a periodização da organização espacial. O presente estudo procura contribuir para esta questão, considerando a rede urbana amazônica que tem, desde a primeira metade do Século XVII, quando foi implantado o seu primeiro núcleo urbano, passado por um processo de transformação que é susceptível de periodização. O presente estudo inicia-se com algumas considerações sobre o tema da periodização da organização espacial, considerando a seguir a periodização da rede urbana amazônica.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES BÁSICAS

As considerações que ora se apresentam constituem uma tentativa de clarificar o tema proposto. Estão inter-relacionadas entre si, constituindo-se mais numa sistematização analítica do que em considerações dotadas, cada uma, de autonomia própria. Aparecem sob a forma de questões que são as seguintes: a — é possível falar de periodização em relação às formas espaciais?; b — que relações existem entre periodização e escala espacial?; c — qual o tempo de duração de cada período?; d — que elementos devem ser considerados para a periodização de uma rede urbana?; e e — existe, finalmente, uma rede urbana na Amazônia?

Em relação à primeira questão, consideramos a periodização como uma operação intelectual que permite definir os tempos históricos, onde em cada um deles o pesquisador torna visível e inteligível.

* Analista Especializado em Geografia, da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

“... a forma específica da existência da totalidade social” (2).

A totalidade social é constituída por uma combinação das instâncias econômica, jurídico-política e ideológica. Mas esta combinação não significa que na dinâmica de cada instância cada uma esteja no mesmo tempo da outra, o que definiria uma “contemporaneidade do tempo”.

Cada uma das instâncias possui seu tempo próprio de desenvolvimento, sua própria temporalidade, sendo dotada de uma relativa autonomia no bojo da totalidade social. É a combinação dessas diferentes temporalidades que define, repita-se, “a forma específica da existência da totalidade social”. E a periodização é, em realidade, a seqüência de “combinações desiguais” das diferentes instâncias da totalidade social.

As três instâncias entrecruzam-se e completam-se através de diferentes modos. Um deles assume uma expressão fenomênica, a organização espacial. Por conter e estar contida nas instâncias econômica, jurídico-política e ideológica, a organização espacial constitui-se em uma dimensão da totalidade social (31). É por isso que, no nosso entender, a organização espacial pode ser periodizada: assim como é possível falar do feudalismo, também o é da organização espacial feudal (7). E tanto na periodização da organização espacial como nas grandes fases da História, o pesquisador defronta-se com a presença simultânea de heranças do passado e de elementos do futuro. A periodização da organização espacial é, neste sentido, a História espacializada, espacializando-se e a espacializar-se.

A possibilidade de periodização da organização espacial inclui tanto a organização global como uma organização específica, a rede urbana ou um determinado lugar, uma cidade, por exemplo. A este propósito Santos (43) afirma que cada lugar, cada região, apresenta uma realidade sócio-espacial que resulta de uma combinação singular de variáveis que datam de idades diferentes: é o que ele denomina de tempo espacial próprio a cada lugar. O mesmo pode ser dito em relação a uma rede urbana regional quando se considera seus numerosos segmentos: cada um possui seu tempo espacial. A periodização espacial é a reconstrução do tempo

espacial, isto é, a colocação em evidência dos momentos diferenciados que caracterizam o processo de elaboração da organização espacial.

As diferenças entre os tempos espaciais dos diversos segmentos de uma rede urbana podem ser muito grandes. Alguns segmentos incorporam vários momentos da História, enquanto outros podem ser muito recentes, incorporando apenas o presente, ou seja, essas diferenças refletem os momentos históricos em que cada segmento foi gerado, sua “inércia dinâmica” (43), ou o modo como manteve continuidade e continua “vivo” no presente, expressando variáveis que têm significados e pesos específicos dentro da totalidade social. Isto significa, em realidade, que em termos espaciais a ação dos processos gerais não se dá com a mesma intensidade, podendo manifestar-se intensamente em uma dada área e não manifestar-se ou fazê-lo fracamente em outras. A periodização verifica-se de modo espacialmente desigual.

Na Amazônia esta diferenciação de tempos espaciais é muito marcante no âmbito da rede urbana. Tão marcante que se pode falar em segmentos “velhos”, que possuem um tempo espacial longo, e segmentos “novos”, como exemplifica-se com as cidades ribeirinhas, de um lado, e as cidades e os embriões urbanos que surgiram recentemente ao longo dos grandes eixos rodoviários que rasgaram a Amazônia.

As relações entre periodização e escala espacial são, por sua vez, semelhantes àquelas em que em uma dada escala de tempo divide-se a História, fazendo-se, por exemplo, emergir o feudalismo; em outra escala faz-se aparecer o que se denomina de Alta e Baixa Idade Média. Semelhantemente é possível considerar a periodização da organização espacial da rede urbana brasileira, fazendo emergir a rede urbana da Amazônia; em outra escala a rede urbana da Amazônia pode ser periodizada, evidenciando-se os tempos em relação aos quais sua organização espacial fez-se diferenciada. Mas que fique claro que na periodização não se privilegia a diferenciação de áreas, de onde são derivadas as regiões: privilegia-se a seqüência de tempos, cada um caracterizando-se por uma combinação desigual de elementos que afetaram a organi-

zação espacial. Neste sentido periodização e regionalização são operações intelectuais diferentes, sendo contudo, oriundas de um mesmo quadro referencial teórico, a lei do desenvolvimento desigual e combinado (24).

A periodização é função da escala espacial que se considera: maior a escala espacial, isto é, menor a região ou a cidade, mais complexa é a periodização, pois esta irá refletir uma particularização mais aguda dos processos gerais que afetam regiões maiores, particularização esta que é fator de diferenciação espaço-temporal. Mas a periodização é, também, função da variedade e da intensidade dos processos a que foi submetida uma determinada região. Isto remete-nos à terceira questão.

A variedade e a intensidade dos processos gerais a que uma região é submetida e deve particularizar para que esses mesmos processos gerais sejam efetivados, implica em que os períodos em que se pode dividir a História, em uma dada região, não apresentem a mesma duração. Há períodos longos e curtos, caracterizando a periodização por ser temporalmente desigual. Assim, no caso da Amazônia o período em que a rede urbana foi influenciada pela Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão é muito mais curto que aquele que lhe segue, que é marcado por uma estagnação econômica e urbana. Mas nem por isso menos importante: ao contrário, de importância enorme para a rede urbana regional.

Ao se considerar a rede urbana como o objeto da periodização é necessário que se considere como elementos de variação espaço-temporal aqueles elementos gerais pertinentes a uma rede urbana. Estes elementos reportam-se às materializações das instâncias da sociedade, reportando-se, portanto, às instâncias econômica, jurídico-política e ideológica: a rede urbana é uma dessas materializações.

Os elementos da rede urbana a serem considerados devem dar conta da gênese da rede urbana ou de segmentos seus, da localização absoluta e relativa das cidades, da forma espacial das cidades e da rede, da paisagem urbana, das funções urbanas, dos agentes sociais envolvidos no processo de produção e das relações entre eles, e das articulações externas à rede. Em outras pala-

avras, estes elementos são os seguintes: a — a gênese dos núcleos urbanos; b — as funções que desempenham; c — a dependência a determinados produtos; d — o sítio urbano; e — a paisagem urbana; f — a ampliação do número de centros da rede; g — o padrão espacial da rede; h — o papel dos diferentes agentes sociais no processo produtivo; e i — as articulações com os espaços exteriores à rede em questão.

Cada um desses elementos está relacionado aos demais. Assim, à guisa de exemplificação, a gênese urbana — o momento em que foi criado ou como surgiu um dado segmento da rede urbana, o modo, o agente e a finalidade da criação — está expressa na localização relativa e absoluta da cidade ou da rede urbana.

Mas se há uma relação entre esses diversos elementos da rede urbana, essas relações não são mecânicas. É conveniente notar que a especificidade com que cada elemento realiza-se em um dado período não é necessariamente a mesma nos períodos subseqüentes. É sabido que os objetos criados pelo homem tendem a ter certa força de permanência, pois foram criados tanto para a realização da sociedade, como também para a sua reprodução. No entanto, no seu processo de permanência, o papel que desempenham e a importância que possuem podem variar de um período para outro. E isto é particularmente válido para as formas espaciais, como exemplifica-se com a cidade em seu Sítio: mesmo havendo mudado as funções urbanas, o produto mais importante de comercialização e os agentes sociais, o Sítio urbano pode permanecer o mesmo. A importância atual dele para a realização das novas funções pode, no entanto, ter sido alterada. A permanência de um elemento da rede urbana e a variabilidade de sua importância advém do fato dos já mencionados elementos em pauta combinarem-se desigualmente.

Tendo em vista que em muitos estudos está implícito, senão explícito, que só existe rede urbana a partir de determinadas características das cidades e das relações entre elas, julga-se pertinente discutir as condições a partir das quais uma rede urbana pode emergir. A pertinência desta discussão deve-se, de um lado, ao fato de estarmos considerando a rede urbana amazônica co-

mo objeto da periodização. De outro, ao fato de haver afirmativas, com a de Mendes (27), de que na Amazônia a rede urbana não é equilibrada e ainda que a própria expressão rede urbana carece de significado, pois as cidades não são funcionalmente complementares entre si.

Admitimos a existência de uma rede urbana quando, ao menos, são satisfeitas as condições que se comenta a seguir. Primeiramente haver uma economia de mercado com uma produção que é negociada por outra não produzida local ou regionalmente. Esta condição tem como pressuposto um grau mínimo de divisão territorial do trabalho. Em segundo lugar verificar-se a existência de pontos fixos no território onde os negócios acima referidos são realizados, ainda que com certa periodicidade e não de modo contínuo. Tais pontos tendem a concentrar outras atividades vinculadas a esses negócios, inclusive aquelas de controle político-administrativo e ideológico, transformando-se assim em núcleos de povoamento dotados, mas não exclusivamente, de atividades diferentes daquelas da produção agropecuária e do extrativismo vegetal: comércio, serviços e atividades de produção industrial.

A terceira condição refere-se ao fato da existência de um mínimo de articulação entre os núcleos anteriormente referidos, articulação que se verifica no âmbito da circulação, etapa necessária para que a produção exportada e importada realize-se, plenamente, atingindo os mercados consumidores. Esta circulação é influenciada pelas características técnicas associadas ao desenvolvimento dos meios e vias de comunicações, pelas características específicas dos produtos, envolvendo, por exemplo, a distribuição espacial da oferta, o volume, a periodicidade da oferta e as necessidades de armazenagem e beneficiamento; é influenciada, ainda, pelas ligações entre os agentes de comercialização, envolvendo poder de decisão e localização diferenciadas, e, ainda, pela distribuição espacial da população e de sua renda.

A articulação resultante da circulação vai traduzir e reforçar uma diferenciação entre núcleos urbanos no que se refere ao volume e tipos de produtos comercializados, às ati-

vidades político-administrativas, à importância como pontos focais em relação ao território exterior a eles, e ao tamanho demográfico. Esta diferenciação traduz-se em uma hierarquia entre os núcleos urbanos.

Nos termos anteriormente explicitados admitimos que na Amazônia exista uma rede urbana. Isto significa que não aceitamos a idéia da existência de a rede urbana definida a partir de parâmetros arbitrários, abaixo dos quais não haveria rede urbana ou esta seria desorganizada (10). Não aceitamos como parâmetros o modelo christalleriano e a regra da ordem-tamanho como bases a partir das quais considera-se a existência ou não de uma rede urbana.

O fato de não se verificar uma hierarquia de centros que se aproxime daquela proposta por Christaller, da maioria dos centros urbanos serem pequenos, tradicionalmente indiferenciados e desigualmente distribuídos, das articulações entre eles serem fracas em termos de intensidade e frequência, de haver uma acentuada primazia, contrariando assim o modelo da regra ordem-tamanho, indica apenas uma coisa: que a rede urbana da Amazônia reflete e reforça as características sociais e econômicas regionais, incorporando através dos padrões de localização dos centros urbanos, de suas funções e de sua dinâmica, os diferentes tempos espaciais que estão presentes nos diversos segmentos da rede urbana.

Neste sentido concordamos com Smith (46) quando ela advoga a existência de vários padrões de redes urbanas de acordo com os tipos de sociedades historicamente identificáveis. Isto, contudo, não significa admitir uma evolução sistemática e linear de um padrão a outro com o decorrer do tempo.

A rede urbana da Amazônia deve ser analisada e compreendida considerando-se a inserção, a cada momento, da região em um contexto externo a ela, seja internacional, nacional ou abrangendo a ambos, bem como considerando-se a existência, conflitiva ou não, das cristalizações urbanas resultantes das internalizações dessas diversas inserções no mundo externo a ela. Há uma periodização da rede urbana, isto é, a cada segmento ao tempo associa-se uma rede urbana que reflete este tempo, e simultaneamente faz parte dele e o faz caminhar.

A REDE URBANA AMAZÔNICA: SUA PERIODIZAÇÃO

A periodização que ora se apresenta constitui-se em uma tentativa de colocar em evidência o processo de elaboração da rede urbana amazônica. Tentativa que esbarra com a dificuldade de, sistematicamente, tornar operacionalizável cada um dos elementos considerados como básicos para a periodização. Ainda assim procurou-se trazer à luz as diversas combinações desiguais dos elementos da rede urbana, cada uma dessas combinações resultando em um período. Estes períodos são os seguintes:

1 — um período inicial de implantação da Cidade de Belém e o início da conquista do território;

2 — um segundo período caracterizado pela expansão de fortes e a criação de aldeias missionárias, embriões das futuras cidades, estende-se da metade do Século XVII à metade do Século XVIII;

3 — um terceiro e curto período, marcado por um relativamente importante desenvolvimento da vida econômica e urbana sob a égide da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, estende-se da metade do Século XVIII ao final dos anos 70 do mesmo Século;

4 — um quarto período relativamente longo que se estende do final do Século XVIII à metade do Século XIX, e que é caracterizado por uma estagnação econômica e urbana;

5 — o período do *boom* da borracha, marcado pela expansão e riqueza urbana, estende-se da metade do Século XIX ao final da Primeira Guerra Mundial;

6 — um período de estagnação, após a crise da borracha, que se estende, aproximadamente, de 1920 a 1960; e

7 — um período atual, iniciado em 1960 e que ainda perdura, caracterizado por um intenso processo de mudança econômica e urbana.

Vejamos, agora, cada um dos períodos supramencionados.

A fundação de Belém

A expansão mercantilista européia, inicia-

da no Século XV, incorporou novas áreas ao emergente sistema econômico capitalista. Em muitas dessas áreas a incorporação se fez a partir da criação de um núcleo urbano que nasce destinado a desempenhar, inicialmente, duas funções. Primeiramente, de servir como ponto de defesa do território face às pretensões de outros países e, em segundo lugar, como ponto de penetração e conquista do território. Esta é uma primeira e necessária fase do processo de elaboração da rede urbana em muitos países da Ásia, África e do Continente Americano.

No território brasileiro numerosos são os exemplos dessas criações urbanas que antecederam ao povoamento de suas futuras regiões de influência: Salvador e Rio de Janeiro, entre outras, criadas no Século XVI, são exemplos notáveis. O mesmo pode-se dizer de São Luís, fundada pelos franceses em 1612 e conquistada pelos portugueses em 1615.

Não é outra a origem de Belém. A Capital paraense foi fundada pelos portugueses provenientes de São Luís. Em 1616, Francisco Caldeira Castelo Branco funda o Forte do Presépio a partir do qual desenvolve-se a Cidade de Belém. O litoral e o baixo vale amazônico já eram, então, visitados por holandeses, ingleses e franceses que, pelo braço norte do rio, penetravam no vale para realizarem trocas comerciais com os índios, aí estabelecendo fortins e feitorias. As pretensões inglesas e holandesas estavam respaldadas em poderosas companhias comerciais monopolistas como refere-se Jobim (20). Os holandeses já tinham mesmo dois engenhos de açúcar em funcionamento na região (11).

As expedições militares, originárias do Forte do Presépio, iriam expulsá-los da Amazônia. Do pequeno núcleo, junto ao Forte, partiriam, em breve, os novos povoadores da região, criando os primeiros núcleos de povoamento como as atuais Cidades de Bragança (ex-Souza do Caeté), em 1633 e Cametá (ex-Villa Viçosa de Santa Cruz do Cametá), em 1635.

A criação de uma cidade, destinada a desempenhar funções de proteção e de ponto de partida para a conquista de um território, implica na escolha de uma posição e um Sítio condizentes com essas funções. No caso de Belém, sua localização nas proximida-

des da embocadura secundária e meridional do Amazonas, simultaneamente protegida do oceano e distante do estuário norte, conhecido pela violência das águas e dos ventos que perturbam a navegação, confere-lhe uma excelente posição, garantindo-lhe o acesso e o controle do litoral e do vale amazônico. Esta posição de porta de entrada e de saída da Amazônia seria incorporada à sua história, assegurando-lhe uma proeminência ímpar em toda a região(34).

De acordo com as funções iniciais de Belém seu Sítio deveria ser defensivo. De fato, segundo Penteado(34), o Forte do Presépio e o núcleo inicial de Belém foram criados em uma área plana, situada a 8–10 metros acima das águas da baía de Guajará. Trata-se de um terraço destacado da superfície terraceada que constitui grande parte do Sítio atual de Belém, originando um promontório cujos limites escarpados descem sobre o rio Guamá, a baía de Guajará e uma pequena enseada. Separando o promontório do conjunto da superfície de terraços achava-se a baixada alagadiça do Piri, hoje saneada e incorporada ao espaço urbano.

Fortins, aldeias missionárias e as “drogas do sertão”

Segundo Ferreira Reis(39), Portugal ao perder os mercados produtores de especiarias do Oriente, organiza, a partir de 1655, um esquema destinado à procura, coleta e comércio de especiarias, as quais foram denominadas, por eles, de “drogas do sertão”. Eram produtos valorizados na Europa, utilizados como condimentos, em uso farmacêutico, enfeites e como material de construção: cacau, cravo, canela, salsaparilha, madeiras e manteiga de peixe, entre outros.

No período que se estende da metade do Século XVII ao final da primeira metade do Século XVIII, esse esquema estava baseado numa organização apoiada em fortins, aldeias missionárias e na mão-de-obra indígena. Seus antecedentes imediatos verificaram-se entre 1617 e 1653 quando chegaram a Belém, aí instalando seus conventos e seis ordens religiosas, entre elas as dos jesuítas, mercedários, carmelitas e franciscanos(11). Criaram numerosas aldeias

missionárias, quer junto às aldeias indígenas preexistentes, quer sob a proteção de um fortim recém-criado(13). Deste modo, puderam exercer um efetivo controle sobre os indígenas, fonte de controle da economia extrativista que seria implantada.

Essas aldeias e fortins localizavam-se, principalmente, às margens do rio Amazonas, em muitos casos na confluência de um afluente. Esses núcleos possuíam, assim, uma posição vantajosa, controlando a circulação de um vale: são exemplos, entre outros, Santarém (rio Tapajós), Óbidos (rio Trombetas) e Tefé (rio Japurá). Mas o número de aldeias missionárias foi muito maior. Cita-se, entre outras, as de Surubiú (atual Alenquer), Jamundás (Faro), Gurupatiba (Monte Alegre), Maturu (Porto de Moz), Silves, Itacoatiara e Coari no rio Amazonas, e Mariuá (Barcelos), no rio Negro.

É nesse movimento simultaneamente de expansão territorial, ocupação e exploração extrativista, que se fundou em 1669 o Forte de São José do Rio Negro, sob cuja proteção os carmelitas criaram a aldeia missionária de Manaus(20). Localizado próximo à embocadura do rio Negro, no Amazonas, e pouco distante da foz do rio Madeira, o Lugar da Barra, como foi conhecida a aldeia, durante muito tempo desempenharia, a partir da segunda metade do Século XIX, papel progressivamente mais importante no âmbito da rede urbana da Amazônia.

Essas aldeias constituíram-se no embrião da rede urbana comandada por Belém. Os índios aldeados, sob o hábil controle dos missionários, não apenas cultivavam para subsistência, como, também, percorriam sistematicamente os vales visando à obtenção de “drogas do sertão”. A produção colhida era encaminhada para Belém e de lá exportada para Lisboa. Os beneficiários dessa exportação eram as ordens religiosas. Desse modo, a burguesia e o Estado portugueses, bem como os grupos comerciais ingleses que, através de acordos entre a Inglaterra e Portugal, controlavam o comércio ultramarino português(16) pouco se beneficiavam desse comércio. Sobre o assunto comenta Nunes Dias(14), referindo-se aos jesuítas: *“Depois de colhidas pelos índios, nas matas, as “drogas do sertão” eram armazenadas nos próprios empórios dos jesuítas, de onde eram embarcadas para o Reino*

quando se oferecia oportunidade. Recebiam, outrossim, como forma de pagamento, certas mercadorias européias com inteira isenção de impostos, por serem em benefício das missões, conforme declaravam”.

E prossegue Nunes Dias(14): *“No colégio dos Jesuítas, na Cidade de Belém do Pará, havia amplos armazéns onde eram estocadas as “drogas do sertão”, fazendo-se aí uma lucrativa feira durante o tempo em que as frotas esperavam na baía de Guajará as carregações destinadas ao porto de Lisboa”.*

Algumas considerações devem ser feitas agora a propósito do que foi exposto. A dispersão das espécies que constituíam as “drogas do sertão”, própria de uma floresta heterogênea como a Hiléia Amazônica, implicava em uma dispersão das aldeias missionárias. Mas esses núcleos estavam articulados, sobretudo, através da organização das ordens religiosas e da circulação de mercadorias, à Cidade de Belém. Tratava-se de uma articulação pouco complexa, gerando uma rede urbana embrionária do tipo dendrítico(21), marcada pela posição excêntrica e proeminente de Belém, e pela forma que assumia espacialmente a circulação. A dispersão das aldeias, no entanto, ampliou a área de domínio português sobre a Amazônia.

As atividades, vinculadas às “drogas do sertão”, desempenharam importante papel na organização do espaço através da implantação de um embrião da rede urbana que, mais tarde, seria ratificada e reforçada. E nesta ratificação e reforço mantém-se e reproduz-se o mesmo padrão de localização relativa e absoluta: localização ribeirinha consubstanciando um padrão espacial dendrítico, e um Sítio sobre um terraço fluvial, a salvo das cheias periódicas. E isto perduraria por vários períodos. Neste processo ratificar-se-ia, também, o mecanismo básico de comercialização que surgiu no Século XVII: o financiamento, através de meios de vida e de trabalho, da produção de produtos primários.

O poderio comercial das ordens religiosas seria, no entanto, fator importante para o aparecimento de um novo período no processo de elaboração da rede urbana.

A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão e a rede urbana amazônica

Entre 1750 e 1780, aproximadamente, a rede urbana amazônica, até então embrionária, passaria por uma fase de relativo desenvolvimento. Contudo, este desenvolvimento não derivou da incorporação de novas áreas à economia colonial e o conseqüente aparecimento de novos núcleos dotados de funções urbanas. Derivou, principalmente, da expansão das atividades produtivas nas áreas já incorporadas economicamente, bem como de uma política explícita de Portugal que tinha nos pequenos núcleos preexistentes um dos meios para a realização de sua política colonial.

O relativo desenvolvimento urbano da Amazônia estava totalmente apoiado na ação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, fundada em 1755, sob os auspícios e interesses do Marquês de Pombal, Primeiro-Ministro português. Essa empresa, criada durante a Revolução Industrial Inglesa, a Guerra da Independência Norte-americana e a Guerra dos Sete Anos(8), representou uma das últimas tentativas de criação de companhias comerciais monopolistas, oriundas de uma aliança entre a monarquia absoluta e o capital comercial. Dessas companhias resultou, no dizer de Nunes Dias(14): *“uma imensa acumulação de riqueza dentro da Europa, origem da transformação do capital comercial num capital industrial”.*

A companhia pombalina foi criada nessas circunstâncias internacionais, procurando infiltrar-se nos mercados europeus de produtos tropicais, sobretudo, de algodão, arroz e cacau, cuja produção ela incentivou. Internamente, em Portugal, a criação da companhia visava reproduzir, tardiamente, o modelo de acumulação que muito contribuiu para a passagem do capitalismo mercantil para o industrial: acumulação que era em parte dificultada pelo poderio comercial das ordens religiosas, especialmente a dos jesuítas.

A ação da companhia monopolista iria afetar a incipiente rede urbana amazônica. A seqüência dos fatos que se indica a seguir mostra como se deu a política pombalina de inserir, de modo mais intenso, a economia

amazônica no mercado mundial e, através disso, afetar a sua rede urbana:

1 — transferência, já em 1751, da capital do Estado do Grão-Pará e Maranhão, de São Luís para Belém. Reconhece-se, assim, de novo, as potencialidades locais de Belém face à Amazônia. Em 1772 verifica-se a separação dos dois Estados, criando-se o Estado do Grão-Pará e o Estado do Maranhão;

2 — imposição do fim do poder eclesiástico e concessão de liberdade aos índios. As aldeias missionárias passam a ter caráter laico, e estimula-se o casamento dos soldados e colonos com as índias. Em 1759, como resultado dos conflitos entre os interesses comerciais dos jesuítas e o capital comercial luso, os religiosos da Companhia de Jesus são expulsos e seus bens confiscados;

3 — doação de sesmarias para colonos e soldados para que se cultivasse a terra;

4 — introdução, a partir de 1756, de escravos africanos para os cultivos comerciais que são incentivados pela empresa monopolista;

5 — expansão dos cultivos de cacau, café, fumo e outros produtos, bem como verifica-se uma intensificação do extrativismo vegetal e da pecuária, esta última nos campos do Rio Branco (Roraima), no baixo Amazonas e na ilha de Marajó;

6 — ampliação como consequência das importações de produtos manufaturados europeus, os quais são adiantados aos colonos para serem pagos mais tarde com a produção exportável. O sistema de "aviamento", mecanismo fundamental da economia amazônica, não só é ratificado como, também, ampliado;

7 — criação e reativação de numerosos fortes visando à proteção da Amazônia contra interesses externos. Esses fortes localizavam-se, de um lado, na embocadura do Amazonas, tanto em Belém como em Macapá, este controlando a embocadura norte do rio. De outro, na confluência dos afluentes do Amazonas, em Gurupá, Santarém, Óbidos e Manaus. Foram ainda criados fortes nos limites das terras em disputas com a Espanha: São Gabriel das Cachoeiras, São José de Marabitanas, Tabatinga e São Joaquim, e mesmo em áreas tão distantes como os vales dos rios Guaporé

(Forte Príncipe da Beira) e Paraguai (Forte Coimbra);

8 — elevação, entre 1755 e 1760, de 46 aldeias missionárias à categoria de vila. Essas aldeias tiveram seus nomes modificados, reproduzindo em muitos casos nomes de povoações portuguesas. Alenquer, Almeirim, Aveiro, Barcelos, Borba, Ega (atual Tefé), Faro, Melgaço, Santarém, Serpa (atual Itacoatiara), Óbidos e Vila Nova da Imperatriz (atual Parintins); e

9 — criação em 1755 da Capitania de São José do Rio Negro, base atual no Estado do Amazonas, com capital em Barcelos. Desse modo a Amazônia e o, em breve, Estado do Grão-Pará, passam a ter duas capitanias, a do Grão-Pará e a de São José do Rio Negro, ambas subordinadas a Belém.

Os efeitos das ações da companhia pom-balina, contudo, dar-se-ão espacialmente de modo desigual, introduzindo uma certa diferenciação entre os núcleos de povoamento. Primeiramente, esta diferenciação verifica-se através das funções urbanas de natureza político-administrativa: em cada uma das duas capitanias passa a existir uma capital, várias vilas e numerosos povoados, estabelecendo-se assim uma hierarquia político-administrativa em cujo topo situa-se Belém.

Em segundo lugar, através das funções comerciais e de serviços que se ampliaram desigualmente durante o processo de inserção mais profunda da Amazônia no comércio internacional de produtos tropicais. Assim, verifica-se um maior desenvolvimento daquelas atividades em Cameté, localizada no baixo curso do Tocantins, em razão da expansão da lavoura do cacau que, de certo modo, aí concentrou-se. Também verificou-se um certo florescimento de Barcelos, não somente por suas funções político-administrativas, mas também por ser o foco comercial da produção agrícola do vale do rio Negro: anil, cacau, café, baulha, etc.

Mas é a Cidade de Belém quem mais se beneficia dessas transformações. Ratifica sua posição de capital econômica da Amazônia controlando, através do monopólio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, todo o comércio regional. E, repita-se, a partir de 1772, torna-se a capital político-administrativa de toda a

Amazônia. Seu surto de desenvolvimento vai traduzir-se em melhoramentos urbanos como a construção do palácio do governo e igrejas. A construção naval é aí implantada. Segundo Nunes Dias(14), sua população era, na segunda metade do Século XVIII, superior a 10 mil habitantes.

Sob a égide da empresa pombalina a rede urbana amazônica vê ratificarem-se muitas das especificações de seus elementos, enquanto outras acentuam-se, como é o caso das funções urbanas. A paisagem urbana seria caracterizada por ser uma réplica parcial da paisagem urbana portuguesa.

O período seguinte, que antecede ao boom da borracha, caracterizar-se-á por uma longa estagnação econômica e urbana.

A estagnação da vida urbana: final do Século XVIII e primeira metade do Século XIX

O final do Século XVIII e a primeira metade do Século XIX seriam marcados por uma estagnação econômica regional, a qual afetaria a rede urbana. Dois eventos, ambos originados externamente à região amazônica, aparecem como os principais responsáveis pela estagnação econômica e urbana. De um lado a extinção em 1778 da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão e, de outro, o fato do panorama mundial não favorecer os produtos tropicais em geral.

Em relação ao primeiro evento o liberalismo econômico que emerge com a Revolução Industrial impôs a Portugal um comércio internacional livre, fora do controle monopolista de empresas protegidas pelo Estado. Em relação ao segundo evento, o panorama desfavorável aos produtos tropicais na Europa particulariza-se na Amazônia pela queda de preço de seu principal produto, o cacau, conforme aponta Oliveira Santos(44). Acresce ainda a falta de oportunidades para outros produtos. A borracha, por exemplo, apesar dos progressos técnicos, viabilizando a sua crescente utilização, não teria expressão econômica durante a primeira metade do Século XIX: de 1825, ano em que se deu a primeira remessa de borracha para o exterior, num total de 93 toneladas, a 1849–1850, as exportações não ultrapassaram, em nenhum ano, a 900 toneladas, e os preços do produto não se

mantiveram, continuamente, em alta, segundo indica Oliveira Santos(44). As exportações de borracha, ainda em 1848, situavam-se em 4.º lugar entre os produtos exportados, abaixo do fumo, cacau e couros.

Ambos os eventos iriam afetar a vida urbana, não mais embrionária, mas, ainda, não solidamente estabelecida. De um lado, verifica-se a paralisação da expansão agrícola afetando, tanto a área do baixo Tocantins como o vale do rio Negro, as mais importantes áreas agrícolas regionais. De outro, e como conseqüência, verifica-se uma diminuição do crescimento urbano, mesmo uma perda da população urbana e, tendo em vista a diminuição da arrecadação tributária, um desleixo da administração pública face aos serviços urbanos.

Um viajante atento e minucioso como Bates(4), que viveu e percorreu a região entre 1848 e 1859, descreve com riqueza de detalhes a relativa decadência de Belém que “mostrava ter conhecido melhores dias”(4), de Santarém, Itacoatiara, “uma aldeia em ruínas”(4) e Manaus. Essa decadência é também notada por outro viajante, o naturalista Wallace(49), e por Ferreira Reis(39). Este autor mostra como a decadência da agricultura no vale do rio Negro afetou o seu principal núcleo urbano, Barcelos, fazendo com que a capital da Capitania de São José do Rio Negro fosse transferida, em 1808, para o Lugar da Barra (Manaus), um pequeno núcleo estrategicamente localizado. Contudo, seu crescimento só verificar-se-ia a partir da segunda metade do século.

Ao final da primeira metade do Século XIX, em um momento que antecede à grande expansão econômica e urbana apoiada na valorização da borracha, a rede urbana da Amazônia caracteriza-se pela proeminência de Belém, e por um padrão espacial predominantemente ribeirinho, centrado no eixo do rio Amazonas. No litoral havia alguns poucos núcleos urbanos, outros poucos na zona guajarina e na ilha de Marajó. Nos afluentes do Amazonas a presença de núcleos urbanos limitava-se aos baixos cursos do Tocantins, Xingu, Tapajós e Madeira, sobressaindo em importância o vale do rio Negro, com uma rede relativamente mais densa, porém, em profunda de-

cadência. A zona bragantina, ainda, não tinha sido economicamente valorizada, não tendo sido objeto de implantações urbanas. O mesmo era o caso dos médios e altos cursos dos afluentes do Amazonas, sobretudo, de sua margem direita, especialmente o Purus e o Juruá. O *boom* da borracha, contudo, encarregar-se-ia de ampliar a ocupação humana e a implantação de núcleos urbanos nessas áreas.

A expansão do extrativismo da borracha e da rede urbana

O período que se estende de 1850 a 1920 constitui-se no período em que a rede urbana amazônica ganha nova dimensão, quer em termos econômicos, quer em termos espaciais. Este período tem como pano de fundo o *boom* do extrativismo da borracha que revigorou tanto a economia como a rede urbana.

O revigoramento, anteriormente mencionado, verificou-se em função da realização, após 1850, de três condições, a saber: a forte e crescente demanda externa de borracha, a superação de dois obstáculos regionais, o primitivo sistema de transporte e a escassez de mão-de-obra, e a oferta de capitais disponíveis para o financiamento da produção(44).

A demanda externa de borracha vai traduzir-se, após 1850, em preços ascendentes do produto: 45 libras, em média, por tonelada, no período 1840—1850, 118 no período 1850—1860, 182 no período 1870—1880 e 389 no período 1900—1910, conforme apontam Cardoso e Müller(8). Traduziu-se, também, em volumes crescentes de exportações: menos de 3 mil toneladas anuais, em média, no período 1850—1860(44), cerca de 7 mil toneladas em 1880, 17 mil em 1887 e cerca de 35 mil toneladas anuais, em média, no decênio 1901—1910(35).

Em realidade, as duas últimas décadas do século passado e o primeiro decênio deste marcaram a fase de grande expansão do extrativismo da borracha, a qual reflete, sobretudo, a crescente utilização de pneumáticos, primeiramente de bicicletas,

e, em seguida, de automóveis, conforme indica Ferreira da Silva(45). Deste modo a Amazônia insere-se na divisão internacional do trabalho através da produção da borracha para a qual chegou a contribuir com 90% da produção mundial em 1890(8). A valorização da borracha foi de tal magnitude que chegou a eclipsar qualquer outra produção, inclusive a de produtos de subsistência para o mercado regional.

A segunda condição realizar-se-ia, de um lado, a partir da criação, já em 1853, da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas pelo Barão de Mauá(39). Com ela introduz-se a navegação a vapor no rio Amazonas e, em breve, nos seus afluentes, possibilitando um escoamento mais rápido da produção regional. Esta expansão crescente, por sua vez, iria atrair, em breve, capitais estrangeiros vinculados ao comércio e à navegação. Em 1867, a navegação no Amazonas é liberada às embarcações estrangeiras(5), porém, apenas em 1874 o primeiro navio estrangeiro ancora em Manaus. Neste mesmo ano a empresa da navegação de Mauá, bem como outras, desaparecem, tendo sido substituídas pela Amazon Steamship Navigation Company Limited, de capitais ingleses(39). Estamos no limiar do grande *boom* da extração da borracha e as condições gerais para isto já estão sendo implantadas.

Face a escassez de mão-de-obra, por outro lado, a imigração foi a solução natural. Inicialmente, entre 1850 e 1870, verificou-se o deslocamento de paraenses que extraíam borracha no médio vale do Amazonas paraense e nos vales do Xingu e Tapajós para os baixos vales do Madeira, Purus, Juruá e do próprio Amazonas em território amazonense(39). Após a grande seca nordestina de 1877—1880, coincidente com o início do aumento vertiginoso da demanda internacional da borracha e, conseqüentemente, de mão-de-obra, a imigração nordestina, agora para os médios e altos vales do Purus e Juruá, foi a solução encontrada, segundo aponta Prado Jr.(35). Essa imigração aumentaria de muito a população regional e seria em parte subsidiada pelo Estado, como se exemplifica com o subsídio da Província do Amazonas para uma linha de navegação ligando o território

amazonense ao porto cearense de Camocim, um dos locais de saída da população sertaneja para a Amazônia(17).

Em relação à disponibilidade de capital com vistas à realização da produção, tanto o capital estrangeiro como o capital nacional tiveram papel significativo. Este capital, de natureza essencialmente mercantil, vinculou-se ao financiamento das importações de bens de consumo e instrumentos de trabalho. Tais importações destinavam-se aos adiantamentos, através de uma complexa cadeia de intermediários, àqueles que efetivamente se embrenhavam na floresta para a extração da borracha. Este sistema de financiamento, conhecido regionalmente como “aviamento”, constituía-se, pois, em crédito à produção.

Capitais estrangeiros, por outro lado, foram também investidos em atividades vinculadas à produção e ao transporte da borracha: além da supramencionada empresa de navegação, capitais ingleses e norte-americanos criaram empresas como a Manaus Harbour Limited, em 1902, The Port of Pará, em 1906, a Madeira and Mamoré Railway Company, em 1907, e a Brazilian Rubber Trust que plantou seringueiras em mais de 60 mil hectares de terras no Município de Anajás, no Pará, na primeira década do século(44). Assim, o capital viabilizaria o início da expansão da produção de borracha como, em seu momento da expansão máxima, a primeira década do Século XX, voltar-se-ia para o setor de maior margem de risco, investindo em obras e atividades de porte.

À medida em que a demanda externa por borracha crescia, o sistema de transporte ia sendo modernizado e ampliado, as necessidades de mão-de-obra satisfeitas, capitais iam sendo aplicados, quer como crédito à produção, quer em obras de porte, a produção de borracha aumentava e os efeitos sobre a rede urbana regional foram se verificando. Tais efeitos referem-se, de um lado, à expansão da própria rede urbana e ao revigoramento demográfico e econômico dos núcleos urbanos preexistentes e, de outro, à intensificação, via mecanismo de “aviamento”, das relações entre os núcleos de povoamento. Os efeitos fizeram-se sentir, também, no âmbito das cidades mais importantes através de melhoramentos urbanos.

Expansão e revigoramento urbano

A ampliação da área ocupada e da produção de borracha, resultado inevitável do aumento de uma produção baseada no extravismo, iria gerar a necessidade de novos núcleos urbanos. O revigoramento dos núcleos preexistentes é conseqüência, também, da revalorização econômica de suas respectivas hinterlândias.

Os novos núcleos, surgidos, sobretudo, nos vales do Madeira, Purus e Juruá, na Amazônia Ocidental, tiveram suas origens vinculadas diretamente à produção de borracha. Nas palavras de Dias(13), tais núcleos, futuras sedes municipais, eram: *“em suas origens, pontos de comércio, por serem sedes de seringais. Todas ribeirinhas; todas em confluências de rios. Em terra firme ou em várzea alta, constituíram-se, naquela época em pontos ideais para concentração da produção de borracha de uma pequena bacia hidrográfica, subsidiária dos grandes eixos transversais ao Amazonas”*.

Os exemplos são abundantes: Manicoré, no rio Madeira, Boca do Acre, Xapuri, Brasília e Sena Madureira, na bacia do alto Purus, Ipixuna, Feijó, Tarauacá e Cruzeiro do Sul, na bacia do alto Juruá. A cidade de Rio Branco, estudada por Guerra (18), é um dos exemplos mais conhecidos. Originou-se no período de 1880—85, a partir da criação do seringal Empresa, pertencente a um cearence que subira o Purus e seu afluente Acre. Em 1904, o povoado é elevado à categoria de vila, com o nome de Volta da Empresa, no mesmo ano passando a denominar-se Rio Branco.

O processo de expansão do extravismo da borracha ultrapassou trechos com corredeiras e cachoeiras dos afluentes do rio Amazonas, como se exemplifica com a expansão pelo alto vale do rio Madeira, uma área produtora cujo escoamento da produção de borracha interessava tanto ao Brasil como à Bolívia. A superação dos obstáculos fluviais fez-se através da mencionada Madeira and Mamoré Railway Company. Esta ferrovia foi responsável pela criação de núcleos de povoamento no atual Estado de Rondônia: as Cidades de Guajará-Mirim e Porto Velho, “pontas de trilhos” à época da criação(37), bem como os pequenos núcleos surgidos em torno de estações fer-

roviárias, como são exemplos Jaci-Paraná e Abunã(28).

O revigoramento dos núcleos preexistentes, localizados, sobretudo, no vale do Amazonas e nos baixos cursos de seus afluentes, é uma das conseqüências do *boom* da borracha. Núcleos que ficaram estagnados a partir do final do Século XVIII, como Santarém, Óbidos, Itacoatiara e Parintins, reviveram, passando por período de relativa riqueza.

À guisa de exemplo veja-se o caso de Óbidos, descrito por Le Cointe(23). Em 1873 é inaugurado um teatro com cerca de 200 lugares; a pequena cidade possuía ainda um Club Literário, uma Sociedade Filarmônica e uma Biblioteca. A cidade de Santarém, por sua vez, localizada na embocadura de um afluente mais importante do que o Trombetas, de cuja foz não se achava distante, apresenta um crescimento mais vigoroso, ultrapassando em importância a cidade de Óbidos. É a partir do final do século passado que Santarém transforma-se na segunda cidade do Pará, ultrapassando, também, a cidade de Cametá, pouco valorizada pela produção da borracha e desvalorizada pela perda de importância da cultura do cacau.

Mas no processo de revigoramento que atingiu os núcleos preexistentes, foi a cidade de Manaus, o antigo Lugar da Barra que, em termos relativos, mais beneficiou-se da expansão da borracha. O primeiro passo para o seu crescimento se dá, em 1852, com a criação da Província do Alto Amazonas, emancipada da Província do Pará(17). A capital escolhida é Manaus, já o mais importante núcleo urbano da Amazônia Ocidental, e o que apresentava, pela sua posição, as melhores perspectivas de crescimento: situava-se no ponto focal da circulação que se fazia *de e para* que seriam em breve os principais vales produtores de borracha.

A expansão de Manaus é, inicialmente, viabilizada pelas firmas de Belém que ali instalam suas filiais. Mas à medida em que, simultaneamente ampliava-se a produção de borracha e a hinterlândia de Manaus, capitais estrangeiros e nacionais, estes tanto provenientes de outros pontos do País como formados pouco a pouco na própria praça de Manaus, passaram a investir em ativi-

dades ligadas ao comércio e transporte de borracha(17).

O crescimento urbano de Manaus suscitaria, a partir da segunda metade do século passado, um processo de competição comercial com Belém. Processo este sustentado, de um lado, pela posição da capital paraense na rede urbana amazônica, quer em termos locacionais, quer funcionais e, de outro, pelo aproveitamento das vantagens locacionais da capital amazonense face às principais áreas produtoras de borracha. E iria perdurar enquanto o extrativismo da borracha fosse uma atividade altamente lucrativa.

A competição traduzir-se-ia em um conjunto de medidas encetadas pelo estado amazonense, exprimindo os interesses dos comerciantes de Manaus. Primeiramente através de subsídios à navegação direta com a Europa, em 1874, e com os Estados Unidos, em 1882. Em segundo lugar, em 1878, através de um imposto diferencial onde eram taxados a mais os produtos que saindo do território amazonense fossem exportados para o exterior via Belém. Em terceiro lugar, conseguindo, em 1885, do governo central que o território amazonense fosse ligado diretamente à Cidade do Rio de Janeiro pela Companhia Brasileira de Navegação a Vapor, mais tarde denominada Lloyd Brasileiro. E finalmente em 1900, em plena euforia da borracha, com a legislação que obrigava a que todos os produtos que saíssem do território amazonense fossem desembarcados, beneficiados, despachados e exportados pelo porto de Manaus(17).

Dessa forma, se em 1900 Belém tinha exportado 16.503 toneladas de borracha e Manaus, em plena ascensão, 8.147, já em 1901 a capital amazonense exportava 14.875 toneladas, enquanto Belém exportava 12.040. Nos anos de 1902 a 1909, as exportações de borracha através de Manaus foram, à exceção de 1906, superiores àquelas via Belém(23).

Apesar das numerosas vitórias dos interesses mercantis localizados em Manaus, no entanto, na questão do Acre, que na primeira década do século transformou-se no principal produtor de borracha do País, os interesses comerciais de Belém saíram vitoriosos. Através da mediação da Associação

Comercial do Pará, impediu-se que o território acreano fosse incorporado ao Estado do Amazonas, constituindo-se em Território Federal. De fato, a produção acreana de borracha estava, sobretudo, sob o controle das firmas comerciais de Belém: dos 25 navios que circulavam no Acre, no começo do século, 19 pertenciam às firmas de Belém. Houvesse a incorporação e Belém teria perdido a parte mais rica de sua hinterlândia(45), e suas exportações de borracha, no período de 1910 a 1919, não seriam, como o foram, superiores àquelas de Manaus(23).

O crescimento de Manaus iria suscitar, a partir da última década do Século XIX, que novas firmas com sede em Belém ali se localizassem, que corretores de câmbio e de fundos ali se instalassem, e que numerosos bancos estabelecessem correspondentes na capital amazonense. Em 1902, o The London and Brazilian Bank Limited afundou uma poderosa agência. Duas empresas bancárias de capitais locais foram criadas: o Banco do Amazonas, fundado em 1895, e o Banco Amazonense, fundado em 1904. Sua população em 1900 era, segundo Oliveira Santos(44), de cerca de 50 mil habitantes.

Contudo, a Cidade de Belém constituía-se, como fora desde a sua fundação, na cidade mais importante da região. Seu revigoreamento foi surpreendente. Assim, em 1890, possuía nove agências de bancos, quer nacionais como o Banco do Brasil e bancos de capitais locais, quer estrangeiros, como o já citado The London and Brazilian Bank Limited. Sua população era de cerca de 100 mil habitantes em 1900 (ver chamada 44) e suas funções compreendiam, entre outras, segundo Ferreira da Silva(45): *“desde o frete de vapores até ao financiamento da produção através de suas casas aviadoras. Era a sede das companhias de maior vulto, nacionais ou estrangeiras, do norte do país”*.

Segundo ainda Ferreira da Silva(45), sua hinterlândia abrangia toda a Amazônia, a qual controlava através das *“dívidas contraídas pelas áreas de produção do Amazonas com as casas aviadoras nelas localizadas”*.

Pequena metrópole no contexto do mundo amazônico constituía-se no ponto de ar-

ticulação entre a hinterlândia amazônica e o mundo exterior.

O *boom* da borracha, gerador do crescimento urbano de Belém, ao atrair capitais e mão-de-obra para as atividades vinculadas à borracha, provocaria o declínio da atividade agrícola. Isto afetaria o abastecimento da capital paraense. Várias tentativas de colonização agrícola com imigrantes estrangeiros foram feitas, todas redundando em fracasso.

A colonização das terras ao longo da Estrada de Ferro de Bragança, realizada pelo governo paraense, com imigrantes nordestinos, visava resolver o problema do abastecimento de Belém. O período que se estende das duas últimas décadas do Século XIX e a primeira década deste século, viu a criação de numerosas colônias cujas sedes transformaram-se em núcleos urbanos, tais como Benevides, Ananindeua, Castanhal, Inhangapí, Igarapé-Açu e Capanema. Por outro lado, possibilitou um certo revigoreamento do antigo centro urbano de Bragança que se transformou em *“ponta de trilhos”*(15).

Trata-se, em realidade, de uma primeira mudança na natureza da rede urbana, envolvendo as seguintes modificações: gênese dos núcleos urbanos, fruto da colonização oficial; dependência a produtos destinados ao mercado regional e não para exportação; sítio em terra firme e não em um terraço fluvial; localização à beira de uma ferrovia e não de rios que convergiam para Belém. Mas estas mudanças que se associam ao processo de criação da zona de maior densidade urbana da Amazônia, constituem-se em um subproduto da expansão da borracha em seu momento de máxima valorização. Não caracteriza, por isso, nenhuma fase específica do processo de elaboração da rede urbana. Mas vários dos aspectos que caracterizam esse setor da rede urbana amazônica irão caracterizar vários segmentos da rede urbana amazônica no período pós-1960.

As relações entre os núcleos de povoamento: o mecanismo de “aviamento”

À expansão e revigoreamento urbano decorrente da ampliação do extrativismo da

borracha, verificou-se, concomitantemente, um processo de intensificação das relações entre os núcleos de povoamento. Este relacionamento fundamentou-se em toneladas crescentes de produtos que circulavam pela densa rede fluvial amazônica, quer matérias-primas, a borracha em primeiro lugar, quer bens de consumo, sobretudo, aqueles de consumo mais freqüente como chárrque, sal, açúcar, cachaça, café, farinha e fumo, quer ainda os poucos instrumentos de trabalho necessários às atividades extrativistas. A intensificação das relações entre os núcleos de povoamento, que resulta de uma circulação mais intensa de mercadorias, tem como mecanismo básico o sistema de "aviamento", através do qual viabilizava-se tanto a produção, a circulação e o consumo, como, no plano político, a estrutura de poder.

As relações intensificadas entre os diferentes núcleos de povoamento vão se traduzir, no entanto, em uma forte concentração de atividades e população urbanas, primeiramente em Belém e, em segundo lugar em Manaus. Esta dupla concentração, rompendo a sólida e tradicional primazia de Belém, passa, desde então, a caracterizar a rede urbana amazônica.

A organização espacial do sistema de "aviamento", que é, em realidade, o próprio funcionamento da rede urbana, pode ser sumariada através das palavras de Oliveira(33): *"No topo, ficavam as grandes casas aviadoras e exportadoras, que funcionavam como financiadoras, abastecedoras e intermediárias, fornecendo os bens de consumo e instrumentos de trabalhos necessários à exploração dos seringais e cauchais a um aviador menor, que podia ser o dono de um estabelecimento comercial em povoados próximos dos seringais. Este, cobrando juros, aviava o seringalista, que, por sua vez, através do regime de barracão (local onde os produtos eram armazenados e onde era marcada a dívida do extrator que ali, compulsoriamente, se abastecia), aviava o coletor e, depois disso, a cadeia se invertia, começando o processo de entrega da borracha, até chegar ao mercado internacional: o extrator entregava o produto coletado ao seringalista, que o entregava ao comerciante e este à casa exportadora em Belém e Manaus. A partir daí a goma elásti-*

ca chegava ao seu destino na Inglaterra, Estados Unidos e outros países".

A rede urbana amazônica funcionava, em realidade, como um conjunto dendriticamente articulado de localizações cujo papel mais significativo era o de viabilizar a extração de um excedente que, no plano regional, garantia o poder econômico e político de uma elite mercantil localizada em Manaus e, sobretudo, em Belém e, no plano internacional, viabilizava, através dos baixos preços impostos à borracha, novos empreendimentos industriais de países como os Estados Unidos, Inglaterra, França e Alemanha(8).

O excedente extraído e que circulava através da rede de núcleos de povoamento resultava de três fontes, conforme indica Oliveira Santos(44): a diferença de preço da borracha à medida em que esta passava do seringueiro ao seringalista — "aviador", ao comerciante — "aviador", daí ao grande comerciante — "aviador" e deste ao exportador; em segundo lugar derivava, segundo Oliveira Santos(44) da: *"transferência compulsória para o extrator, de alguns encargos tipicamente do seringalista, nomeadamente o de custear os instrumentos de trabalho e a respectiva reposição, o que era possibilitado pelo fato de se conceituar o seringueiro como trabalhador autônomo"*, e, finalmente, dos lucros e juros exorbitantes que se extraía, ao longo da cadeia de "aviamento", pela venda de bens de consumo destinados, em última instância, ao seringueiro localizado na floresta.

Deste modo, os núcleos de povoamento constituíam-se em uma rede dendrítica da drenagem que culminava no exterior. No entanto, deixava uma parcela do excedente nos núcleos urbanos, especialmente Manaus e Belém, as capitais econômicas e políticas da Amazônia.

Os melhoramentos urbanos

A acumulação em Manaus e Belém dos excedentes oriundos do sistema de "aviamento", e a conseqüente concentração do poder político nas duas capitais, iriam refletir-se no investimento, tanto a partir do Estado como de capitais privados, em obras de melhoramentos urbanos, alterando assim a paisagem urbana. As duas cidades,

locais de residência de poderosos seringalistas-aviadores, e sedes do grande comércio "aviador" e de exportação, deveriam espelhar, através de uma nova paisagem e infra-estrutura, o poder e a pujança econômica daqueles que, à custa do enorme sacrifício e espoliação dos seringueiros isolados em suas "barracas" na floresta, rápida e fugazmente tornaram-se ricos. O Teatro da Paz em Belém e, especialmente, o majestoso Teatro de Manaus simbolizam o poderio da elite gerada pelo comércio da borracha.

Além dos investimentos na navegação, instalações portuárias e ferroviárias, o capital estrangeiro foi também investido em serviços públicos eminentemente urbanos, tal como acontecia nas Cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Assim, capitais ingleses criaram em Belém, já em 1866, a Companhia de Gaz do Pará e, tanto em Belém como em Manaus, linhas de bondes e de eletricidade através, respectivamente, da Pará Electric Railways and Lighting Co., e da The Manaos Tramways and Light Co. Ltd. O capital francês, por outro lado, fundou a Societé des Abattoirs de Pará, mais tarde encampada pelo Estado e redenominado Matadouro Maguary(44).

O capital privado nacional, por sua vez, foi investido em parte em empreendimentos fundiários e imobiliários nas duas cidades, ampliando a oferta de imóveis, do espaço urbano e a acumulação(44).

O Estado, expressão dos interesses vinculados ao comércio da borracha, investiu sobretudo na organização do espaço Urbano de Manaus e Belém, reorganizando-o, dotando-o de infra-estrutura, criando assim condições para que a euforia da fase áurea da borracha pudesse ser materializada. Assim, segundo Oliveira Santos(44), entre 1851 e 1920, o Governo do Pará juntamente com a municipalidade de Belém investiram maciçamente na capital paraense: 36,3% dos investimentos totais de ambas as instâncias do Estado foram aplicados no sistema viário urbano; 8,5% em iluminação e força; 8,4% em portos, canais e barragens; 5,6% em rodovias e pontes, e 5,2% em igrejas.

Os melhoramentos urbanos de Manaus e Belém, expressão da euforia da borracha,

cessariam de ser implantados com a consolidação da crise da borracha que se verifica ao final da Primeira Guerra Mundial, mas enquanto cristalizações materiais de determinados processos permaneceram na paisagem urbana, contribuindo para a organização espacial atual.

A estagnação econômica e os efeitos na rede urbana

Antes mesmo que as exportações brasileiras de borracha alcançassem 10 mil toneladas anuais, já havia sido lançada a semente que resultaria, mais tarde, na derrocada das exportações brasileiras. Assim, em 1873 e 1876, de acordo com os interesses coloniais ingleses representado pelo India Office, foram transferidas para o jardim botânico de Kew em Londres, sementes e mudas de seringueira, as quais foram, posteriormente, enviadas aos jardins botânicos do Ceilão e de Singapura. Na década de 80, sementes e mudas foram distribuídas para toda a Ásia quente e úmida, de modo que em 1910 já haviam sido plantados 60 milhões de pés de seringueiras. Nesse ano a produção asiática alcançou cerca de 8.700 toneladas, contra cerca de 41 mil produzidas pelo Brasil(23).

No período de 1911–20, viria a produção de borracha da Ásia ultrapassar, de muito, a produção brasileira: em 1915 o País produziu cerca de 37 mil toneladas contra cerca de 107 mil produzidas pela Ásia através de suas *plantations*; em 1919, a produção brasileira caiu para 34 mil toneladas, enquanto a asiática pulou para 382 mil toneladas(23). A Ásia possuía já em 1920 cerca de 1.700 mil hectares de terras cultivadas com seringueiras, cujo número era superior a 300 milhões de pés(44). Assim, o Brasil que produzira 90% de borracha em 1890, no período de 1915 a 1919 produz apenas 12% e no período de 1925 a 1929 menos de 2% do total mundial(8).

Desse modo a valorização da borracha brasileira no final do Século XIX e início do Século XX constituiu-se em um processo de espera, por parte dos países industrializados, para a produção racional da borracha asiática. Produção esta que reunia desde 1908 os produtores — pequenos e grandes,

vinculados ao grande capital — em uma poderosa associação, a Rubber Growers Association que, em 1918, já concentrava 858 produtores e possuía um setor de pesquisas sobre a seringueira e a utilização da borracha, conforme indica Le Cointe(23).

As perspectivas para a borracha já aparecem sombrias após 1910, quando os preços no mercado internacional começam a cair. Verificam-se numerosas falências de casas “aviadoras”, havendo paralelamente o abandono de seringais, o que implicou na diminuição do tráfego fluvial, no desemprego urbano e nos seringais, na crise de alimentos, obtidos, sobretudo, via sistema de “aviamento”, e no aumento da dívida pública interna e externa(44).

Algumas medidas foram tardiamente esboçadas visando manter elevados os preços da borracha e a posição do Brasil no mercado internacional. Assim, em 1911 foi criada a Liga dos Aviadores, um órgão de classe que visava proteger os ameaçados interesses mercantis regionais. Ainda em 1911 cria-se o Convênio Pará-Amazonas que, na esfera oficial, visava defender os interesses vinculados ao comércio da borracha. Em 1912, o Governo Federal cria o Plano de Defesa da Borracha, na realidade um verdadeiro projeto de desenvolvimento regional, envolvendo a heveacultura, industrialização da borracha, imigração, saúde, transportes, a produção agrícola para fins alimentares e a pesca. Semelhantemente ao Convênio Pará-Amazonas, o Plano de Defesa da Borracha ficou no papel, nada tendo sido realizado em termos objetivos(44).

Algumas tentativas de implantação da heveacultura foram feitas, mas ou fracassaram ou não passaram de modestos empreendimentos. Citam-se a já mencionada *plantation* da The Brazilian Rubber Trust em Anajás, a da Compagnie Agricole et Commerciale du Bas Amazone, em Óbidos(1), e a conhecida e fracassada experiência da Ford em Belterra.

A decadência do extrativismo e a falta de perspectivas futuras para a borracha, verifica-se, concomitantemente, a inexistência de outros produtos da magnitude econômica da borracha: implanta-se, assim, após a Primeira Guerra Mundial, uma estag-

nação econômica regional que teria reflexos na rede urbana.

Estagnação que se traduziria, primeiramente, não apenas na diminuição do afluxo migratório para a Amazônia, mas também pela existência de um certo refluxo para as áreas de origem: assim, Oliveira Santos(44) calcula que entre 1910 e 1920 a população regional teria diminuído de 1,1%, decaindo de 1.217.024 habitantes para 1.090.545. Em 1940, a população regional ascendia para 1.462.420 habitantes, ou seja, cresceu 34,09% em 20 anos, quer dizer, em média 1,7% ao ano o que é seguramente inferior ao de seu crescimento vegetativo. Este fato, por si só, afetaria a rede urbana através da perda de mercado.

Acresce ainda que, tendo em vista a tentativa dos seringalistas de se libertarem do comércio de Belém e Manaus, que os abastecia de gêneros alimentícios, foi permitida a agricultura de subsistência nos seringais pelos seringueiros. Isto tornou o seringal menos dependente das cidades, afetando a vida comercial destas.

A decadência do extrativismo da borracha, o refluxo populacional e a relativa atarquização dos seringais, afetaram a rede urbana. A diminuição absoluta da população das pequenas cidades foi uma das conseqüências. Mesmo mais tarde, no período 1940—1950, pequenas cidades criadas pelo *boom* da borracha apresentavam um crescimento demográfico inferior ao vegetativo de sua população: Brasiléia, por exemplo, passa de 1.469 habitantes para 1.634, apresentando um crescimento decenal de 11,23%. Também são os casos de Sena Madureira e Xapuri, ambas com população em 1940 e 1950 inferior a 2 mil habitantes: entre 1940 e 1950 apresentaram um crescimento de 10,71 e 6,52%, respectivamente.

No entanto, no período que se estende de 1920 a 1960, aproximadamente, alguns dos pequenos núcleos urbanos apresentaram um crescimento relativamente importante. Referimo-nos às cidades que, por fatores localizados em suas áreas de influência, não apenas decaíram como apresentaram um certo dinamismo.

Um primeiro exemplo é o de Marabá (2.894 habitantes, em 1940 e 4.536, em 1950) que apresentou um relativo dinamis-

mo por ter-se tornado, durante a década de 20, no principal centro de comércio da mais importante área produtora de castanha-do-Pará, um produto do extrativismo vegetal cuja coleta já se fazia no Século XVIII, anterior à valorização da borracha, conforme indicam, entre outros, Dias(12) e Velho(48).

Outro é o caso das cidades do médio Amazonas, revalorizadas a partir de 1935, aproximadamente, pela introdução e difusão, pelos japoneses, da cultura da juta praticada nas várzeas do Amazonas no trecho entre Manaus e Santarém (29 e 30).

O relativo desenvolvimento das cidades do médio Amazonas seria notado por Rochefort(41) ao contrapor, de um lado, as cidades das áreas das *plantations* de juta, de outro, às cidades da área de extrativismo vegetal. Assim, em 1940, Santarém, a terceira cidade da Amazônia, possuía uma população de 7.527 habitantes, população esta que, em 1950, ascendeu para 14.061, garantindo-lhe, ainda, o terceiro lugar na rede urbana regional. As pequenas Cidades de Parintins e Itacoatiara, por sua vez, situadas no médio vale, eram importantes centros de comércio e beneficiamento de juta, um produto destinado sobretudo às fábricas paulistas de sacaria.

É conveniente lembrar que, à semelhança do que se verificou com a borracha, tanto a produção da castanha como da juta estavam submetidas ao sistema de "aviamento", sistema este que, regionalmente, culminava em Belém: no caso da castanha culminava, no que se refere ao plano extra-regional, no exterior, enquanto no caso da juta, em São Paulo. Neste sentido a cultura da juta, destinada, sobretudo, ao mercado nacional, constituir-se-ia em um elo de integração da região amazônica à economia nacional.

Razões de ordem político-estratégica fizeram com que no início da década de 40 parte da periferia da Amazônia fosse desmembrada dos Estados do Pará e Amazonas, originando os Territórios do Amapá, do Rio Branco (atual Roraima) e Guaporé (atual Estado de Rondônia). A criação de unidades administrativas novas implicou no aparecimento de novas funções urbanas, sobretudo, aquelas vinculadas às atividades governamentais. Isto, por sua vez, implicava em um crescimento significativo de Macapá,

Boa Vista e Porto Velho, capitais dos Territórios. De fato, estas Cidades, às quais se acrescenta Rio Branco, Capital do Território do Acre, apresentaram um crescimento demográfico muito significativo. A população delas passou de 10.503 habitantes para 34.287, apresentando um crescimento de 226,44% entre 1940 e 1950. Representou mais de 20 mil pessoas, ou seja, 13,58% do aumento da população urbana de toda a Amazônia no período em tela.

Entre 1920 e 1960, no entanto, foram as Cidades de Belém e Manaus as relativamente mais afetadas pela estagnação econômica. Inicialmente, é conveniente mencionar que a crescente competição que se estabeleceu entre elas, declina após a crise da borracha, o produto que gerara o crescimento de Manaus: esta que se tornara, pouco a pouco, uma séria rival de Belém, volta a ser fortemente dependente, em termos econômicos, da capital paraense. Sua autonomia face a Belém somente processar-se-ia após 1960, sob a ação de novos fatores oriundos externamente à Amazônia.

A estagnação econômica regional, por inércia, iria ratificar a posição de Belém e Manaus na rede urbana regional. Ambas tornar-se-iam focos parciais do êxodo proveniente dos seringais. Assim, em 1940, Belém possuía 175.764 habitantes, mais de 2,5 vezes a população de Manaus, então com 66.854 habitantes. As duas capitais concentravam nada menos que 59,78% do total de uma população urbana, que representava 27,74% da população total, 1.462.420 habitantes. No entanto concentravam 79,13% do pessoal ocupado na indústria e 37,26%, no comércio de mercadorias, uma atividade que apresentava um padrão locacional altamente disperso.

A primazia de Belém, no entanto, era incontestável em 1940. Concentrava 43,31% da população urbana regional, 59,78% do pessoal ocupado na indústria, exercendo, ainda, poderosa concentração das atividades financeiras: das 14 unidades bancárias existentes na Amazônia (matrizes, agências e casas bancárias), oito estavam em Belém, sendo quatro matrizes e quatro agências, incluindo-se duas agências de bancos estrangeiros. Manaus, por sua vez, possuía quatro e Rio Branco, duas unidades. Mas ressalta-se que essas 14 unidades

bancárias representam cerca de 1% das 1.360 unidades existentes no País, indicando a natureza pouco monetizada da economia regional, fortemente dependente do sistema de "aviamento" que, a despeito da crise da borracha, manteve-se como o mais importante mecanismo econômico regional.

A rede urbana da Amazônia caracterizava-se em 1960, em um dos marcos do período em questão, pela macrocefalia de Belém, então com 377.777 habitantes, seguida pela capital amazonense com 152.432: ambas concentravam 54,52% da população urbana regional, 52,71% do pessoal ocupado na indústria e 37,95%, no comércio.

A estas duas Cidades seguia-se um conjunto de centros com população entre 10 mil e 30 mil habitantes, aí compreendidas as quatro Capitais periféricamente localizadas, Amapá, Boa Vista, Rio Branco e Porto Velho, a Cidade de Santarém, no médio Amazonas, e outras duas localizadas nas proximidades de Belém, Bragança e Abaetetuba. Além desses núcleos, pontualmente localizados, poder-se-ia considerar a zona bragantina e o médio vale do Amazonas como áreas onde a rede urbana regional apresentava segmentos relativamente importantes.

Durante o período em tela, novas formas espaciais são introduzidas na Amazônia, anunciando novos padrões que a rede urbana regional apresentaria no período seguinte: a *company town*, a "corrutela" e o núcleo rural-urbano do "centro".

A *company town* é um núcleo implantado por uma grande empresa industrial que controla tudo o que ali se passa. Seu papel é o de ser local de residência da força de trabalho e dos quadros médio e superior, e centro de apoio às atividades da empresa praticadas nas proximidades do núcleo. Os núcleos da fracassada experiência de heveacultura da Ford, em Fordlândia e Belterra, nas proximidades de Santarém, são exemplos clássicos. Na década de 50, a Indústria, Comércio e Mineração (ICOME) implanta junto à serra do Navio no Amapá o núcleo de Vila Terezinha, uma *company town* ligada à atividade da mineração e exportação de manganês.

A mineração praticada espontaneamente, não vinculada diretamente ao grande capital, iria criar durante a década de 40, acampamentos temporários de garimpeiros localizados à beira dos grandes rios como o Araguaia e o Tocantins. Eram as denominadas "corrutelas" a que se refere Velho(48). Mais tarde, expandir-se-ão em outros vales da Amazônia, originando pequenos núcleos de povoamento.

Finalmente, após a Segunda Guerra Mundial, foram criados pequenos núcleos, originalmente de natureza eminentemente rural, localizados longe dos rios, fugindo ao padrão ribeirinho, da "beira", e estabelecendo um padrão de "centro", em plena mata e servido por uma picada ou uma estrada carroçável. A criação desses núcleos, pouco numerosos ainda, dar-se-ia em função de uma frente de expansão de pequenos agricultores que, provenientes do Nordeste, particularmente do Maranhão, iria começar, com sua agricultura itinerante, a devassar a floresta amazônica em seu setor oriental. O exemplo do povoado de São Domingos das Latas, atual São Domingos do Araguaia, descrito por Velho(48) é notável. A partir de 1960, a criação desses núcleos rurais-urbanos e urbanos, em plena "terra-firme", será um dos elementos caracterizador das transformações da rede urbana amazônica, alterando, em parte, um padrão espacial longamente estabelecido que se caracterizava pelo caráter ribeirinho dos núcleos urbanos.

A "fronteira do capital" e as transformações na rede urbana

A partir da década de 50 verifica-se, em escala mundial, a retomada da expansão capitalista que implicou, entre outros aspectos, em transformações na organização espacial dos países do Terceiro Mundo. Transformações estas que, no entanto, verificaram-se, especialmente, de modo desigual. A industrialização de certos pontos do Território ou de pequenas regiões e a valorização de outras, através da agropecuária ou via extração mineral, constituem-se em exemplos típicos de tais transformações realizadas "pelo" e "para" o capital.

Essas transformações resultaram do investimento maciço de capital em certos se-

tores de atividades, tendo implicado na necessária criação ou ampliação do mercado de força de trabalho, pronta para ser utilizada pelo capital. Mudanças na estrutura agrária de certas regiões, envolvendo o progresso técnico, concentração fundiária e mudanças nas relações de produção, bem como, deslocamentos populacionais para a periferia das grandes cidades e territórios periféricos, a denominada “fronteira de recursos”, são resultados que têm as mesmas raízes e a mesma finalidade, isto é, viabilizar a acumulação de capital.

No caso brasileiro a maciça industrialização verificada em certas áreas do Sudeste no período 1955—1960, ratificando a hegemonia desta Região, foi acompanhada por uma política de incorporação mais efetiva das Regiões Centro-Oeste e Norte que, no Brasil, passaram a constituir-se em “fronteiras do capital”. É no âmbito desta “fronteira” que, a partir de 1960, verificou-se um conjunto de transformações que, entre outras, dizem respeito à rede urbana. E é nos termos dessas transformações que se inicia um novo período da rede urbana da Amazônia.

A “fronteira do capital”

A incorporação da Amazônia ao processo geral de expansão capitalista no País verifica-se a partir de sua transformação em “fronteira do capital”. Dada a dimensão territorial dos recursos — a floresta, a terra, o potencial hidrelétrico e os minérios — bem como dada a dimensão dos capitais disponíveis, o capitalismo criou na Amazônia uma fronteira ampla e extremamente diversificada que envolve uma variedade de agentes, propósitos e ações, bem como, conflitos também distintos.

A incorporação que se verifica a partir de 1960 não significa mais, como lembram Cardoso e Müller(8), uma integração de natureza cíclica à divisão internacional do trabalho, sem a criação de uma divisão interna do trabalho. Trata-se agora de uma efetiva integração que foi viabilizada pela magnitude do capital constante aí implantado e pelo afluxo da força de trabalho que para lá se deslocou. O discurso oficial, por outro lado, ao falar em integração nacional, ocupação de vazios demográficos e desenvolvimento,

estava, no plano ideológico, justificando a incorporação capitalista da Amazônia.

A integração atendia, simultaneamente, a vários propósitos da burguesia nacional e do capital estrangeiro e contou com a participação do Estado brasileiro. Dada a dimensão dos recursos a serem investidos e o tempo necessário para o seu retorno, os custos desses investimentos foram socializados: o Estado foi o responsável pelos investimentos da infra-estrutura a serem realizados, sendo o avalista e repassador dos recursos provenientes do exterior. Por outro lado, e complementarmente, coube ao Estado estabelecer um conjunto de políticas que concretizasse aqueles propósitos. Tais propósitos foram os seguintes:

1 — controle do excedente demográfico rural, seja do Nordeste, seja do Centro-sul do País. Controle no sentido de disciplinamento locacional do excedente rural, minimizando o afluxo para as periferias metropolitanas e, ao mesmo tempo, criando na Amazônia um mercado de força de trabalho para o capital.

A criação, em 1970, do Plano de Integração Nacional (PIN) e do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), de onde originaram-se projetos de colonização dirigida ao longo da Rodovia Transamazônica, implantada também a partir de 1970, e da BR—364, que atravessa todo o Estado de Rondônia, são resultantes desse propósito.

2 — incorporação da Amazônia ao mercado de consumo de produtos industrializados e de matérias-primas. Tendo em vista este propósito criou-se, em 1960, a ligação rodoviária entre Belém e o Sudeste do País através de Brasília e, mais tarde, as rodovias para Porto Velho (BR-364) e Santarém (Cuiabá-Santarém). Deste modo, a produção industrial do Sudeste alcançou a Amazônia, ao mesmo tempo que esta passou a enviar matérias-primas para o Sudeste, como é o caso da cassiterita.

A criação, em 1968, do Comitê Coordenador dos Estudos Energéticos da Amazônia, da Companhia de Pesquisas e Recursos Minerais (CPRM) em 1969, e do Projeto Radar da Amazônia (RADAM) em 1970, permitiriam mais precisa avaliação dos recursos naturais da Amazônia, o que possibilitaria a implantação de grandes projetos que irão

afetar a rede urbana. A criação da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) em 1967, por outro lado, iria viabilizar a implantação de um distrito industrial que iria suscitar sensíveis repercussões na rede urbana.

Os projetos que foram criados — hidrelétricas, mineração em grande escala, reflorestamento e fabricação de celulose — ao lado das estradas, portos e aeroportos, representavam a inserção da Amazônia no mercado mundial, através de empréstimos ao Estado, de produtos industriais. Na realidade, desde 1960, a Amazônia tornara-se, segundo as palavras de Hébette(19): *“...mercado para a engenharia, as construtoras, os fabricantes de equipamentos; tinha-se implantado rodovias megamétricas e asfaltado uma delas, instalado redes de telecomunicações usando microondas e satélites, criando uma rede de portos e aeroportos modernos, alguns dos quais de classe internacional. Era a infra-estrutura básica para trocas ágeis de informações, produtos e pessoas indispensáveis a uma gestão capitalista. Ela ia ser completada progressivamente pela formação de uma malha de instituições financeiras e de agências bancárias que agilizassem, por sua vez, o movimento arterial de dinheiro até as sedes dos menores municípios, certas vilas e até canteiros de obras.”*

3 — controle capitalista dos recursos naturais que vão se traduzir pela apropriação de enormes glebas de terras ricas em madeiras, minérios e solos para a agropecuária(19). Tendo em vista este propósito criou-se, em 1966, a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e organizou-se seu agente financeiro, o Banco da Amazônia S/A (BASA), que viabilizou a ocupação privada da Amazônia. A partir de então ratifica-se ampliadamente a frente pastoril e especulativa ao longo da Rodovia Belém-Brasília e no sul do Pará.

Impõe-se uma estrutura fundiária marcada pela grande propriedade rural onde grandes grupos pecuaristas, empresas nacionais do setor industrial e de serviços, bem como, grandes corporações estrangeiras estão presentes, controlando milhares e milhares de hectares de recursos. Impõe-se, também, o trabalho assalariado temporário que tem sua origem na expropriação dos pe-

quenos agricultores que, em busca de terras, penetraram na Região. Os conflitos que daí emergiram, originaram o Grupo Executivo de Terras do Araguaia e Tocantins (GETAT), em contrapartida do lado do Estado capitalista para a questão fundiária na referida área.

Controle do excedente rural e criação de uma força de trabalho disponível para o capital, inserção da Amazônia no mercado capitalista de produtos e o controle dos recursos naturais, constituem-se nas bases em que se erigiu a “fronteira do capital” na Amazônia. Esta criação implicou em mudanças na esfera produtiva e nas relações de produção, as quais, por sua vez, vão implicar em transformações na rede urbana.

As transformações na rede urbana

Face as mudanças na esfera produtiva e nas relações de produção, envolvendo a ocupação espontânea ou dirigida da Região, a abertura rodoviária, a implantação de grandes projetos agropecuários, de mineração, hidrelétricos e ligados à industrialização, verificam-se transformações na rede urbana que, simultaneamente, refletem e viabilizam essas mudanças.

Tais transformações referem-se ao aparecimento, em escala mais ampla, de outros modelos de gênese de cidades e de novas funções urbanas, à dependência da rede urbana a um maior número de produtos, e às alterações no tipo de sítio, paisagem urbana e no padrão espacial da rede de cidades: a localização no “centro”, em áreas de “terra-firme”, em detrimento da “beira”, em um terraço ou várzea alta, junto a um rio navegável, constituem mudanças que significam, simultaneamente, a valorização de um outro sítio e a ruptura do tradicional padrão espacial dendrítico da rede urbana.

As transformações que se verificaram introduziram, ainda, novos agentes no processo produtivo, tornando mais explícito e patente o papel das grandes corporações e do Estado capitalista na evolução da rede urbana; por outro lado, foram ampliadas as relações espaciais da Amazônia com o exterior e o Sudeste do País.

Simultaneamente as formas espaciais e as funções urbanas herdadas do passado, continuam presentes, porque se fazem necessárias nas áreas da Amazônia ainda pou-

co afetadas pelas transformações acima referidas: as cidades do vale do rio Negro e dos médios vales dos rios Purus e Juruá constituem-se, ainda, em núcleos caracterizados por outros tempos espaciais.

Pode-se, efetivamente, resumir as transformações que afetaram a rede urbana amazônica ao se considerar, primeiramente, a acentuação da urbanização regional e a ratificação do processo de concentração urbana nas cidades capitais, especialmente, Belém e Manaus. Em segundo lugar, considerando-se a elevação de Manaus à categoria de centro metropolitano regional, dominando a Amazônia Ocidental. Em terceiro lugar, considerando o revigoramento de velhos e estagnados núcleos urbanos. E por fim, através da criação de novos núcleos de povoamento, cidades e futuras cidades.

A URBANIZAÇÃO CONCENTRADA

A urbanização da população amazônica tem sido ampliada, enormemente, nas últimas décadas. Em 1940, a população urbana representava 27,7% do total, em 1960, ascendia para 37,7%, alcançando, em 1980, a 51,6% do contingente demográfico regional. Esta progressiva urbanização dá-se, no entanto, em uma região com uma população total inferior a 6 milhões de habitantes em 1980, e com muito baixa densidade demográfica: menos de dois habitantes por quilômetro quadrado. Trata-se, portanto, de uma área escassamente povoada, mas com uma importante população urbana.

A urbanização da Amazônia apresenta, por outro lado, uma elevada concentração em poucos centros urbanos, concentração esta que vem sendo ratificada nas últimas décadas. Assim, em 1960, a população das seis capitais político-administrativas, Belém, Manaus, Porto Velho, Macapá, Rio Branco e Boa Vista, representava 62,1% da população urbana regional: Belém e Manaus sozinhas, eram responsáveis por 54,5% do efetivo urbano da Amazônia. Em 1980, os referidos percentuais eram, respectivamente, de 64,3 e 53,8%. Portanto, as transformações que vêm ocorrendo na Amazônia têm privilegiado sobremaneira as cidades capitais: isto fica evidente quando se verifica que entre 1960 e 1980, 65,4% do au-

mento de população urbana regional foram devidos ao crescimento das seis cidades mencionadas.

Esta urbanização concentrada reflete, de um lado, o papel do Estado através da criação nas capitais de um número crescente de instituições vinculadas às novas atividades implantadas e em implantação na Amazônia. Trata-se de numerosos órgãos da administração direta, fundações e empresas estatais ligadas à gestão daquelas atividades. Focos de vida econômica, política e administrativa, as capitais constituem-se em pontos de atração de empresas privadas não apenas diretamente vinculadas às atividades regionais, mas, também, aos serviços e ao comércio para a população urbana. Todas estas atividades implicam em um ponderável mercado de trabalho.

A urbanização concentrada reflete, também, a política de industrialização concentrada em Manaus, cuja população cresceu 2,1 vezes no período 1970—1980. Assim, a concentração ratificada incorpora um novo significado que é decorrente da natureza das transformações que afetaram a Amazônia. A concentração reflete, outrossim, o processo migratório decorrente da decadência ou transformação das atividades agropecuárias e extrativistas, vegetais de áreas de ocupação antiga como a Zona Bragantina, a ilha de Marajó, o médio vale do Amazonas e a parte oriental do território acreano. As cidades capitais têm se constituído em receptáculos de parte da população migrante: as favelas na Cidade de Rio Branco, por exemplo, constituem-se em uma excelente amostra desta faceta da urbanização concentrada.

A ASCENSÃO DE MANAUS À CATEGORIA METROPOLITANA

A urbanização concentrada revalorizou, especialmente, a Cidade de Manaus, erigindo-a em metrópole regional da Amazônia Ocidental. Seu crescimento foi notável no período 1960—1980: sua população passa de 152.432 habitantes em 1960, para 283.685 em 1970 e 611.763, em 1980. Este crescimento resulta dos efeitos da política de industrialização da capital amazonense, através das vantagens oferecidas pela SUFRAMA: entre 1960 e 1980,

o pessoal ocupado nas atividades industriais ascende de 4.076 em 1960, para 8.606, em 1970 e 48.005 em 1980, representando um crescimento 10 vezes maior. O crescimento industrial, por sua vez, suscita a expansão do setor terciário, não apenas de apoio direto às atividades industriais, mas, sobretudo, em função do mercado consumidor criado na Cidade.

Quando comparada à Belém verifica-se que o crescimento de Manaus foi muito superior ao da capital paraense. Assim, em 1960, a população de Manaus representava 40,3% da população de Belém, passando a representar em 1980 quase 60%. Por outro lado, em 1960, a Cidade de Belém possuía 6.753 pessoas ocupadas na atividade industrial, enquanto Manaus possuía 4.076; em 1980, os números eram, respectivamente, 24.151 e 48.005. No entanto, no setor comercial, Belém dispunha de vantagem face a Manaus: 34.359 pessoas ocupadas contra 24.696, em 1980.

Ainda que o desenvolvimento industrial de Manaus estivesse apoiado em uma base extra-regional — tanto o capital, as matérias-primas, como os mercados são externos à Região — foi suficientemente significativo para gerar novas atividades terciárias que acabaram por atender à escassa demanda regional. A ligação rodoviária com o Sudeste através de Porto Velho, concretizou a perda do domínio de Belém sobre a Amazônia Ocidental, ao mesmo tempo que Manaus transformava-se em metrópole regional, chegando mesmo a competir com Belém no médio vale amazônico em território paraense (DIERE, inédito). Trata-se de uma metrópole macrocefálica e ainda pouco articulada à sua região, mas, de qualquer modo, dotada de autonomia face a Belém.

A ascensão metropolitana de Manaus traz à tona a rivalidade que se estabeleceu com Belém, no período áureo da borracha. Já na primeira metade da década de 70 verificam-se protestos contundentes da parte dos interesses mercantis de Belém contra a penetração do capital extra-regional na Região, e contra a progressiva concretização da divisão da Amazônia em duas regiões subordinadas às duas metrópoles regionais. Os protestos referem-se ao “esvaziamento de Belém e de sua área de influência” e às “co-

nexões diretas entre os diferentes espaços geográficos amazônicos e o Centro-sul”(27), que destroem as ligações intra-regionais, quer dizer, o domínio de Belém sobre toda a Amazônia. Os protestos referem-se ainda à “desregionalização da propriedade dos empreendimentos regionais”(27), numa clara alusão aos grandes projetos de origem extra-regional e à perda do controle econômico por parte da burguesia mercantil de Belém que tinha no território amazônico o seu espaço de realização.

O REVIGORAMENTO DOS CENTROS ANTIGOS

A abertura de rodovias de penetração concomitantemente à valorização econômica revigorou numerosos núcleos de povoamento, que se encontravam em estado de estagnação ou que nunca alcançaram maior importância na área em que se localizavam.

A Rodovia BR—364 em Rondônia e a colonização aí realizada pelo INCRA a partir da década de 70 foram responsáveis pelo revigoração notável de antigos e inexpressivos lugarejos, como aqueles criados em torno dos postos telegráficos implantados no começo do século, pela Comissão de Linhas Telegráficas do Marechal Rondon: Vilhena, Pimenta Bueno, Ji-Paraná e Ariquemes, entre outros.

Anteriormente, as transformações que lhes afetariam, constituíam-se em modestos centros vinculados a um decadente extrativismo da borracha e garimpagem de diamantes e cassiterita. Todos foram beneficiados pela rodovia e por projetos de colonização dirigida em suas proximidades: colônia Paulo Assis Ribeiro (Vilhena), Ji-Paraná (Pimenta Bueno), Ouro Preto (Ji-Paraná) e Marechal Dutra e Burareiro (Ariquemes), conforme indicam Neves e Lopes(32). Como consequência, o crescimento desses núcleos foi notável: Ariquemes, por exemplo, passa de 849 habitantes em 1960, para 13.599, em 1980. Vilhena, por sua vez, outro modesto núcleo, alcança 12.575 habitantes e Pimenta Bueno 7.913.

Mais notável foi o crescimento de Ji-Paraná, que de 1.278 habitantes em 1960 alcança 31.645, em 1980. Pelo equipamento funcional que possui, transforma-se em

importante centro de serviços em cuja área de influência estão centros urbanos menores como Cacoal e Pimenta Bueno, bem como vários aglomerados rurais(37). Em outra escala dimensional e funcional, notável, também, foi o crescimento de Porto Velho. Beneficiou-se tanto com a política rodoviária efetivada — BR-364 e a Rodovia Porto Velho-Manaus — como pelo crescimento demográfico e econômico de sua hinterlândia, suscitando a ampliação de suas funções político-administrativas e de serviços. Sua população passou de 3.148 habitantes em 1940, para 19.293 em 1960 e 101.162, em 1980. Seu desenvolvimento erigiu-a em capital regional de significativa porção meridional do território amazônico, incluindo Rondônia e parte dos Estados do Amazonas e Acre.

A colonização dirigida, a implantação de grandes projetos agropecuários e o desenvolvimento das atividades de mineração de pequeno e grande porte, viabilizados pela abertura da Rodovia Transamazônica, geraram o rejuvenescimento de pequenos núcleos urbanos ribeirinhos aos afluentes do Amazonas, que se encontravam estagnados desde a crise da borracha. Marabá (rio Tocantins), Altamira (rio Xingu), Itaituba (rio Tapajós) e Humaitá (rio Madeira), todos servidos pela Transamazônica, são os exemplos mais expressivos. Transformaram-se em importantes centros de serviços para as atividades e população de suas áreas de influência, bem como passaram a desempenhar o papel de centros de mão-de-obra, os "peões", para os garimpos e as grandes fazendas de suas hinterlândias(6).

O crescimento destes centros, no período 1960—1980, foi notável: Marabá passa de 8.342 habitantes para 41.657, enquanto Altamira evolui de 2.883 para 24.812. Em ambos os casos o incremento demográfico mais significativo deu-se no período 1970—1980. O modesto núcleo de Itaituba, por sua vez, alcança a 19.584 habitantes em 1980, enquanto a decadente Humaitá, que entre 1960 e 1970 apresentara decréscimo de população, passando de 1.184 para 1.165 habitantes, alcança em 1980 a 9.862 habitantes.

É o caso também de Santarém, tradicional capital regional do médio vale amazôni-

co, na confluência do Tapajós com o Amazonas. Cidade que se beneficiara da introdução da cultura da juta e da valorização da pecuária em sua região de influência, não conheceu a estagnação que conheceram as cidades que dependiam exclusivamente da borracha. Assim, sua população passa de 7.527 habitantes em 1940 para 24.498, em 1960. Transformada em ponto final da Rodovia Cuiabá-Santarém, beneficiou-se do crescimento demográfico e econômico de sua hinterlândia, introduzindo-lhe novo dinamismo: sua população ascende para 51.004 habitantes, em 1970 e 102.181, em 1980.

O rejuvenescimento dos antigos núcleos ribeirinhos, por outro lado, implica em mudanças tanto na organização social que se diversifica — comerciantes novos, "aviadores" tradicionais, pessoas ligadas ao transporte fluvial e rodoviário, funcionários públicos, pessoas do setor comercial e de serviços, tanto formais como informais, migrantes em trânsito, "peões", etc. — como na organização espacial. A descrição de Humaitá feita por Mesquita, Bulhões et alii(37) é esclarecedora: "*Ao longo do mesmo (rio) desenvolve-se a rua onde se localizam as casas aviadoras, demonstrando a importância do comércio de Humaitá no passado, totalmente dependente da via fluvial. Na rua que dá acesso ao entroncamento rodoviário dispõem-se estabelecimentos vinculados ao trânsito de caminhões, ônibus e carros de passageiros, típicos das localidades que se caracterizam por estarem muito próximas a nós rodoviários, tais como hotéis, restaurantes, bares, oficinas mecânicas*".

As mesmas modificações, porém com maior intensidade, verificaram-se em Cidades como Marabá, dotada de maior dinamismo: Becker(6) refere-se à existência de três áreas, a Cidade Velha, junto à confluência do rio Itacaiúnas com o Tocantins, a Nova Marabá, planejada pela SUDAM, e a Cidade Nova, que cresce em direção à Rodovia Transamazônica.

Ao rápido e recente crescimento desses centros urbanos, opõe-se um menor crescimento das cidades ribeirinhas ao Amazonas ou dos baixos cursos de seus afluentes. Estes centros foram afetados pela circulação rodoviária e por uma menor valorização de

suas hinterlândias, verificando-se uma diminuição ou estagnação de suas áreas de influência e do papel como focos de navegação fluvial, como aponta, entre outros, Matznetter(26). Assim, a Cidade de Cametá, com 5.654 habitantes em 1960, atinge a 15.516 em 1980; Óbidos passa de 5.290 para 17.117, enquanto Monte Alegre de 3.842 para 10.682. Em 1960, as três supramencionadas Cidades eram maiores que Altamira, tendo sido, no entanto, superadas por esta, em 1980. Mesmo as mais importantes como Parintins e Itacoatiara não apresentam o dinamismo das cidades da Transamazônica: a população delas evolui de cerca de 8.800 habitantes para cada uma, em 1960, para cerca de 28 mil, em 1980.

Na realidade estabelece-se durante a década de 70, estendendo-se pela década de 80, uma progressiva competição entre as rejuvenescidas cidades da Transamazônica e as ribeirinhas ao Amazonas. Assim, Altamira passa a atuar em pequenos núcleos urbanos do baixo curso do Xingu como Porto Moz, atuando ainda no Município de Prainha, cortado pela Transamazônica, mas cuja sede mantém ligações fluviais com Monte Alegre, um tradicional centro ribeirinho. É também o caso de Marabá cuja área de influência abrange o trecho cortado pela Rodovia Transamazônica do Município de Portel, cuja sede, ribeirinha ao Amazonas, está vinculada à Cidade de Breves na ilha de Marajó. Marabá, também, disputa vantajosamente com Cametá, localizada no baixo Tocantins, o domínio do crescente mercado consumidor de Tucuruí, Cidade que, graças às obras da hidrelétrica de mesmo nome no Tocantins, viu sua população passar de 5.545 habitantes, em 1970 para 27.179, em 1980(38). Assim, a competição entre as cidades da Transamazônica e as ribeirinhas, tem favorecido, sobremaneira, as primeiras, as quais passaram por um processo de rejuvenescimento.

A CRIAÇÃO DE NOVOS NÚCLEOS

A criação de atividades modernas e em larga escala como a mineração, realizada por grandes empresas multinacionais ou nacionais, com a participação ou não do Estado, introduz repercussão na rede urbana. Repercussões que se traduzem tanto na

criação de um novo tipo de cidade, a *company town*, como também pela introdução de um novo padrão de relações com o espaço exterior ao núcleo.

A *company town* implantada na Amazônia, como em outras regiões, é uma criação planejada, dotada de moderna infraestrutura e dos serviços essenciais, e onde tudo está sob o controle, direto ou indireto, da empresa que a criou e a administra. A criação da cidade e sua manutenção fazem parte, na realidade, dos investimentos necessários para tornar viável a exploração, em larga escala, dos recursos naturais em área não habitada e sem nenhuma infraestrutura. Cria-se então um "enclave" urbano dotado de abastecimento de água, rede de esgoto, energia elétrica, coleta de lixo, policiamento próprio, transporte coletivo, instalações de telecomunicações e moderno aeroporto.

A população aí residente, empregada da grande empresa, dispõe de hospital, escolas, clubes recreativos e esportivos, cinema, igreja, supermercados e lojas diversas localizadas em um pequeno centro comercial. O abastecimento da população em produtos perecíveis é, em alguns casos, preocupação da grande empresa que organiza assim uma área produtora nas proximidades do núcleo urbano.

A *company town* representa uma implantação moderna na Amazônia, introduzindo uma nova paisagem e um novo estilo de vida, que muito pouco ou nada tem a ver com a paisagem e a população regionais. Mas a *company town*, por outro lado, reproduz o padrão classista da cidade brasileira: bairro dos quadros técnico-administrativos superiores, bairro do pessoal de nível intermediário e bairros operários, cada um deles distinguindo-se, nitidamente, na paisagem urbana. Pelo menos, em um exemplo existe uma periferia urbana, "fora dos muros", constituída por habitações rústicas, à semelhança de uma favela, que concentra uma população ligada ao núcleo planejado: é o caso do núcleo de Beiradão, localizado à margem esquerda do rio Jari, em frente ao núcleo de Monte Dourado, criação do denominado "Projeto Jari" que envolve, sobretudo, a produção de celulose.

No que se refere às relações espaciais, a *company town* apresenta-se como que autônoma face a rede urbana tradicional da

Amazônia. De seu porto, terminal ferroviário ou simplesmente do depósito de minérios, saem anualmente milhares e milhares de toneladas de minérios, que são enviados diretamente para o exterior, para outros portos, exceto, Belém e Manaus, os tradicionais centros de exportação da produção regional, ou diretamente, por rodovia, para os núcleos urbano-industriais do Sudeste do País.

Entre os exemplos dessas criações urbanas recentes, algumas delas implantadas durante a década de 80, está Porto Trombetas no Município de Oriximiná no Pará, à margem direita do rio Trombetas. É uma criação da Mineração Rio Norte S/A, um consórcio do qual fazem parte, entre outros, a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e os grupos Alcan, Votorantim e Shell, e que explora e exporta bauxita. O núcleo urbano constitui-se em local de residência de cerca de 1.600 empregados, diretamente envolvidos nas atividades de mineração e exportação(36).

Outro exemplo é o do núcleo urbano de Carajás de implantação muito recente. Constitui-se em um "enclave" da CVRD vinculado à exploração do minério de ferro, que é encaminhado por ferrovia ao porto de São Luís, no Maranhão, onde é então exportado. Localiza-se em um platô a 640 metros de altitude, perto da mina e a uma distância de cerca de 200 quilômetros da Cidade de Marabá. Sua população inicialmente prevista será da ordem de 11 mil habitantes(40).

A própria CVRD implantou, nas proximidades de Carajás, o núcleo de Paraupabas que deveria funcionar como um núcleo auxiliar de serviços. Criado na década de 80, sua população extravasou os limites da área planejada, ultrapassando já os 20 mil habitantes(47).

Em escala menor podem ser ainda mencionados os núcleos de Oriente Novo (Grupo Itaú), Jacundá (Grupo BRSCAN) e Santa Bárbara (British Petroleum), todos em Rondônia, nas proximidades da BR-364 e vinculados à lavra mecânica da cassiterita.

A atividade mineradora, quando praticada por empresas menores ou caracterizando-se pelo não investimento maciço de capitais, ou ainda quando assume a forma de garimpagem, gera, também, o aparecimento de núcleos de povoamento que assumem

características urbanas. Alguns desses núcleos são extremamente instáveis, enquanto outros, apresentam um aparente caráter de permanência. Constituem-se, também, em "enclaves" na região. A descrição feita por Mesquita e Egler(28), sobre esses pequenos núcleos em Rondônia, é extremamente esclarecedora: *"Do final da década de 1950 até 1971 apareceram os povoados ligados aos garimpos de cassiterita, no alto Candeias e em outras partes do Território. Eram currutelas compostas por uma população instável e miserável, de aventureiros acompanhados ou não das respectivas famílias. Esses núcleos estavam, em regra, isolados dos demais centros, sem vias terrestres ou fluviais. Apenas um campo de pouso para teco-tecos os ligava a Porto Velho e Ariquemes. Um escritório, geminado a instalações precárias para concentração do minério, abrigava-se numa construção um pouco melhor; junto a ela o barracão, onde as mercadorias trazidas de avião eram vendidas a preços extorsivos (de monopólio); uma linha de casebres, à beira do campo de pouso; muitas outras choupanas sórdidas, dispersas entre o núcleo embrionário e as catas nos aluviões. Eis o padrão de habitat e das habitações que se encontravam em Campo Novo, Vietnã, São Domingos e outros garimpos da região"*.

Os núcleos de povoamento ligados à extração de ouro aluvionário ou de terra-firme ampliaram-se em número e tamanho a partir dos anos 70 e , sobretudo, após 1980. Localizam-se nos vales do Madeira, Tapajós, Xingu, Tocantins, Negro, seus afluentes, e nas áreas de extração em depósitos não aluvionários, como em Serra Pelada, no sul do território paraense. Um exemplo é a *cúrrutela* de PiriQUITOS, junto ao rio Madeira, em Rondônia, onde no final do ano de 1985 havia cerca de 3 mil barracos(3).

Mas o maior núcleo de extração aurífera é o de Serra Pelada, que em 1985 concentrava cerca de 40 mil habitantes do sexo masculino. Núcleo de garimpeiros, não podia dispensar a existência de outro núcleo, distante cerca de 30 quilômetros. Trata-se de Curionópolis, núcleo também surgido espontaneamente e que funciona como centro de serviços para os garimpeiros. Sua popu-

lação em 1985 era superior a 20 mil habitantes e, em grande parte, seus imóveis eram prostíbulos(9).

A abertura rodoviária, associada aos diferentes modos, como se verifica o processo de ocupação não-dirigida do Território e aos tipos de ocupantes, que se deslocam para a Amazônia — pequenos lavradores, médios e grandes fazendeiros e grandes empresas — tem suscitado, por outro lado, o aparecimento de novos e espontâneos núcleos de povoamento. Localizam-se, eles, ao longo das rodovias, nas proximidades das áreas em processo de desbravamento e entroncamento de vias, que se dirigem a essas áreas. Adicionalmente, a existência de um canteiro de obras rodoviárias ou posto de gasolina, pode servir como ponto inicial de aglutinação da população rural(6), como se exemplifica com a atual Cidade de Rondon do Pará, localizada ao longo da rodovia que liga a Cidade de Marabá à Belém-Brasília. Segundo Velho(48), o núcleo surgiu de um acompanhamento do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) no final da década de 60; ao final do ano de 1969 ali havia mais de 300 casas e em 1980 constituía-se em vila do Município de São Domingos do Capim, contando com uma população de 11.571 habitantes.

A maioria dos núcleos espontâneos constituiu-se, inicialmente, em *habitat* rural concentrado de pequenos lavradores e posseiros, em grande parte. À medida em que as fazendas de gado expandiam-se, verificando-se, simultaneamente, a expropriação dos posseiros e a ampliação do trabalho assalariado, os povoados transformavam-se em *habitat* rural concentrado de assalariados rurais temporários. Os novos povoados, surgidos mais recentemente, constituem-se, em suas origens, em núcleos de concentração da força de trabalho rural(6), em locais de agregação, retenção, manipulação e reprodução dos “peões”(25). São exemplos, entre outros, os povoados de Jabuti (572 habitantes, em 1980) localizado ao longo da rodovia Belém-Brasília; Água Fria (471 habitantes) ao longo da Estrada Estadual PA-150, no sul do Pará, e Vila Nova (446 habitantes) na Rodovia PA-252, não muito distante da Belém-Brasília: todos possuíam, em 1980, mais de 75% da população economicamen-

te ativa engajada em atividades primárias.

Esses pequenos núcleos de povoamento são marcados, por outro lado, ora pela instabilidade, declinando a sua população, à medida em que se verifica o deslocamento das frentes de trabalho e a expropriação dos pequenos lavradores, ora por um pequeno crescimento, ora ainda, pelo seu forte crescimento e transformação em núcleo dotado de funções urbanas, combinando as funções de pequenos centros de serviços e de centros de circulação e reprodução da força de trabalho(25). São exemplos entre os povoados que adquiriram funções urbanas os de Mãe do Rio (7.771 habitantes, em 1980), Vila Aurora (2.506 habitantes), IPIXUNA (2.272 habitantes) e Dom Eliseu (2.436 habitantes): todos ao longo da Rodovia Belém-Brasília. Na Rodovia PA-150, no sul do Pará, destacam-se os ex-povoados de Xinguara (12.802 habitantes, em 1980) e Rio Maria (9.172 habitantes): a população economicamente ativa engajada nas atividades primárias destes núcleos de povoamento varia entre 25 e 60% do total.

Finalmente, o processo de colonização dirigida, com base em lotes de 100 hectares, ao longo da Rodovia Transamazônica, no trecho entre Altamira e Itaituba, calçou-se, durante o começo da década de 70, em uma política de concentração da população rural em pequenos núcleos de povoamento e na criação de uma rede hierarquizada de pequenos centros de serviços. Deste modo, procurava-se consagrar uma prática, que se tornara espontânea na Amazônia, ou seja, a da implantação do *habitat* rural concentrado, adotando-se, simultaneamente, a diferenciação hierárquica dos núcleos de povoamento: agrovila, agrópolis e rurópolis.

Esta política durou pouco tempo, passando-se a privilegiar àquela apoiada em grandes projetos agropecuários. A rurópolis Presidente Médici, localizada no cruzamento das Rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, é o mais significativo exemplo da efetivação daquela política que vigorou durante a década de 70.

Política similar foi efetivada em Rondônia onde, ao lado do revigoramento dos pequenos e relativamente antigos núcleos de povoamento, verificou-se a criação de novos núcleos localizados ao longo da BR-364 ou em sua área de influência: constituem-se

em suportes e sedes de projetos de colonização empreendidos pelo INCRA. São exemplos, entre outros, as Cidades de Jarú com 5.864 habitantes, em 1980, e Colorado, com 7.271, respectivamente, vinculadas às colônias de Padre Adolpho Rohl e de Paulo Assis Ribeiro(32).

O significado das transformações na rede urbana

A partir de 1960, a rede urbana amazônica, em virtude das transformações a que foi submetida, passou a ter novos significados. Não se trata mais de uma rede urbana dendrítica, com uma funcionalidade monotônica, a de drenagem de produtos do extrativismo vegetal e excedentes sob a forma de lucros comerciais e juros. A rede de cidades não é mais uma expressão e condição para a ação direta do capital mercantil, mas adquire novos significados derivados do fato dela ter sido alterada diretamente — através de modificações funcionais e na organização interna dos núcleos preexistentes, e da criação de novos núcleos — pelo capital industrial e financeiro e pelo Estado capitalista, agentes através dos quais verificou-se e viabilizou-se a introdução de novas atividades, população e relações sociais de produção na Amazônia.

As transformações verificadas na rede urbana significaram, primeiramente, uma maior complexidade funcional das cidades da rede, complexidade que define uma maior divisão territorial do trabalho na região. E que se traduz, de um lado, pela quebra do papel hegemônico de Belém apoiado no comércio atacadista “aviador” e na navegação fluvial, como pela ruptura do padrão dendrítico da rede urbana. De outro, pela criação de *company towns*, *currutelas*, um importante centro industrializado e alçado à condição de metrópole regional, novos centros de serviços para as novas atividades agropecuárias e de mineração, núcleos de concentração da força de trabalho e revigoramento de velhos e estagnados núcleos urbanos.

Em segundo lugar, e correlatamente, as transformações significaram maior complexidade dos fluxos. Complexidade porque se referem à intensificação dos fluxos em geral, mas, e sobretudo, à existência de um

número maior de tipos de fluxos, envolvendo a circulação da força de trabalho, matérias-primas diversas, produtos primários para o abastecimento urbano, produtos industrializados e excedentes sob a forma de lucros comerciais, juros e mais-valia. Complexidade ainda porque tais fluxos não covariam espacialmente, estando desigualmente espacializados, seguindo diferentes direções e reforçando a maior complexidade funcional dos centros da rede urbana.

A complexidade dos centros urbanos e dos fluxos resumem as mudanças que se processaram na Amazônia, fundamentalmente a redefinição de sua integração na divisão nacional e internacional do trabalho, dentro da fase atual do capitalismo. Trata-se, em realidade, de uma crescente integração real, que exprime a subordinação real da Amazônia ao capital: a rede urbana é transformada, complexificada, para dar conta desta integração que assume várias facetas. O processo de integração é ainda incompleto e a rede urbana encontra-se em fase de elaboração de novo padrão de articulação interna. A integração, assim como a transformação da rede urbana, ainda processar-se-ão até que a “fronteira do capital” seja esgotada. Então é provável que novo período seja iniciado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma tentativa foi feita aqui considerando-se a questão da espaço-temporalidade dos fenômenos sociais. Na presente tentativa muitas lacunas e inconsistências apareceram. Entre elas, está o modo desigual como foram estabelecidas as articulações, em cada período, dos diversos elementos da rede urbana. Em parte isto deve-se, não apenas à natureza desigual dos dados de que se dispunha, como, e isto com um grande peso, à dificuldade de empiricização da espaço-temporalidade dos fenômenos sociais. Muito particularmente deve-se ao fato de que consideramos uma história específica, a da rede urbana que, como materialidade social, inscreve-se no espaço com enorme fixidez, tendo força de

permanência que ultrapassa a funcionalidade para a qual foi criada.

Entendemos que a periodização elaborada contribui para a compreensão da dimensão genética – evolutiva da totalidade social, esta dimensão que, juntamente com

as dimensões horizontal – as relações entre as partes e o todo – e vertical – as relações entre a essência e a aparência – dão conta da totalidade social(22), da qual a organização espacial, contida no presente estudo pela rede urbana, é uma expressão.

BIBLIOGRAFIA

- 1 – ÁLBUM do Estado do Pará. Organizado pelo Sr. Governador A. Montenegro. Paris, Imprimerie Chaponet, 1908. 350 p.
- 2 – ALTHUSSER, L. Os defeitos da economia clássica; esboço do conceito de tempo histórico. In: _____; BALÍBAR, E.; ESTABLET, R. *Ler O Capital*. Rio de Janeiro, Zahar, 1980. v. 3, p. 29-60.
- 3 – O ATAQUE ao tesouro. *Veja*, São Paulo (896): 82-4, nov. 1985.
- 4 – BATES, H. W. *O naturalista no rio Amazonas*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1944. 2 v. (Brasiliiana, 237).
- 5 – BASTOS, A. C. Tavares. *O valle do Amazonas; a livre navegação do Amazonas, estatística, produção, comércio, questões fiscaes do valle do Amazonas*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1937. 441 p. (Brasiliiana, 106).
- 6 – BECKER, B. K. Fronteira e urbanização repensadas. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, 47(3/4): 357-71, 1985.
- 7 – BUCH-HANSEN, M.; NIELSEN, B. Marxist geography and the concept of territorial structure. *Antipode*, Worcester 9(2): 1-11, 1977.
- 8 – CARDOSO, F. H.; MÜLLER, G. *Amazônia: expansão do capitalismo*. São Paulo, Brasiliense, 1977. 205p.
- 9 – CONFINS do mundo. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 18 ago. 1985. Revista de Domingo, p. 8-10.
- 10 – CORRÊA, R. L. Repensando a teoria das localidades centrais. In: *novos rumos da geografia brasileira*. Milton Santos, coord., São Paulo, HUCITEC, 1982. p. 50-65.
- 11 – CRUZ, E. *História de Belém*. Belém, Universidade Federal do Pará, 1973. 2v. (Coleção Amazônica. Série José Veríssimo).
- 12 – DIAS, C. V. Marabá; centro comercial da castanha. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, 20(4): 383-425, 1958.
- 13 – _____. Sistema urbano. In: *Geografia do Brasil*. Rio de Janeiro, IBGE, 1977, v. 1, Região Norte. p. 425-62.
- 14 – DIAS, M. Nunes. *A companhia geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Belém, Universidade Federal do Pará, 1970, 2 v. (Coleção Amazônica. Série José Veríssimo).
- 15 – EGLER, E. A zona bragantina no Estado do Pará. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, 23(3): 527-55, 1961.
- 16 – FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1963. 289 p.
- 17 – GONÇALVES, L. *O Amazonas; esboço histórico, chorográfico e estatístico até o anno de 1903*. New York, Hugo J. Hanf, 1904. 117 p.
- 18 – GUERRA, A. T. *Estudo geográfico do Território Federal do Acre*. Rio de Janeiro, IBGE, 1955. 294 p.
- 19 – HÉBETTE, J. Grandes projetos e transformações na fronteira. *Espaço & Debates*, São Paulo, 5(15): 75-85, 1985.
- 20 – JOBIM, A. *O Amazonas: sua história* (Ensaio antropogeográfico e político). São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1957. 301 p. (Brasiliiana, 292).
- 21 – JOHNSON, E. A. J. *The organization of space in developing countries*. Cambridge, Harvard University Press, 1970. 425 p.
- 22 – KOSIK, K. *Dialética de concreto*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1969. 230 p.
- 23 – LE COINTE, P. *L'Amazonie brésilienne; le pays, ses habitants, ses ressources*. Notes et statistiques jusqu'en 1920. Paris, A. Challamel, 1922. 2 v.

- 24 — MACHADO, L. O. Significado e configuração de uma fronteira urbana na Amazônia. In: *Congresso Brasileiro de Geógrafos*, 4., São Paulo, 1984. *Anais...* São Paulo, Associação dos Geógrafos Brasileiros, 1984. p. 35-6.
- 25 — MATZNETTER, J. O sistema urbano no Norte e Nordeste do Brasil e a influência das novas estradas. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, 43(1): 99-112, 1981.
- 26 — MENDES, A. *A invenção da Amazônia*. Belém, Universidade Federal do Pará, 1974. 193 p. (Coleção Amazônica. Série Tavares Bastos).
- 27 — MESQUITA, M. G.; EGLER, E. G. Povoamento. In: *A organização do espaço na faixa da Transamazônica*. Orlando Valverde, coord., Rio de Janeiro, IBGE, 1979. v. 1, p. 56-79.
- 28 — MIYAZAKI, N.; ONO, M. O aviamento na Amazônia; estudo sócio-econômico sobre a produção de juta. *Sociologia*, São Paulo, 20(3): 366-96, 1958.
- 29 — _____; _____. O aviamento na Amazônia; estudo sócio-econômico sobre a produção de juta. *Sociologia*, São Paulo, 20(4): 530-63, 1958.
- 30 — MOREIRA, R. A geografia serve para desvendar máscaras sociais. In: _____. *Geografia: teoria e crítica*. Petrópolis, Vozes, 1982. p. 33-63.
- 31 — NEVES, A. M., LOPES, A. M. T. Os projetos de colonização. In: *A organização do espaço na faixa da Transamazônica*. Orlando Valverde, coord., Rio de Janeiro, IBGE, 1979, p. 80-120.
- 32 — NOVACK, G. et alii. *La ley del desarrollo desigual y combinado*. México, Quinta Sol, 1981, 122 p.
- 33 — OLIVEIRA, A. E. A ocupação humana. In: *Amazônia; desenvolvimento, integração e ecologia*. E. Salati, M. O. R. Shubert, W. Junk, A. E. Oliveira. São Paulo, Brasiliense; Brasília, CNPq, 1983. p. 144-327.
- 34 — PENTEADO, A. R. *Belém do Pará; estudo de geografia urbana*. Belém, Universidade Federal do Pará, 1968. 2 v.
- 35 — PRADO JR., C. *História econômica do Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1959. 348 p.
- 36 — PROJETO Trombetas. Relatório Anual. Rio de Janeiro, 1984.
- 37 — A REGIÃO de Porto Velho. Mesquita, M. G.; Bulhões, M. G. et alii. In: *A organização do espaço na faixa da Transamazônica*. Orlando Valverde, coord., Rio de Janeiro, IBGE, 1979. v. 1, p. 226-44.
- 38 — REGIÕES de influência das cidades. Rio de Janeiro, IBGE. DIERE. Inédito.
- 39 — REIS, A. C. Ferreira. *O processo histórico da economia amazonense*. Belém, s. ed., 1943. 108 p.
- 40 — RELATÓRIO Carajás. Rio de Janeiro, CVRD, 1985.
- 41 — ROCHEFORT, M. A organização urbana da Amazônia Média. *Boletim Carioca de Geografia*, Rio de Janeiro, 12(3/4): 15-29, 1959.
- 42 — SANTOS, M. *Por uma geografia nova*. São Paulo, HUCITEC, 1978, 236 p.
- 43 — _____. Organização do espaço e organização social; o caso de Rondônia. *Boletim Carioca de Geografia*, Rio de Janeiro, 32: 51-77, 1982.
- 44 — SANTOS, R. A. Oliveira. *História econômica da Amazônia (1800-1920)*. São Paulo, T. A. Queiroz, 1980. 374 p.
- 45 — SILVA, M. F. Ferreira da. *O desenvolvimento comercial do Pará no período da borracha (1870-1914)*. Dissertação (Mestrado) — Universidade Federal Fluminense, 1978.
- 46 — SMITH, C. A. Exchange systems and the spatial distribution of elites; the organization of stratification in agrarian societies. In: _____. *Regional analysis*. New York, Academic Press, 1976. v. 2, Social Systems. p. 309-74.
- 47 — A TRANSAMAZÔNICA que deu certo. *Isto é*, São Paulo (494): 92-5, jun. 1986.
- 48 — VELHO, G. O. *Frentes de expansão e estrutura agrária*. Rio de Janeiro, Zahar, 1972. 178 p. (Biblioteca de Ciências Sociais).
- 49 — WALLACE, A. R. *Viagens pelo Amazonas e rio Negro*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1939. 668 p. (Brasiliana, 156).

Obs.: As informações estatísticas não seguidas de uma indicação bibliográfica, são todas dos Recenseamentos Gerais do Brasil.

RESUMO

A periodização da rede urbana amazônica está apoiada na *combinação desigual* de: gênese dos núcleos urbanos, as funções que desempenham, a dependência a determinados produtos primários, o sítio urbano, o padrão espacial da rede, a ampliação dos centros da rede, o papel dos diferentes agentes sociais no processo produtivo, e as articulações com os espaços externos à Região. As fases são as seguintes:

a — fase inicial de implantação da Cidade de Belém e o início da conquista do Território (1616-1655);

b — fase caracterizada pelos fortins, aldeias missionárias e “drogas do sertão” (1655-1755);

c — curta e próspera fase sob a égide da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1785): expansão urbana;

d — fase de estagnação do final do Século XVIII à metade do Século XIX: estagnação urbana;

e — fase do *boom* da borracha (1850-1920): novos centros urbanos emergem e os antigos se revigoram;

f — nova fase de estagnação (1920-1960): estagnação urbana; e

g — fase pós 1960 que ainda perdura: a rede urbana é afetada pela forte ação do capital e do Estado — SUDAM, rodovias, projetos de colonização, projetos agropecuários, grilagem, projetos de mineração, SUFRAMA, hidrelétrica, etc. Núcleos urbanos novos ao longo de rodovias, *company town*, articulação maior com o Centro-sul do País e ascensão de Manaus à condição de metrópole regional são as principais modificações na rede urbana.