

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS – ICHL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE E
CULTURA NA AMAZÔNIA**

**URBANIZAÇÃO NO MÉDIO AMAZONAS: A IMPORTÂNCIA
DE ITACOATIARA (AM) COMO CIDADE INTERMEDIÁRIA**

CLAUDEMILSON NONATO SANTOS DE OLIVEIRA

**MANAUS
2007**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS – ICHL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE E
CULTURA NA AMAZÔNIA**

CLAUDEMILSON NONATO SANTOS DE OLIVEIRA

**URBANIZAÇÃO NO MÉDIO AMAZONAS: A IMPORTÂNCIA
DE ITACOATIARA (AM) COMO CIDADE INTERMEDIÁRIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia da Universidade Federal do Amazonas, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Sociedade e Cultura na Amazônia, área de concentração Processos Socioculturais na Amazônia.

Orientador: Prof.º Dr. José Aldemir de Oliveira

**MANAUS
2007**

Ficha Catalográfica
(Catalogação na fonte realizada pela Biblioteca Central - UFAM)

Oliveira, Claudemilson Nonato Santos de
O48a Urbanização no médio amazonas: a importância de
Itacoatiara (AM) como cidade intermediária / Claudemilson
Nonato Santos de Oliveira. - Manaus: UFAM, 2007.
184 f.; il.
Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na
Amazônia) — Universidade Federal do Amazonas, 2007.
Orientador: Prof. Dr. José Aldemir de Oliveira
1. Geografia histórica 2. Desenvolvimento urbano -
Itacoatiara 3. Sociologia urbana 4. Cidades e Vilas -
Amazônia I. Título
CDU 711.4 (811.3)(043.3)

CLAUDEMILSON NONATO SANTOS DE OLIVEIRA

**URBANIZAÇÃO NO MÉDIO AMAZONAS: A IMPORTÂNCIA
DE ITACOATIARA (AM) COMO CIDADE INTERMEDIÁRIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia da Universidade Federal do Amazonas, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Sociedade e Cultura na Amazônia, área de concentração Processos Socioculturais na Amazônia.

Aprovada em 26 de janeiro de 2007.

BANCA EXAMINADORA

Prof.º Dr. José Aldemir de Oliveira
Universidade Federal do Amazonas - UFAM

Prof.º Dr. Ricardo José Batista Nogueira
Universidade Federal do Amazonas - UFAM

Prof.º Dr. Gilberto de Miranda Rocha
Universidade Federal do Pará - UFPA

Prof.º Dr. Hideraldo Lima da Costa
Universidade Federal do Amazonas - UFAM

Prof.º Dr. Walmir Albuquerque Barbosa
Universidade do Estado do Amazonas - UEA

Para minha mãe Claudeth, que nos deixou tão cedo. A Edmilson, Honorina, Claudenilsa dedico este trabalho.

AGRADECIMENTOS

A construção de uma obra, por mais pessoal que seja, é partilhada por profissionais e amigos. Nestas circunstâncias, não poderia deixar de registrar meus sinceros agradecimentos àqueles que colaboraram para mais esta etapa de minha trajetória profissional.

A Deus, pela sua Onisciência.

Ao Prof.^o Dr. José Aldemir de Oliveira, orientador e amigo, que sempre acreditou e confiou neste trabalho, dispensando-me sempre a crítica necessária para o aperfeiçoamento e o incentivo para não desistir diante dos desafios.

Aos amigos Prof.^a Msc. Henriqueta Barbosa Spíndola e Prof.^a Msc. Sylvia Aranha de Oliveira Ribeiro, ao Promotor Público Francisco Gomes da Silva, dos quais pude desfrutar, em mais de 19 anos, de seus ensinamentos, contribuições e incentivos, que serviram de base para minha caminhada.

Aos Professores do PPGSCA, pela oportunidade do aprendizado; igualmente aos colegas de turma, pelas reflexões e críticas, tão importantes em mais esta etapa de minha formação intelectual e de cidadão.

Às bibliotecárias do Museu Amazônico e à secretaria do PPGSCA, pela atenção e profissionalismo.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas – FAPEAM, pela bolsa concedida pelo período de 20 meses, sem a qual este trabalho não seria uma realidade.

À Prefeitura Municipal de Manaus, pela dispensa para dedicar-me aos estudos.

Aos amigos e companheiros de Itacoatiara, especialmente ao Gabinete do Vereador Antônio Peixoto (PT) e sua assessoria; a Frank Queiros Chaves, por disponibilizar documentos que em muito contribuíram para este momento.

E a todos aqueles que, de forma direta ou indireta, tornaram este momento possível.

RESUMO

Este trabalho mostra o papel que cumprem as cidades intermediárias no desenvolvimento socioespacial urbano regional amazônico, a partir de uma reflexão sobre a cidade de Itacoatiara, na mesorregião centro-amazonense no Estado do Amazonas. O debate sobre cidades intermediárias não é recente no Brasil, remonta à década de 1970, quando das primeiras tentativas de abordagem sobre o tema, tendo como elemento definidor para a classificação do porte médio de uma cidade apenas o parâmetro demográfico. No entanto, estudos mais recentes propõem novos conteúdos teórico-conceituais, buscando identificar o papel funcional dessas cidades na rede urbana. Distanciamento de áreas metropolitanas, antecedentes históricos, situação geográfica favorável, representatividade política por meio de programas desenvolvimentistas especiais e estrutura para ofertar bens e serviços são características que figuram entre atributos para uma nova definição do que seja uma cidade intermediária. A análise sobre a importância da cidade de Itacoatiara em sua microrregião, a partir do estudo do processo de formação histórica e sistematização de dados secundários, levou em consideração estas referências para entender o papel das cidades intermediárias na organização do espaço regional e permitiu refletir sobre seus limites e potencialidades. Concluiu-se que Itacoatiara, como cidade intermediária, nutre de informação, tecnologia, bens e serviços e presença política aquelas cidades de menor porte, incapazes de realizar tal feito. Dessa forma, constitui-se como elo entre as pequenas cidades e os grandes centros urbanos, assegurando a produção, a circulação e o consumo do processo de acumulação capitalista. Assim, sem ela, haveria uma lacuna entre os diversos níveis de cidades e seus respectivos papéis na divisão social e territorial do trabalho.

Palavras-chave: Urbanização; Cidades intermediárias; Rede urbana; Amazônia.

ABSTRACT

This assignment shows the role of Intermediate Cities in the regional urban sociospatial Amazon development. This was extracted from a reflection about Itacoatiara city, an amazon central meson-region of Amazonas State. The discussion about Intermediate Cities is not recent in Brazil; it remounts to 1970's, when the demographic parameter was the only defining element of a medium size city during the first attempts of approaching Intermediate Cities. Nevertheless, recent studies offer new contents in theory and concepts in search of identifying the functional role of these cities in the urban network. Distance of metropolitan areas, historical records, favorable geographic location, political representation due to special development programs and structure to offer goods and services are some characteristics of a new definition of what an Intermediate City can be. The analysis about the importance of Itacoatiara city in its micro region, from the study of the historical formation process and systematization of secondary data, took into consideration these references to understand the role of Intermediate Cities in the regional space organization and permitted a reflection about their limits and potentials. It was concluded that Itacoatiara, is an Intermediate City that nurture smaller ones with information, technology, goods and services, and political presence since these smaller cities are not capable to realize all of these. This way, there is a link between smaller cities and the great urban centers, giving surety to production, circulation and consume of the capitalist accumulation process. Therefore, without this, it would have a gap among the various levels of cities and their respective roles in social and territorial work division.

Key-words: Urbanization; Intermediate Cities; Urban Network; Amazon

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 e 2 – Situação do deslocamento do povoado de Serpa.....	39
Figura 3 - Planta da Vila de Serpa, 1759.....	42
Figura 4 – Croqui da Freguesia de Serpa 1850.....	47
Figura 5 – Casas da Colônia Itacoatiara 1854.....	53
Figura 6 – Vila de Serpa 1858-1859.....	58
Figura 7 – Stone e Fazenda “Terra Preta” 1910.....	61
Figura 8 – Ponte sobre o Lago do Jauary 1929	63
Figura 9 – Mapa de expansão urbana 1759-1866.....	65
Figura 10 – Condutores de carro de boi.....	69
Figura 11 – Superintendência Municipal 1908.....	72
Figura 12 – Prédio Óscar Ramos & Cia. 1900.....	73
Figura 13 – Trabalhadores do Mercado Público.....	75
Figura 14 – Matadouro Municipal 1929.....	77
Figura 15 – Escadaria do Mercado Municipal	79
Figuras 16, 17 – Avenida Conselheiro Ruy Barbosa.....	81
Figura 18 – Mapa de expansão urbana 1759-1940	84
Figura 19 – Plano de fomento agropecuário para o Amazonas.....	87
Figura 20 – Vista aérea da Fábrica Brasiljuta.....	90
Figura 21 – Indústria Mil Madeireira Itacoatiara Ltda.....	101
Figura 22 – Planta urbana.....	103
Figura 23 – Prédio do Pólo Moveleiro.....	113
Figura 24 – Terminal Portuário Privativo Misto de Itacoatiara – TPPMI.....	120

Figura 25 – Eixo multimodal entre Sapezal (MT) e Itacoatiara (AM)	124
Figuras 26, 27 e 28 – Escola de fluviários, estaleiro e terminal de fertilizantes.....	127
Figura 29 – Vista aérea da cidade.....	133
Figura 30, 31, 32 – Vista da estrutura dos Portos.....	138
Figura 33 –Mapas das comunidades e rede hidrográfica.....	139
Figura 34 –Mapa de situação fundiária do município.....	141
Figura 35 – Mapa de vegetação do município.....	144
Figura 36 – Mapa de áreas antropizadas.....	145
Figura 37 – Mapa de distribuição dos Pólos Administrativos.....	147
Figura 38 – Setores da economia formal.....	160

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Elementos norteadores para investigação de Itacoatiara.....	37
Quadro 2 – População da Vila de Serpa.....	48
Quadro 3 – Conjuntos habitacionais construídos entre 1969-1987.....	102
Quadro 4 – Perfil das empresas de 1971 a 2000.....	107
Quadro 5 – Empresas por nacionalidade e valor exportado.....	109
Quadro 6 – População de Itacoatiara de 1950 a 1991.....	110
Quadro 7 – Estados e Municípios contemplados com ZPEs.....	117
Quadro 8 – As sub-regiões do Programa III Ciclo.....	122
Quadro 9 – Investimentos do TPPMI e Hidrovia Madeira/Amazonas-1997/2000.....	126
Quadro 10 – Exportação pelo Porto Graneleiro 1997 a 2005.....	129
Quadro 11 – População do município 1970 a 2000.....	131
Quadro 12 – Bens e serviços da microrregião de Itacoatiara atualizado para 2006.....	150
Quadro 13 – Instituições de ensino.....	153
Quadro 14 – Corpo funcional e atendimento de saúde.....	155
Quadro 15 – Polarização do comércio / indústria.....	159
Quadro 16 – Índice de Desenvolvimento Humano e renda.....	161
Quadro 17 – Rede de serviços.....	163

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
1 ALGUNS ESTUDOS SOBRE CIDADES MÉDIAS.....	16
1.1 Cidades médias no contexto nacional.....	18
1.2 Cidades médias: outras categorias de análise.....	26
1.3 As cidades médias na Amazônia.....	29
2 A GEOGRAFIA HISTÓRICA: DE SERPA À ITACOATIARA.....	35
2.1 Os antecedentes históricos.....	38
2.2 Primeiro movimento de expansão: a Colônia.....	45
2.3 Segundo movimento: o Juary.....	56
2.4 A borracha e a consolidação da cidade.....	66
2.5 Prefeito Isaac José Peres.....	78
2.6 Os Acordos de Washington e a juta.....	85
3 AS POLÍTICAS DESENVOLVIMENTISTAS.....	93
3.1 Programas desenvolvimentistas: as madeireiras.....	99
3.2 O porto graneleiro.....	115
4 CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA.....	135
4.1 Situação geográfica favorável.....	136
4.2 Oferta de bens e serviços.....	149
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	166
6 REFERÊNCIAS.....	170
ANEXO (S).....	184

INTRODUÇÃO

A urbanização na Amazônia, em grande parte, guarda profunda relação com a intervenção estatal, principalmente a partir da década de 1960, superando o índice anual de urbanização de todas as regiões do Brasil. O controle da terra, a política de migração induzida e financiada pelo Estado e o incentivo a grandes empreendimentos asseguraram o desenvolvimento da fronteira urbana.¹ Esta última, segundo Becker (1990), funcionou como recurso estratégico para a rápida ocupação da Região, antes mesmo da implantação de projetos de produção agrícola e industrial, reproduzindo características de fronteira econômica, representando, para o capital, um espaço de valor onde podem ser implantadas rapidamente novas estruturas e, ainda, servindo como reserva mundial de energia, além de “exercer o monopólio dos meios de produção – matérias-primas, mão-de-obra e terras” (BECKER, 1987, p. 5).

Desse modo, a cidade assumiu o papel de ser elemento de mediação entre políticas de desenvolvimento pensadas para a Região e a ressocialização da população migrante – a força de trabalho móvel, característica desse tipo de fronteira (BECKER, 1987).

Essas políticas produziram um conjunto de transformações sobre a urbanização da Região, cujas características, para as décadas de 1970 e 1980, podem ser descritas da seguinte forma: a valorização dos centros localizados às margens das rodovias; a reprodução de pequenos núcleos dispersos – povoados e vilas – vinculadas à mobilidade do trabalho; a retração de núcleos antigos, que ficaram isolados à margem da nova circulação; a implantação de franjas urbanas avançadas, correspondentes às cidades das companhias (*company towns*); e a concentração nas capitais estaduais (BECKER, 1990; CORRÊA, 1987).

No entanto, estudos mais recentes indicam novas tendências, não presentes nas décadas anteriores. De um lado, a proliferação de pequenas cidades e, de outro, o crescimento

¹ A fronteira urbana é a base logística para o projeto de rápida ocupação da região (BECKER, 1990).

dinâmico de novos núcleos urbanos – as cidades médias² – que na Amazônia cumprem o papel de centros sub-regionais (RIBEIRO, 1998).

As pequenas e médias cidades apresentam os maiores índices de crescimento populacional nas últimas décadas, inclusive superiores às grandes cidades, e detêm, segundo os dados do Censo 2000, 70% da população regional. No entanto, têm sido pouco estudadas no âmbito acadêmico. As primeiras tentativas de um novo olhar sobre as cidades médias referem-se às abordagens realizadas no Centro-Sul do País.

O debate sobre cidade média no Brasil não é recente, remonta à década de 1970, quando das primeiras tentativas de classificação e identificação delas no sistema urbano brasileiro. Segundo Sposito (2001), considerava-se, nesse período, cidade média as cidades com população urbana entre 50.000 e 250.000 habitantes. Mais recentemente, esse número foi elevado para cidades com população entre 100.000 e 500.000 pessoas. A metodologia adotada para essa classificação levou em consideração apenas o aspecto demográfico.

A novidade no debate é justamente a tentativa do exercício de um novo olhar sobre um tema um tanto antigo. Essa tentativa pode ser observada por intermédio dos trabalhos de Sposito (2001), Pontes (2001), Santos e Silveira (2001) e Amorin Filho e Rigotti (2002), que buscam, por meio de suas análises, mais do que uma classificação, a construção de um conceito de cidade média que supere a idéia apenas do quantitativo populacional e permita incorporar outros parâmetros de análise nas abordagens sobre esse nível de cidade.

Portanto, nesta dissertação, buscou-se identificar qual o papel que cumprem as cidades médias no desenvolvimento socioespacial urbano da Amazônia, por meio do estudo da cidade de Itacoatiara, no Estado do Amazonas. Para isto, no desenvolvimento do presente estudo, trabalhou-se com as seguintes hipóteses:

² Centros intermediários, cidades médias, cidades de porte médio, centros urbanos médios, cidades de posição intermediária na hierarquia urbana brasileira e cidades de extrato médio correspondem a termos similares (ANDRADE; LODDER, 1979, p. 36).

a) As políticas de desenvolvimento urbano implementadas na Amazônia foram definidoras do estágio em que se encontram as cidades médias e do papel que cumprem no contexto regional;

b) O dinamismo econômico apresentado por Itacoatiara e a sua estruturação intra-urbana não estão relacionados simplesmente ao patamar demográfico assumido por essa cidade nas últimas décadas, mas principalmente à capacidade que ela possui de responder às demandas regionais, seja do ponto de vista do capital, seja do ponto da força de trabalho, tornando-se importante nó de articulação de redes técnicas e de fluxos, tanto no contexto municipal como no contexto da mesorregião centro-amazonense.

A opção de estudar Itacoatiara deve-se ao fato de ela estar entre as principais cidades do Estado do Amazonas e por ela ser nossa cidade natal. Do ponto de vista populacional, é a quarta cidade mais populosa do Estado. Do ponto de vista político-administrativo, funciona como centro sub-regional e serve de referência para um conjunto significativo de municípios da região do médio Amazonas.

Neste estudo, utilizou-se como fonte de evidências dados documentais, assegurando os três princípios orientadores da coleta de dados: multiplicidade de fontes, criação de banco de dados e manutenção da cadeia de evidências.

Estes princípios foram materializados por meio dos seguintes procedimentos: revisão bibliográfica sobre a temática proposta, buscando dialogar com outros estudos afins, priorizando os relacionados à rede urbana, às cidades médias, à política nacional de desenvolvimento urbano e à urbanização na Amazônia; levantamento de dados primários e secundários referentes aos indicadores socioeconômico e demográfico que permitem identificar as transformações ocorridas no espaço urbano regional e local, por meio de publicações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), estudos realizados pelo Governo do Estado, Prefeitura Municipal de Itacoatiara e outras instituições públicas e

privadas; trabalho de campo no município de Itacoatiara, incluindo visitas a órgãos governamentais e confronto do material recolhido na pesquisa de campo e na interpretação da bibliografia selecionada e revisada.

Para efeito de apresentação, dividiu-se este trabalho em cinco partes. No primeiro capítulo, abordou-se como a teoria urbana e regional vem debatendo o tema cidades médias, o papel dessas cidades no processo de urbanização brasileira e as contribuições das políticas urbanas para o estágio atual em que se encontram essas cidades.

No segundo capítulo, fez-se um resgate histórico da cidade de Itacoatiara desde o século XVII até a década de 1960, buscando identificar, nesse interregno, os aspectos políticos, econômicos e sociais que contribuíram para que ela tivesse alcançado o papel de relevância regional.

No terceiro capítulo, foi abordado como as políticas desenvolvimentistas capacitaram a cidade por meio de programas e/ou projetos, e qual o papel que cumpre como centro intermediário, pela influência direta que tais ações governamentais provocaram para a espacialização da cidade.

No quarto capítulo, analisou-se a cidade de Itacoatiara quanto a sua importância como cidade intermediária na Amazônia. Para isto, levantaram-se fatores determinantes, como a situação geográfica favorável e a produção de bens e serviços, para que esta pudesse chegar ao estágio em que se encontra, além de se avaliar que papel ela cumpre hoje na mesorregião do médio Amazonas.

Por fim, são apresentadas as conclusões da pesquisa, nas quais se busca estabelecer uma conexão entre as proposições de diversos autores do que sejam os atributos para considerar-se o porte médio de uma cidade e a capacidade destes de servir de base para o estudo da cidade de Itacoatiara, no Estado do Amazonas.

I – ALGUNS ESTUDOS SOBRE CIDADES MÉDIAS

Mesmo diante da indefinição no trato com o termo “cidade média” entre muitos estudos urbanos, tal interpretação remete para uma série de tentativas de considerações conceituais. Nesse sentido, duas correntes têm obtido maior relevância quando se discute cidade média no contexto nacional. Um primeiro esforço nessa direção classifica a cidade pelo quantitativo populacional. A outra vertente enumera elementos qualitativos como forma de contrapor-se ao conceito demográfico, universalmente consagrado. Nessa perspectiva, têm-se como elementos de análise a situação geográfica; a importância regional; o afastamento de área metropolitana e a disponibilidade de bens, serviços e emprego que, juntos, formam um leque de critérios que fundamentam novas categorias de classificação daquilo que se convencionou chamar cidade média. Essa nova classificação tem entre seus teóricos Sposito (2001), Pontes (2001) e Santos e Silveira (2001).

No primeiro enfoque, como já referido, o aspecto demográfico é adotado nacionalmente como definidor de cidade média. Essa proposição evidencia-se com mais contundência a partir da década de 1970, quando, neste decênio, o retrato populacional para cidade média ficava entre 50 mil e 250 mil habitantes. Contemporaneamente, estudos de Santos (1993) e Santos e Silveira (2001) indicam esse mesmo quantitativo para 1970, no entanto, refazem a margem populacional, estimada atualmente entre 100 mil e 500 mil habitantes, evidentemente acompanhado o adensamento populacional que houve nas décadas posteriores.

Mesmo diante da influência que essa proposição tem sobre os estudos no território nacional, a vertente de classificação demográfica para Sposito (2001), por exemplo, não elucida o termo cidade média em sua plenitude. Isto porque, a princípio, inexistente relação

substancial entre o quantitativo populacional de determinada cidade e sua representatividade na configuração da rede urbana onde está situada e, também, porque exclui parcela considerável de cidades do território nacional que contêm todos os pré-requisitos que definem a cidade média menos o percentual de população. Isso significa dizer que cidades com o mesmo contingente populacional desempenham papéis diferenciados na sua região de influência. De outra forma, de acordo com Pereira (2004), considera-se que cidades que não atingiram o quantitativo populacional, como já citado, exercem papéis que sustentam uma estrutura econômica, política e social na região onde estão inseridas e, portanto, com a sua funcionalidade, são determinantes em receber e emitir modernidades. Ainda assim, para Sposito (2001), a cidade média é uma cidade com população acima da média regional que exerce influência em uma determinada sub-região, com funções que a fazem assumir o papel de pólo regional na hierarquia urbana, provendo o consumo coletivo da sub-região da qual faz parte.

Pontes (2001) confirma essa assertiva, especialmente quanto à realidade da cidade média no contexto da Amazônia, pois, mesmo que o fator demográfico desabilite de ser aplicado o termo cidade média a uma quantidade de cidades dessa Região, mesmo assim o circuito de relações que a fazem existir nesse meio está ligado ao fato de oferecerem um leque bastante variado de bens e serviços aos espaços microrregionais a elas ligados, suficientes para desempenharem o papel de centros de crescimento econômico regional.

Longe de assumir uma postura definitiva sobre o conceito de cidade média, o que se pretende é demonstrar a possibilidade de construção de outras variáveis conceituais diferentemente do critério demográfico. Para tanto, a emergência de estudos recentes nesse sentido pode contribuir para uma fundamentação teórico-conceitual mais consistente sobre este termo, como se pode observar a seguir.

1.1 – Cidades médias no contexto nacional

De modo geral, a cidade média tem como principal critério para a sua definição, como já dissemos, o quantitativo populacional. Segundo Amorin Filho e Rigotti (2002), se partirmos do ponto de vista demográfico para mensurar cidade média em outros países, deparamo-nos com uma gama de tamanhos, dependendo da região do globo. Na França, o quantitativo populacional está entre 100.000 e 150.000 habitantes. Na Rússia, de 50.000 a 100.000 pessoas. Na Alemanha, entre 20.000 e 100.000. Na África, a população da cidade média é de 10.000 a 52.000 habitantes. Na Ásia, varia de 20.000 a 250.000 habitantes. Na América do Sul, o termo cidade média varia bastante. Por exemplo, no Chile, pode ser de 56.000 habitantes; na Argentina, de 650.000, ou mesmo até 3.000 habitantes, na Bolívia.

Atualmente, com relação ao Brasil, segundo os critérios oficiais formulados pelo IBGE (1996), são consideradas cidades médias as unidades urbanas com população entre 100 e 500 mil habitantes. Pontes (2001) esclarece que essa discussão sobre cidade média como planejamento de política pública no Brasil inicialmente remete-nos para o Plano Decenal (1967-1976), em que o termo aparece, pela primeira vez, inserido no II Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (PND, 1975), pelo qual se tratavam as diretrizes no nível das macrorregiões brasileiras, as estratégias voltadas aos centros de médio porte. O II PND traz em sua estrutura um capítulo dedicado ao tema Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), no qual se propunha uma descentralização e interiorização do desenvolvimento nacional, a partir da desconcentração industrial, fomento à emergência de novos centros que fossem receptivos a essa redistribuição, redirecionamento de fluxos migratórios e suporte financeiro às novas atividades econômicas encarregadas de consolidar essa desconcentração irradiando-a pelo território nacional.

Para tanto, a Região Sudeste seria o centro irradiador dessa política e as cidades médias do seu entorno e das demais regiões apareceriam, nesse sentido, como absorvedoras

de um excedente da problemática metropolitana. Entretanto, havia entraves a serem superados, que Pontes (2001) assim enumera:

Investimentos em infra-estrutura e a regulamentação do solo nas regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e São Paulo, de modo a conter a taxa de crescimento dessas metrópoles e induzir à descentralização das atividades produtivas (...) para centros periféricos de porte médio com potencialidades locacionais (PONTES, 2001, p. 569).

A Região Sul é citada no II PND como dinamizadora e promotora do processo de planejamento integrado, com alocações orçamentárias para a construção de infra-estrutura urbana e equipamentos sociais, voltados para centros urbanos com população estimada acima de 50.000 habitantes.

Para a Região Nordeste, o II PND visava o crescimento das atividades produtivas e a melhoria na infra-estrutura funcional, bem como o soerguimento de equipamentos sociais para as capitais e pólos secundários regionais. Indicava-se, também, a dinamização dos núcleos urbanos regionais, os quais desempenhariam o papel de contenção do processo migratório, garantindo, assim, o suporte às atividades agroindustriais.

As duas últimas regiões brasileiras mencionadas no II PND, quais sejam Norte e Centro-Oeste, seriam contempladas com investimento nos núcleos urbanos de ocupação estrategicamente selecionados ao longo das rodovias de integração nacional, potencializando as funções dos centros sub-regionais para o desenvolvimento agropecuário, agroindustrial e agromineral. O conjunto dessas ações governamentais, de acordo com Francisconi e Sousa (1976) *apud* Pereira (2004), seria viabilizado a partir de três estratégias, conforme a seguir:

a) Fortalecer, através da estratégia de desenvolvimento urbano, a região metropolitana e reforçar as metrópoles regionais existentes; b) promover os núcleos urbanos de médio porte para que assumam as funções de elementos de apoio ao setor primário; c) dinamizar a urbanização em pontos estratégicos selecionados nos grandes eixos que cortam a região, como a Transamazônica, a Belém–Brasília e a Cuiabá–Santarém, de forma a promover também projetos setoriais especiais de natureza urbana ou pólos de apoio a projetos regionais específicos que venham a ser implantados (FRANCISCONI & SOUSA, 1976. *Apud* PEREIRA, 2004, p. 12).

Ante essa assertiva, as estratégias formuladas visando o incremento ao desenvolvimento urbano das cinco regiões do País, a partir da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), propunham-se os eixos que serviriam de diretrizes para o Programa Nacional de Capitais e Cidades Médias, o qual tinha entre suas metas centrais: emergência de novos pólos de desenvolvimento, distribuição equitativa de população e atividades econômicas, criação de novas vagas no mercado de trabalho e redução dos desníveis de renda. Deste modo, o desenho econômico-espacial formulado pela política urbana direcionada para a cidade média nada mais é do que a assimilação da “Teoria dos Pólos”, que se consolida no contexto nacional, materializando a concepção geral de crescimento econômico proposto por François Perroux.³ Sendo assim, o direcionamento de investimentos estatais em forma de infra-estrutura para essas cidades intermediárias demonstra a intenção governamental de conter o crescimento dos grandes centros metropolitanos. Desta forma, Andrade (2000) identifica características semelhantes daquelas defendidas na década de 1970 no papel que as cidades médias deveriam representar, ou seja, essas cidades seriam vistas como áreas reservadas para absorver os fluxos migratórios, que seriam, assim, desviados de sua rota original rumo às grandes metrópoles; essa contenção de

³ O conceito de pólo de crescimento, proposto por Perroux (1950), de acordo com Faissol (1978), refere-se ao modelo de crescimento econômico, calcado na tese de que esse crescimento só poderia ocorrer de forma pontual numa dada região, atingindo com intensidades variáveis o conjunto da economia. Para isso, seria necessária a atração de indústrias motrizes (refinaria, siderurgia, transportes, química, etc.), para onde fluiriam investimentos públicos e privados, como meio de consolidar o pólo e, conseqüentemente, mediante o aumento do volume de produção (e de compra de serviços produtivos), aumentaria o volume de produção (e de compra de serviços) de outras ou várias indústrias. Com essas ações de investimento, o crescimento do pólo poderia ser irradiado para toda grande região.

população era vista como uma das principais características da política pública urbana desse período.

É importante frisar que, a partir da década de 1970, iniciam-se proposições de estudo visando conceituar cidade média, assim como tipificar os modelos de cidades médias existentes no território nacional. Nesse propósito, Pontes (2001) classifica os centros urbanos em dois grupos. Inicialmente aqueles que seriam responsáveis pela desconcentração, cujo papel funcional seria uma alternativa a cidades do porte do Rio de Janeiro e São Paulo. Para estes, o programa governamental propunha melhorias na infra-estrutura regional de comunicação e transportes, assim como implantação de distritos industriais e de mecanismos de proteção ao meio ambiente. O segundo grupo de cidades médias serviria como pólo de irradiação do crescimento econômico para as regiões que deveriam desenvolver-se a partir desses centros. Para esses centros, o programa daria, como suporte, melhoria regional do sistema de transportes e comunicação, apoio à comercialização e armazenamento de produtos primários, disponibilização de recursos para a indústria regional, investimento em recursos humanos e no soerguimento de equipamentos urbanos. Tem-se com esses referenciais o surgimento das primeiras hipóteses para classificação da função que as cidades médias teriam no Brasil. No seu texto, Pontes (2001) cita estudo de Rochefort (1975), pelo qual este autor estabelece, de forma preliminar, a definição de cidade média como sendo um centro urbano cuja função é servir de sustentáculo às atividades econômicas na região de seu raio de influência. Rochefort (1975) *apud* Pontes (2001) também sugere a classificação das cidades médias brasileiras em dois grandes grupos, entre estes cidades médias integradas à rede urbana e as cidades médias situadas à margem da rede urbana hierarquizada.

O primeiro grupo, localizadas sobretudo nas regiões Sul e Sudeste do País, tenderia a sofrer o impacto da ação das metrópoles aí instituídas, cujas conseqüências produziriam um sistema urbano que pode denominar-se como altamente diferenciado e complexo,

identificando-se na sua estrutura hierárquica três níveis: 1) cidades médias receptoras da desconcentração industrial da grande metrópole; 2) cidades médias voltadas para o turismo e estâncias termais⁴ que, pela situação privilegiada em serras ou no litoral, atenderiam a demanda de população de alta renda; 3) cidades médias complexas, as quais teriam como característica a capacidade de diversificar sua atuação no setor industrial, de bens e serviços e agropecuário. Para Pontes (2001), a última categoria poderia ainda ser tipificada em três subgrupos: cidades médias complexas fortemente integradas numa rede urbana solidamente hierarquizada (Ribeirão Preto); cidades médias complexas parcialmente integradas a um sistema urbano ainda bastante organizado (Caxias do Sul); cidades médias que permaneceram à margem de sistemas urbanos cuja estruturação é ainda incerta (Blumenau, Joinville ou Juiz de Fora).

No segundo grupo, associam-se cidades situadas à margem de redes urbanas hierarquizadas. São, portanto, aquelas cidades que, para Pontes (2001), estão fora do domínio geoeconômico das redes fortemente estruturadas, ou seja, próximas das grandes metrópoles. Distinguem-se pelo tipo de sua base econômica, das necessidades dela decorrentes e por sua área de influência. Estruturam-se em quatro subgrupos:

1. Cidades médias que constituem centros terciários das zonas de agricultura tradicional. Sua função está ligada às atividades de comercialização e escoamento da produção agropecuária de sua região. Retratam uma função urbana pouco dinâmica, pelo baixo nível de renda e de vida, voltadas normalmente para atividades tradicionais como o artesanato. Predominam na Região Nordeste (Caruaru e Feira de Santana).
2. Cidades médias que servem de ponto de apoio às zonas de colonização agrícola. São fortemente influenciadas pela economia provinda da agricultura. No entanto,

⁴ Cidades cujo potencial turístico está relacionado com a exploração de água termal proveniente do subsolo, que aflora por meio de rachaduras na rocha, proporcionando, pela sua pureza, associada à temperatura, relaxamento muscular, revigoração físico e diminuição do estresse. São por natureza cidades turísticas.

alguns fatores as distinguem das anteriores, por exemplo: dinâmica diretamente voltada para o avanço da frente de colonização, inexistência de estrutura econômica preestabelecida. Como exemplo tem-se, no oeste do Paraná, Cascavel e Toledo e, na Amazônia, Santarém e Altamira.

3. Cidades médias essencialmente administrativas. São freqüentemente capitais de Estados, cuja base econômica não conseguiu suscitar outras funções fundamentais, subsistindo, portanto, em virtude do terciário público e dos salários que este distribui. Essas cidades diferenciam-se pela natureza e pela amplitude das funções anexas que puderam emergir, muitas vezes motivadas pelo próprio crescimento urbano. Como exemplo, tem-se Maceió e Aracaju.
4. Cidades médias que canalizam produtos básicos destinados à exportação. Apareceram com a necessidade de auferir divisas com produtos do setor agrícola e mineral. Essas cidades, necessariamente portuárias, apresentam-se ao longo do litoral brasileiro e constituem o núcleo inicial de uma grande parte das grandes cidades contemporâneas. Certos centros urbanos, nas zonas que ficam à margem da industrialização, permaneceram quase exclusivamente ligados a essa função de canalização da produção para a exportação. Tem-se, como exemplo, Ilhéus e Macapá.

É importante reiterar que as políticas públicas do governo federal para as cidades médias, de acordo com Steinberger e Bruna (2001), vigoraram no Brasil entre 1976 e 1986 e quantificam-se em dois períodos. De início, começando do ano de 1976 e estendendo-se até 1979, por meio do Programa de Apoio às Capitais e Cidades de Porte Médio, quando houve suporte financeiro do Tesouro Nacional, associado com os recursos de governos estaduais e municipais, além das superintendências de desenvolvimento regional, sob gestão da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPU). Segundo as autoras, ante a

dificuldade de gestão dos recursos, em meados de 1979, foi necessária a elaboração de outro projeto com o fito de dar prosseguimento ao Programa Especial para as Cidades de Porte Médio financiado pelo Banco Mundial (Bird), que até a década de 1980 haveria de beneficiar 113 cidades médias em todas as regiões do Brasil e gastos de US\$ 503 milhões, com a previsão de atender, direta e indiretamente, aproximadamente 18 milhões de pessoas. Dentre as cidades da Região Norte atendidas pelo projeto, estavam Manaus (AM), Ji-Paraná, Porto Velho e Vilhena (RO), Boa Vista (RR), Rio Branco (AC) e Macapá (AP).⁵

Um segundo movimento, nesse sentido, foi o Projeto Especial de Cidades de Porte Médio (PECPM), que usaria novamente dinheiro do Bird, com a quantia aproximada de US\$ 200 milhões gastos em 996 projetos que beneficiariam 24 cidades das Regiões Nordeste, Sudeste e Sul, atingindo aproximadamente o quantitativo de 3,5 milhões de pessoas. Nele constavam ações direcionadas à criação de empregos e renda, saneamento, transporte, energia elétrica, habitação, lazer, educação, saúde e treinamento para a municipalidade visando à gestão das políticas públicas dentro do raio de sua ação.

Para Pereira (2004), a avaliação feita em 1984 pelo Conselho Nacional de Política Pública (CNDU) apresentou alguns aspectos positivos do programa, por exemplo, a criação de um processo de planejamento que envolveu a formação de recursos humanos nos governos municipais e a criação de mecanismos de gestão pública, tais como: planos setoriais, cartografia, legislação sobre o uso do solo, proporcionando ainda a integração entre diferentes níveis de governo e a ampliação da infra-estrutura econômica, viária e social das cidades alcançadas por estes programas.

Entretanto, um conjunto de avaliações divergentes realizadas no período sobre o programa põe dúvidas quanto ao seu sucesso. Para Steinberger e Bruna (2001), o insucesso da política urbana representada pelo projeto decorre da fragilidade institucional dos órgãos

⁵ Observa-se, nesse período, que o conceito de “cidade média” incluía as capitais estaduais.

coordenadores, pois não conseguiram uma associação entre a política urbana proposta e a ação econômica central. Destas questões, originaram-se outras que inviabilizaram o sucesso do programa, como o não-direcionamento regional da implantação industrial e das correntes migratórias; a dependência política e financeira dos municípios em relação ao poder central; a dificuldade de relação entre diferentes instâncias de governo e a inadequação do perfil das cidades médias escolhidas, pois muitas delas eram capitais e tinham a atividade econômica baseada na administração pública e no setor terciário, ou seja, ressentiam-se de uma base econômica que pudesse gerar postos de trabalho.

Contudo, segundo Andrade e Serra (2001), os estudos em torno da cidade média obtiveram grande repercussão nos anos de 1970, decaindo dessa situação privilegiada nas décadas posteriores. Diante disso, detendo-se à análise entre as décadas de 1980 a 1990, constata-se a quase inexistência de ações governamentais voltadas para as médias cidades, assim como estudos cuja temática versasse sobre este perfil de cidades. Entretanto, no fim dos anos de 1990, a discussão sobre este tema é retomada a partir do prosseguimento de pesquisas, realização de conferências e congressos, bem como de outros eventos acadêmicos e governamentais, abordando a diversidade de mensurar-se o tamanho dessas cidades e sua aplicação na classificação desse perfil urbano no Brasil e no exterior, sempre indicando o quantitativo demográfico como a variável norteadora para a classificação da cidade média.

Todavia, a falta de um discurso que unifique a utilização terminológica da cidade média é um impasse que precisa ser superado, visto que só a dimensão quantitativa da população é uma noção inexpressiva e insuficiente diante dos demais aspectos que caracterizam a cidade média por meio de variáveis que se contrapõem à já consagrada categoria demográfica. Nesse sentido, abordaremos alguns estudos que reforçam a necessidade de dar suporte teórico-conceitual a este perfil de cidade.

1.2 – Cidades médias: outras categorias de análise

Uma primeira variável a ser posta em relevo seria a noção de se entender a situação geográfica favorável, no sentido proposto por Sposito (2001), a qual assim se refere pela relação de proximidade dessa rede de cidades com estradas, cursos d'água, acessibilidade a recursos naturais, disponibilidade de bens e serviços à demanda solvável, ou seja, as oportunidades tanto para o desenvolvimento econômico quanto para o social. A consolidação conceitual dessa noção de cidade, porém, só passa a ser viabilizada com a articulação desses fatores, atrelada a outros aspectos que devem compor essa mesma análise.

Um deles é o não-pertencimento a áreas de grande porte. Assim, conforme Sposito (2001), tanto maiores serão os papéis urbanos dessas cidades quanto mais distantes estejam de outras pertencentes à escala superior na hierarquia urbana e possam oferecer mais bens e serviços à sociedade. Entretanto, isto não significa o isolamento das relações espaciais com os espaços mais próximos ou mais distantes.

Isto nos remete a outro aspecto que deve ser levado em conta. Não é possível reconhecer uma cidade média e o papel intermediário que desempenha sem avaliar as relações que estabelece com o espaço rural, com as cidades de menor porte em seu entorno (circulação de pessoas, mercadorias, informações, valores e idéias) e com cidades de maior porte:

Os valores e idéias que se constroem e se difundem são também essenciais para se compreender as relações, mesmo econômicas, que geram a constituição de uma área polarizada por uma cidade. A construção da idéia de pertencimento a uma região ou área de influência de uma cidade (média ou não) é, sem dúvida, um dos níveis de determinação do estabelecimento das relações que definem a sua existência (SPOSITO, 2001, p. 628).

Do ponto de vista do consumo, as cidades médias constituem-se pólos para onde os moradores de áreas rurais ou cidades menores estão dispostos a deslocar-se para suprir necessidades não satisfeitas em seu local de origem; ou podendo ser adquiridas pelos

modernos sistemas de comunicação, sem a necessidade do deslocamento físico do consumidor. Portanto, ao considerar a situação geográfica favorável de uma cidade, o distanciamento das áreas metropolitanas e a capacidade de conectividade entre pequenos e grandes centros urbanos, podemos dizer que tais atributos são características que devem ser levadas em conta na identificação de cidades médias.

Por conseguinte, Pontes (2001), estabelece um conjunto de procedimentos metodológicos para a investigação e identificação das cidades médias do Estado de São Paulo, sendo estes dimensionados em dois eixos – critérios espaciais e critérios intra-urbanos:

1. Critérios Espaciais. a) Relevância regional – é entendida como um critério comparativo, pelo qual uma cidade se destaca em face do conjunto das cidades da Região, do Estado ou da Microrregião. Por esse critério, uma cidade de porte médio em determinada região poderia ser meramente um centro de pequeno porte. O critério tendia, portanto, a relativizar a questão da dimensão, diminuindo a importância da classificação dos centros em grandes, médios e pequenos; b) Localização em relação aos eixos principais – conceito que está relacionado com o sistema de transportes, e a conectividade por via rodoviária, assim como os fluxos que estabelecem com outros centros; c) Existência de programas especiais na área – este critério está relacionado à implantação de empreendimento governamental, o qual serve de atrativo para outros investimentos; d) Distanciamento de outras aglomerações – aqui se pode identificar a ligação de fluxos com o entorno, bem como a dependência ou não da metrópole; e) Posição estratégica – refere-se a aspectos de oportunidade econômica para novos investimentos e está ligada às potencialidades da situação geográfica.

2. Critérios intra-urbanos. Busca particularizar o ambiente urbano destacando as seguintes características: a) Dimensões demográficas – define a dimensão das classes de cidades do programa – grande, média e pequena – e implicavam uma consideração relativa ao tamanho das áreas consideradas; b) Desempenho recente – aqui o critério refere-se à atualização do dinamismo econômico do centro considerado; c) Grande proporção de migrantes recentes – relaciona-se aos fluxos migratórios e sua relação com o crescimento da população; d) Estrutura da População Economicamente Ativa (PEA) – ligada ao setor secundário; e) Pobreza urbana – a intenção aqui era considerar como critério para ingresso no programa a necessidade de investimento em função de um desequilíbrio muito grande na distribuição de renda; f) Evolução urbana recente – relaciona-se à quantificação da taxa de urbanização.

Como uma síntese dessa primeira parte do trabalho, apesar das dificuldades de composição de critérios qualitativos para definição de cidade média, compôs-se um conjunto de atributos, com base nos autores analisados,⁶ para delimitar o que se compreende como cidade média e, conseqüentemente, abordá-la na Amazônia à luz dessas contribuições. Portanto, os estudos dos diferentes autores até aqui vistos expressam um importante exercício de construção de uma abordagem qualitativa sobre a noção de cidade média ou intermediária, buscando novos parâmetros para a construção desse conceito, que avancem para além da classificação que toma como principal parâmetro o quantitativo populacional. Nesse aspecto, observam-se diferentes perspectivas de conceituação do que seja cidade média, que apresentam limites e possibilidades para subsidiar a composição de critérios que, por sua vez, permitam identificar e caracterizar a emergência de novas cidades médias na Amazônia.

⁶ Santos e Silveira (2001), Sposito (2001), Pontes (2001), Amorim Filho e Serra (2001) e Amorim Filho e Rigotti (2002).

1.3 – As cidades médias na Amazônia

A dimensão das mudanças têmporo-espaciais ocorridas na Amazônia vai para além das novas relações de significado econômico. Assim, a reestruturação urbana regional implica também uma reestruturação dos modos de vida.

As cidades ligadas aos setores da mineração, indústria madeireira e agropecuária experimentaram novo dinamismo, alterando a rede urbana regional, seja por meio da multiplicação de novos núcleos, planejados ou não, seja pela redefinição de antigos núcleos urbanos que alçaram a categoria de verdadeiros centros regionais.

Neste sentido, estudos recentes de Ribeiro (1998) propõem uma caracterização dos núcleos urbanos na Amazônia, buscando identificar o papel que cada um cumpre na rede urbana regional. Segundo sua proposição, esses núcleos apresentam características funcionais complexas, ou seja, desempenham múltiplos papéis, relacionados a três tipos de interações espaciais geradores de rede: a produção, a distribuição (difusão) e a gestão (decisão).

No que se refere à produção, esse autor elaborou uma tipologia para a classificação desses centros de acordo com a atividade econômica predominante, a partir de critérios populacionais para 265 centros selecionados, cuja disposição se apresenta da seguinte forma:

1. Centros com predomínio das atividades industriais.

Compreende os centros que têm mais de 60% do valor total de suas receitas e da produção oriundas do setor industrial, desde que o setor comercial não ultrapasse 20% (Manaus, Oriximiná, Almerim, Santana do Araguaia e Santa Isabel do Pará, no Pará; e Barra do Bugres, no Mato Grosso).

2. Centros com combinação de atividades comerciais e industriais.

Compreende os centros que apresentam equilíbrio entre os setores comercial e industrial, como as capitais estaduais – Belém (PA), São Luís (MA), Cuiabá (MT), Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Macapá (AP) e Boa Vista (RR) – e centros

menores, como Imperatriz, no Maranhão; Santarém, no Pará; Várzea Grande e Rondonópolis, no Mato Grosso; Araguaína, no Tocantins; e Ji-Paraná, em Rondônia.

3. Centros com atividades ligadas aos produtos agropecuários.

Abarca os centros que apresentam a combinação entre os setores comercial e agropecuário, com predominância da comercialização de produtos agropecuários (Bragança e Itaituba, no Pará; Gurupi, no Tocantins; Balsas, no Maranhão; Alto Araguaia, no Mato Grosso; e Tabatinga, no Amazonas).

4. Centros com atividades ligadas aos produtos extrativos vegetais.

São centros que englobam a combinação entre os setores comercial e agropecuário, com predomínio da comercialização de produtos vegetais (Manicoré, Novo Aripuanã, Tapauá, Eirunepé, Carauari e Tefé, no Amazonas; Basiléia, no Acre; Alenquer, no Pará; Coroatá, São Bento e Monções, no Maranhão, e Guarantã do Norte, no Mato Grosso).

5. Centros com atividades ligadas aos produtos agropecuários e extrativos vegetais.

São os centros que combinam os setores comercial e agropecuário, com comercialização de produtos primários (Santa Inês, Barra do Corda e Pinheiro, no Maranhão; Tucuruí, no Pará; Santana, no Amapá; Parintins, no Amazonas, e Alta Floresta, em Mato Grosso).

Como resultado, o autor chegou aos seguintes números. Dos 265 núcleos selecionados, 40% foram classificados como ligados à comercialização dos produtos agropecuários; 21% combinando atividade comercial e industrial; e, por fim, 8,7% ligados à comercialização de produtos extrativos vegetais. Desse total, 204 centros (77% do total) destacaram-se como centros com especialização funcional.

Nesta diversidade de papéis e funções, cada cidade mantém relação entre si por meio de seus fluxos de matérias-primas, bens intermediários e/ou produtos finais. Além das funções

econômicas, estas servem de suporte para que outras cidades possam assumir seu papel dentro da rede de localidades centrais.

Com relação ao papel das cidades na distribuição de bens e serviços na rede, Ribeiro (1998) identificou cinco níveis de centralidades:⁷

- a) As Cidades Locais. O papel delas remete a centros subordinados diretamente a algum outro centro da Amazônia de nível hierarquicamente superior (60% das 400 cidades da Região).
- b) Os Centros Emergentes ou Decadentes. Cidades que apresentam função de baixa complexidade, além de pouca capacidade de atrair outros municípios próximos. Ocupam posição intermediária entre centro local e de zona (29 municípios aqui se incluem).
- c) Os Centros de Zona. São municípios que apresentam funções centrais com predomínio de baixa complexidade, no entanto apresentam, em proporções menores, funções de média e alta complexidade (num total de 155 municípios).
- d) Os Centros Sub-Regionais. Cidades de nível intermediário entre as de zona e as cidades regionais. Na hierarquia de rede ocupam a segunda posição em sua área de influência. Aqui são identificadas as cidades médias da região amazônica (15 cidades no total).
- e) Os Centros Regionais. Exercem função central na região, disponibilizam uma variada gama de bens e serviços. São eles: São Luís (MA), Cuiabá (MT), Belém (PA) e Manaus (AM).

Percebe-se, pelo estudo de Ribeiro (1998), que as quinze cidades médias identificadas na Amazônia, ou centros sub-regionais, como se refere o autor, são importantes cidades que

⁷ Segundo a Teoria dos Lugares Centrais, a natureza da rede pode ser compreendida por meio da hierarquização de seus centros por intermédio de sua oferta de bens e serviços. Dessa forma, as necessidades mais imediatas serão satisfeitas em locais mais próximos e as necessidades mais sofisticadas em locais mais distantes. A capacidade de oferta dos bens e serviços é que definem o nível de centralidade de um centro. Quanto maior o centro, maior a sua capacidade de oferta e atendimento de demandas (RIBEIRO, 1998).

têm por função distribuir bens e serviços para a região na qual estão inseridas, tendo suas principais características definidas como: a) Cidades que se apresentam como frente pioneira agropastoril e mineral (Araguaína e Gurupi, no Tocantins; Rondonópolis e Várzea Grande, no Mato Grosso; Ji-Paraná e Vilhena, em Rondônia); b) Cidades situadas próximas da área nordestina do Maranhão – Imperatriz, Bacabal, Caxias e Santa Inês; c) Cidades pertencentes à Amazônia dentrítico-ribeirinha, com funções antigas ou revigoradas, como: Rio Branco, no Acre; Santarém, no Pará; Porto Velho, em Rondônia; d) Cidades cuja funcionalidade está intimamente ligada às estradas: assim temos Marabá e Castanhal, no Pará. Sobre esse aspecto, nos estudos de Ribeiro (1998), Belém constitui-se no principal centro na distribuição de bens e serviços na Amazônia, tendo sob sua influência 136 centros, 3 cidades médias do Pará (Castanhal, Santarém, Marabá), 33 centros de zona e 6 centros emergentes. São Luís obtém a segunda posição, polarizando 3 cidades médias (Bacabal, Caxias e Santa Inês), 33 centros de zona, 11 centros emergentes ou decadentes e 46 centros locais. Por sua vez, Manaus fica na terceira posição, polarizando 19 centros de zona, 3 centros emergentes ou decadentes e 44 centros locais. Manaus, até 1998, não polarizava nenhuma cidade média na Amazônia. No entanto, no mesmo estudo proferido por Ribeiro (1998), as 15 cidades médias na Amazônia são identificadas também pelo quantitativo populacional, que varia entre 53.598 e 334.661⁸ habitantes como Vilhena e Porto Velho (RO), respectivamente.

Em vista disso, reforça-se a proposição de Pontes (2001) de que as cidades médias da Amazônia, apesar de desempenharem papel importante na rede urbana regional, têm diminuído seu quantitativo populacional se comparadas com as cidades médias do Centro-Sul. Entretanto, o fator demográfico por si só não garante uma hierarquização do estrato médio de cidades da Amazônia, visto que, dos 449 municípios da Região Norte, 41 têm população entre 50 mil e 500 mil habitantes, mas apenas 15 foram classificados por Ribeiro (1998). Se o

⁸ Dados referentes ao Censo Demográfico realizado pelo IBGE no ano de 1991.

critério do quantitativo demográfico for o escolhido, as cidades médias deveriam ter entre 100 mil e 500 mil habitantes, no entanto, 4 cidades médias apresentadas por Ribeiro (1998) seriam rebaixadas dessa posição, a saber: Gurupi (TO), Vilhena (RO) e Santa Inês e Bacabal (MA), por conterem população abaixo desse percentual. Portanto, nem todas podem ser consideradas de porte médio, visto que o aspecto qualitativo pelo qual optamos exige que estas sejam identificadas a partir do papel e importância funcional que cumprem e estabelecem na rede regional urbana. No entanto, nosso intento até aqui foi fazer uma revisão dos estudos sobre cidade média, destacando as concepções e avanços teóricos que vêm orientando as pesquisas sobre cidade média ou intermediária.

Para fins deste estudo, definiremos que cidades médias são cidades não-integrantes de áreas metropolitanas, das quais guardam relativa distância, cuja população total varia entre 100 mil e 500 mil habitantes. Da mesma forma, não cumprem o papel de metrópoles regionais, mas constituem-se em referências para um conjunto de pequenos núcleos urbanos a elas subordinados, servindo de ponto de ligação dos fluxos de pessoas, mercadorias, informações, decisões políticas e investimentos que por ela materializam-se. Portanto, são produtoras de bens e serviços exigidos por ela e por cidades menores que giram em seu entorno; são espaços de mediação política, econômica e social entre as pequenas cidades da sua mesorregião e os grandes centros ao qual estão subordinadas; são fóruns regionais de decisões políticas e debates, em torno das necessidades da região na qual estão inseridas, ao mesmo tempo em que são formadoras de opinião e exercem certa liderança regional ante as cidades de menor porte; desempenham papel de centro de crescimento econômico regional, cujas atividades econômicas preponderantes são áreas de bens e serviços, que empregam a maioria de sua população; apresentam capacidade de receber e fixar migrantes de cidades menores ou da zona rural, por meio das oportunidades de postos de trabalho, servindo de anteparo aos fluxos migratórios direcionados aos grandes centros. Por fim, são cidades

consolidadas pelos antecedentes históricos que se territorializaram no espaço-tempo, além de apresentarem situação geográfica favorável, que serve de fator de atração para atividades econômicas de grande porte.

Contudo, no caso da Amazônia, não se pode considerar uma cidade como média ou intermediária apenas pelo critério demográfico, pois a maioria das cidades que tenderiam a ser consideradas como média ainda não atingiu o quantitativo de 100 mil habitantes. Sugerem-se, portanto, entre os fatores de conceituação das cidades, incluindo as médias, as variáveis contidas no corpo desse trabalho, pela possibilidade teórico-metodológica de se identificar as demais cidades intermediárias na Amazônia.

II – A GEOGRAFIA HISTÓRICA: DE SERPA À ITACOATIARA

Conforme definição no primeiro capítulo deste estudo, as cidades médias são cidades não-integrantes de áreas metropolitanas, das quais guardam relativa distância, cuja população total varia entre 100 mil e 500 mil habitantes. Da mesma forma, não cumprem o papel de metrópoles regionais, mas constituem-se em referência para um conjunto de pequenos núcleos urbanos a elas subordinados, servindo de ponto de ligação dos fluxos de pessoas, mercadorias, informações, decisões políticas e investimentos, que por elas materializam-se. Portanto, são produtoras de bens e serviços exigidos por elas e por cidades menores que giram em seu entorno; são espaços de mediação política, econômica e social entre as pequenas cidades da sua mesorregião e os grandes centros ao qual estão subordinadas; são fóruns regionais de decisões políticas e debates em torno das necessidades da região na qual estão inseridas, ao mesmo tempo em que são formadoras de opinião e exercem certa liderança regional ante as cidades de menor porte; desempenham papel de centro de crescimento econômico regional, cujas atividades econômicas preponderantes são as áreas de bens e serviços, que empregam a maioria da população; apresentam capacidade de receber e fixar migrantes de cidades menores ou da zona rural, por meio das oportunidades de postos de trabalho, servindo de anteparo aos fluxos migratórios direcionados aos grandes centros. Por fim, são cidades consolidadas pelos antecedentes históricos que se territorializaram no espaço-tempo, além de apresentarem situação geográfica favorável, que serve de fator de atração para atividades econômicas de grande porte.

Nesse sentido, esses atributos que caracterizam estas cidades serão alvos de avaliação por meio da verificação de sua aplicabilidade para identificar a importância de Itacoatiara como cidade intermediária no desenvolvimento socioespacial urbano regional.

Dessa forma, o Quadro 1 apresenta um conjunto de atributos, variáveis e indicadores, que se julga necessário para a especificidade de Itacoatiara, que servirá de base para avaliar tanto os aspectos quantitativos, mas principalmente os aspectos qualitativos referentes à cidade. O estudo que ora apresentamos não toma o critério demográfico como a primeira aproximação, uma vez que este nem sempre assegura o papel de relevância regional de uma cidade.

No entanto, este estudo resume-se a caracterizar a importância da cidade de Itacoatiara (AM), situada na mesorregião centro-amazonense.⁹ Esta análise inicialmente compreende as mudanças na expansão da terra urbana cujo processo de modificação espacial está pautado em diversos mecanismos que fazem o espraiamento da cidade em várias direções, moldando sua configuração e exigindo, por isso, uma contextualização espaço-temporal de sua evolução.

⁹ A mesorregião centro-amazonense divide-se em: microrregião n. 5 Tefé (Alvarães, Uarini); microrregião n. 6 Coari (Anamã, Anori, Beruri, Caapiranga, Coari e Codajás); microrregião n. 7 Manaus (Autazes, Careiro, Careiro da Várzea, Iranduba, Manacapuru, Manaquiri.); microrregião n. 8 Rio Preto da Eva (Presidente Figueiredo); microrregião n. 9 Itacoatiara (Itapiranga, Nova Olinda do Norte, Silves e Urucurituba) (IBGE, 1993, p. 19).

ATRIBUTOS	VARIÁVEIS	INDICADORES
1. Situação geográfica favorável	Oportunidade econômica para novos investimentos potencializados pela localização geográfica; Proximidade de cursos d'água, localizações marítimas ou fluviais, estradas e recursos naturais; Utilização desses recursos por empresas e/ou população de dentro e fora da região.	<ul style="list-style-type: none"> – Infra-estrutura disponível para realização de grandes projetos (portos, hidrovias, estradas e aeroportos); – Distância de outros centros internacionais, regionais e locais; – Forma de utilização do espaço municipal (produtivo, residencial e áreas de preservação).
2. Produção de bens e serviços exigidos pela cidade e disponibilizados para as demais cidades de menor porte, assim como vilas e distritos.	Estrutura dos serviços comerciais, bancários, educação (universidades), saúde (clínicas especializadas) e lazer.	<ul style="list-style-type: none"> – Diversidade de instituições de nível superior, variedade na oferta de cursos e vagas; – Existência de clínicas especializadas ou serviços especializados na área de saúde; – Emergência de comércio importador, varejista e atacadista com filiais em cidades próximas.
3. Antecedentes históricos.	Identificação na evolução histórica da cidade os componentes políticos, sociais, culturais e econômicos que serviram como propulsores para elevá-la à condição de destaque na rede urbana regional.	<ul style="list-style-type: none"> – Programas, projetos e ações desenvolvidos pelo governo ao longo de sua história.
4. A existência de programas especiais na área de polarização da cidade.	Capacidade de mobilização diante do conjunto dos municípios na região no qual está inserida	Identificação de projetos ou ação governamental em curso que sejam de interesse comum ao conjunto da região.

Quadro 1- Elementos norteadores para investigação de Itacoatiara

FONTE: Ribeiro (1998); Santos e Silveira (2001); Sposito (2001); Pontes (2001).

2.1 – Os antecedentes históricos

Da pequena missão jesuíta circunscrita à bacia do rio Madeira, elevada à categoria de Vila, em 1759, à condição de uma das cidades mais importantes da mesorregião centro-amazonense, foi uma longa trajetória. Atualmente, Itacoatiara é a quarta cidade mais populosa do Amazonas, figurando na sua mesorregião como um importante centro sub-regional. Essa posição de relevância na hierarquia urbana teve nos aspectos econômicos e políticos os principais antecedentes que, por sua vez, consolidaram o papel que esta cidade representa no contexto regional, como poderemos observar na exposição da sua geografia histórica.

O esforço de colonizar e conquistar a Amazônia foi um processo longo para o colonizador e uma catástrofe para as populações indígenas. As expedições possibilitaram a ampliação do controle político-militar e das atividades econômicas. A procura pela coleta e comércio de especiarias iniciou-se do período compreendido entre a metade do século XVII até o final da primeira metade do século XVIII. A estratégia da Coroa para esse período foi a ocupação da Amazônia a partir da construção de fortins e aldeias missionárias.

Conforme Oliveira, A. E. (1983), devemos eleger como marco zero para o início da conformação territorial da cidade de Itacoatiara as Cartas Régias de 1693 e 1694, as quais estabeleceram a criação do Regimento das Missões. Nestas Leis ficaram estabelecidos os limites da circunscrição espacial que caberia às várias missões religiosas estabelecidas na Amazônia. Este fato significou uma nova página na exploração da mão-de-obra indígena em toda a Amazônia, propiciando o surgimento de legislações que foram criadas para a consolidação do domínio português e viabilizadas pelo Diretório, sob o pretexto mascarado de propiciar o bem-estar, o povoamento, o desenvolvimento das atividades agrícolas na Região, assim como o fim da promiscuidade e o fortalecimento do Estado Português.

Pelo repartimento de terras do Regimento das Missões, coube à Companhia de Jesus a região do médio Amazonas e Madeira. Nessa área, os jesuítas enfrentaram dificuldades de adaptação, especialmente a resistência das etnias Torá e Mura. As modalidades de

recrutamento da força de trabalho indígena eram sempre acompanhadas por combates, massacres e aprisionamentos. Um exemplo dos procedimentos de captura indígena, segundo Santos, F. J. (2002), aconteceu quando, em:

1716, o governador do Pará autorizou uma expedição de guerra, sob o comando de João de Barros, ao rio Madeira, a qual teve como objetivo punir os índios da nação mura. Depois da efetivação dos combates, esses índios foram aprisionados e reduzidos '[...] com a condição de se agregarem à aldeia de Abacaxis, hoje Vila de Serpa' (MONTEIRO DE NORONHA *apud* SANTOS, F. J., 2002, p. 26-27).

Essa “punição” imposta aos indígenas foi uma reprimenda colonialista aos inúmeros ataques que os Torá e Mura efetuaram nos núcleos coloniais nos rios afluentes do Madeira, fato que pode ser considerado como um dos principais motivos que provocou, em 1759, a transferência da Vila de Serpa do Madeira para o Amazonas.¹⁰ Entretanto, tais investidas nativas não foram de natureza criminosa, como de modo geral eram justificados os empreendimentos militares, mas apenas estavam resistindo à presença lusa que, aos poucos, mas sistematicamente, ia instalando-se via núcleos missionários como o de Serpa, e posições militares em áreas que, até então, eram de domínio exclusivo de determinada nação indígena.



Figura 1 e 2 – Situação do deslocamento do povoado de Serpa: (1 Maturá; 2 Canumã; 3 Abacaxi; 4 Amazonas).

FONTE: Araújo e Amazonas, 1984; Google, 2006.

¹⁰ De acordo com Araújo e Amazonas (1984), a primeira transferência da vila ocorreu do rio Maturá para o rio Canumã, quando esta fora fundada pelos jesuítas. A segunda, do Canumã (provavelmente na foz) para o rio Abacaxi, todos afluentes da bacia do Madeira. A terceira, do Abacaxi para a margem esquerda do Amazonas, posição onde hoje se encontra.

Para Oliveira, J. A. (1995), a fixação de uma aldeia sempre na foz de um rio tributário ao principal possibilitava o controle da circulação dentro de um afluente. Como a situação do Maturá, Canumã e do Abacaxi era inexpressiva como área de observação da circulação do tráfego na bacia do Vale do Amazonas, não era interessante manter a posição dessa base de povoamento, pois ficava restrita ao perímetro do interior da bacia do Madeira, que era bem menos dinâmico, e não do rio principal. Para a Coroa, a transferência desse povoado era importante, sobretudo pela possibilidade de arrecadação de impostos que o novo entreposto deveria reter. Essa forma do governo português orientar estrategicamente os pontos de situação do povoamento na região do Amazonas, ainda para Oliveira, J. A. (1995), significava que:

A localização dos Povoados e Vilas demonstra a primeira estratégia de Portugal em ocupar e conquistar a região. [...] Embutida na estratégia de defesa estava uma questão econômica motivada pelo mercantilismo português que colocava a Amazônia como alternativa para a reconstrução de seu império asiático, perdido para outras nações européias (OLIVEIRA, J. A. 1995, p. 30).

A tese acima exposta reforça a evidência de posicionar o povoamento em locais específicos que viabilizassem a ocupação e, ao mesmo tempo, facilitassem a retenção tributária. Outro aspecto que devemos considerar, especialmente para a transferência da Vila de Serpa, era a pressão guerreira implacável a que eram submetidos os aldeados do rio Madeira pelas várias etnias da região, para os quais a resistência indígena era algo insustentável, e a possibilidade de fuga para um outro lugar em vista do estabelecimento de um novo povoado era só uma questão de tempo, pois a persistência dos ataques causava depopulação e, conseqüentemente, boa parte do restante dos colonos fragilizados pressentia que era inadmissível a permanência nessa região.

Nesse sentido, Furtado Belém (1916) concorda que, a partir de 1755, no governo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado,¹¹ a administração da Capitania de São José do Rio Negro demonstrou interesse em transformar alguns povoados em vilas, as quais, receberiam topônimos lusitanos por força do cumprimento do Regimento do Diretório, lei imposta pela Coroa em substituição ao Regimento das Missões, a qual estabelecia que as aldeias deveriam ser erigidas em vilas e/ou freguesias e que os indígenas passariam a exercer funções políticas. Em vista dessa legislação, a partir de 1758, o governador português Mendonça Furtado tomou as medidas necessárias para a transferência do aldeamento, depois de deter-se pessoalmente na observação e escolha de uma nova situação geográfica para a aldeia jesuíta do rio Madeira. A ordem de transferência recaiu sobre o “Sitio Itacoatiara”, na margem esquerda do rio Amazonas. Em sua carta ao ministro Thomé Joaquim da Costa Corte Real, o oficial português tece os motivos que o levaram a escolha desse lugar:

[...] lhes nomeei uns poucos de sítios para eles escolherem o que lhes parecesse melhor a bem de sua saúde e da sua conveniência. Em observância desta ordem foram ver os sobreditos sítios e escolheram entre eles um chamado Itaquatiara, sobre o Amazonas [...] Na verdade escolheram bem, porque as terras são as melhores que aí há, pois produzem todo gênero de frutas, e o rio naquele sítio é abundantíssimo e sobretudo está na estrada real [rio Amazonas] destes sertões e com esta vila acharão os passageiros socorro, e os índios não só tirarão grande lucro dos seus trabalhos na venda dos mantimentos, mas civilizar-se-ão (cf. carta de 4.7.1758, enviada por Francisco Xavier de Mendonça Furtado ao ministro português Thomé Joaquim da Costa Corte Real, *apud* FURTADO BELÉM, 1916, p. 187).

O enaltecimento das qualidades da nova situação geográfica era justo, tendo em vista que a vila seria erguida bem próxima da confluência do Madeira com a mais importante artéria fluvial da bacia Amazônica, o rio Amazonas. A imposição da vila em detrimento à aldeia constituiu uma nova espacialidade concebida pelo colonizador português. Cada aldeamento não representava mais as relações comunais do passado, era tão-somente um

¹¹ Quando Mendonça Furtado chegou ao Grão-Pará, havia duas cidades (Belém e São Luís) e quatro vilas (Mocha e Tapuitapera no Maranhão, Vigia e Cameté no Pará), além de um grande número de aldeias. No fim do seu governo, ele havia convertido quarenta aldeias em vilas e vinte e três em lugares, além de criar quatro vilas a mais em Macapá, rio Negro, rio Javari, e rio Madeira (Borba 1756, Serpa 1759) (MENDONÇA FURTADO, 1963, 3.º tomo: 1.201, 1.202 e 1.227, *apud* OLIVEIRA, A. E. 1988, p. 84).

destacamento avançado da Coroa cuja funcionalidade resumia-se à arrecadação de impostos, sede missionária, base de apoio para a circulação de mercadorias e do controle estratégico do tráfego fluvial. O médio Amazonas, especialmente o perímetro da confluência dos rios Madeira/Amazonas, sempre foi visto como um ponto excepcional para execução da política de ocupação e domínio luso. A estratégia da geopolítica lusitana na Amazônia pretendia consolidar suas possessões pela organização da vida social em cada ponto estratégico que julgasse importante fortalecer, tendo em vista edificar construções públicas que resguardassem seus objetivos quanto à colonização. Para tal desígnio, era conveniente pensar na ocupação do espaço amazônico, sob o ponto de vista técnico. Ou seja, traçar a simetria que cada vila deveria ter, com as suas respectivas ruas, prédios públicos, residências, praças, cemitérios, que, por conseguinte, garantiria um planejamento inicial visando a reprodução da vida, acolhimento da população que deveria povoar esses novos espaços e a conquista definitiva da Região. Retratando tal desígnio é que, para a vila de Serpa, a iniciativa de construir a planta urbana coube ao engenheiro Felipe Sturm.

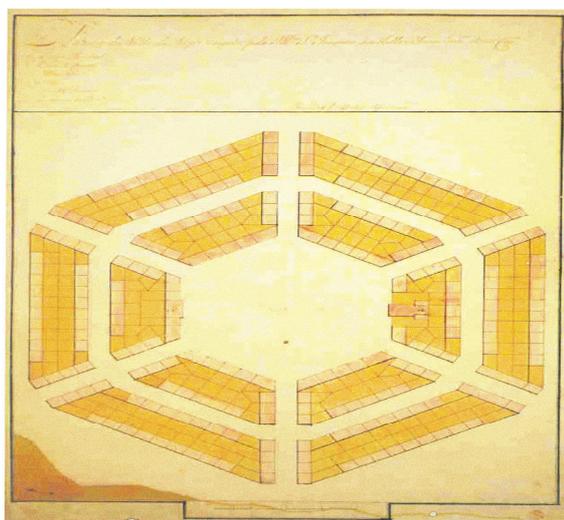


Figura 3 – Planta da Vila de Serpa, 1759.
FONTE: Reis, N. G., 2000.

Esta planta é o primeiro documento oficial que mostra a configuração espacial que deveria ter a futura vila. O projeto na planta previa um traçado em forma de hexágono, ou

seja, quase oval, inclusive, formato incomum para a fisionomia das vilas e cidades implantadas pela Coroa na Amazônia Colonial. Embora todo o zelo no planejamento da construção, a iniciativa não teve êxito (REIS, N. G., 2000). Porém, a confecção desse documento é o registro material que sinaliza a preocupação renitente da Coroa em planejar e salvaguardar seus domínios em detrimento de outras nações, que já haviam se instalado em diferentes áreas da Pan-Amazônia, principalmente França, Holanda, Inglaterra e a Espanha, a última com quem tinha litígio de posse havia muito tempo. Em vista disso, a Coroa planejava o assentamento da Vila de Serpa como meio de consolidar mais uma circunscrição do Estado Português na Amazônia, dando-lhe autonomia política e poderes suficientes para atender os interesses e necessidades da metrópole.

O lugar denominado “Sítio¹² Itacoatiara”¹³ já era ponto de apoio para o fluxo fluvial desde o início da colonização da Amazônia, pois era considerado parada obrigatória para boa parte dos sertanistas, aventureiros, missionários religiosos e autoridades portuguesas que subiam ou desciam o Amazonas. Em 1759, o povoado foi erigido à condição de Vila, recebendo a denominação de Vila de Serpa. A partir dessa distinção político-administrativa, Serpa logrou desenvolvimento satisfatório ante as demais vilas, sendo, inclusive, dentre as localidades existentes na Capitania, das mais importantes. Na disputa política sobre qual vila deveria ser a sede da Capitania, Barcelos e a Barra alternaram-se no poder. No entanto, Miranda, B. (1908) e Reis, A. C. F. (1999) afirmam que, a partir de 1821, Serpa obteve predomínio político, inclusive sobre o Lugar da Barra, pois a Câmara de Serpa, nos momentos

¹² De acordo com Mello (1986), as etnias predominantes no “Sítio” eram: Mundurucu, Torá, Iruri, Curuaxiá, Juri, Aponariá, Juma, Urupá, Anicoré, Abacaxi e Mura.

¹³ De acordo com Ramos (1930), Braga (1979), Peret (1985), Silva, G. L. (1985), Mello (1986), Souza (1988), e Maw (1989), a denominação do “Sítio Itacoatiara” está diretamente ligada às inscrições e figuras rupestres (careta “Pai e Filho”) gravadas nas pedras que ornaram o porto do Juary, de provável origem indígena, e o termo Itacoatiara, segundo os autores, significa: pedra polida, riscada, grafada, pintada, esculpida ou gulosa (devido a força exercida pela correnteza sobre as rochas que margeiam o porto, causando redemoinhos que arrastam banhistas e pequenas embarcações fazendo-os desaparecer). Portanto, os autores citados nos autorizam a dizer que já existia um assentamento humano no “Sítio” bem anterior à transferência do Abacaxi para o atual lugar. Assim, consideramos que a “Pedra” sobre a qual consta gravuras (“Cruz e Altar” e 1754) que ora se encontra em exposição pública não é a que denomina a cidade.

decisivos da vida política da Capitania, reunia-se solenemente em sessão no Lugar da Barra para tomar deliberações acerca da prestação do orçamento e finanças públicas, licença para abertura de comércio, pescaria, coleta de drogas, legalização da posse de terras, entre outros. Essa supremacia de Serpa perdurou até a divisão territorial das Comarcas e Termos Judiciários, autorizada em cumprimento do Art. 3.º do Código do Processo Criminal de 1833, pelo qual a Vila de Manaus retomou definitivamente a condição de sede da Capitania (MIRANDA, B., 1908; REIS, A. C. F., 1999).

Entretanto, do ponto de vista da espacialização, a Vila de Serpa era um exemplar da produção externa a ela, e sua fisionomia constituía-se a partir das condições da sua espacialidade, ou seja, representava um pequeno ponto no médio Amazonas, cuja funcionalidade era servir de entreposto e estocagem de produtos extrativistas e agrícolas. Sua utilidade tornava-se múltipla ao se tornar também porto privilegiado, onde era possível observar e assegurar o controle tributário e administrativo dessa porção do território da Capitania. Essa função portuária adquiria importância à proporção que as atividades de coleta de drogas iam intensificando-se.

Serpa aproveitava a valorização de sua região circundante, primeiro porque tinha supremacia nas trocas, que se faziam, sobretudo por via fluvial, e depois porque era o único entreposto para o abastecimento ou intercâmbio nessa área, em relação aos demais centros. Nesse momento começa a esboçar-se o papel que ela desempenhará em toda sua história: o de porto de exportação de produtos agroextrativista não consumíveis localmente, bem como o de porto de importação de produtos que é incapaz de produzir mais de que necessita, seja para a própria população ou para a população circunvizinha, por isso um porto muito ativo é a base da sua importância regional.

2.2 – Primeiro movimento de expansão: a Colônia

A supremacia de Manaus sobre as demais vilas da Capitania, a partir de 1833, foi determinante também para que Serpa voltasse à condição de freguesia. Reis, A. C. F. (1999) menciona que, por erro involuntário, o nome de Serpa foi omitido no documento da divisão das Comarcas e Termos da Capitania, fato que obrigou o presidente do Pará, José Joaquim Machado de Oliveira, a encaminhar uma retificação com o seguinte teor:

Como por esquecimento não se mencionasse a villa de Serpa na divisão judiciária, que há pouco procedeu-se em consequência do Código do Processo; tem o Governo em Conselho, em sessão extraordinária de 8 deste mez, resolvido que, perdendo ella o predicamento de villa, e sendo considerada como Freguesia, com a mesma denominação que tem, fique compreendida no Termo dessa Villa de Manáos, visto ser o que lhe fica mais próximo: o que participo a V. M. e para sua intelligencia, e ter a devida execução. Deus guarde a V. M. Palácio do Governo do Pará, 12 de Outubro de 1833. José Joaquim Machado d'Oliveira P. Snrs, Presidente e Vereadores da Câmara Municipal da Villa de Manáos (REIS, A. C. F., 1999, p. 65).

Essa medida governamental reteve de certa forma o dinamismo econômico da vila, pois sem a mesma distinção política de outrora, muitos benefícios advindos dessa condição não poderiam alavancar o comércio, assim como de receber melhor infra-estrutura para acomodar as repartições públicas que deveriam ser erguidas sob o ofício de administrá-la, ou mesmo melhoramentos urbanos, como arruamentos, calçamentos, iluminação e obras afins que pudessem garantir melhor receptividade e qualidade de vida para a população. No entanto, o estabelecimento da freguesia estimulou a fixação de habitantes, e os “caminhos” abertos na mata que partiam da rua das Gaivotas e da rua da Estrela provocaram uma lenta expansão da vila, que aos poucos foi sendo consolidada.

O precário arruamento abarcava áreas de vegetação natural, possibilitando à população ir construindo, no prolongamento da freguesia, chácaras, sítios ou roçados que eram absorvidos pelo movimento de expansão. A primeira rua fisicamente aberta foi a das

Gaivotas,¹⁴ pois margeava o rio Amazonas. Para Silva (1997), no espaço compreendido pela vila até 1850, que representa atualmente parte do Centro Antigo, havia a Câmara que também servia de Cadeia Pública, a Igreja Matriz, o Cemitério anexo à Matriz, o Quartel da Guarda Nacional, a Rampa do Porto e o Pelourinho. Em 1851, foi criada a Coletoria Provincial e a Agência Postal, devido principalmente a intensificação do movimento fluvial como meio do governo melhor arrecadar tributos e coibir o contrabando e, em 1853, houve a criação de uma escola de primeiras letras. Os limites da Freguesia ficavam restritos, ao Norte, ao cemitério; a Leste, ao lago do Juary; ao Sul, à rua das Gaivotas; e, a Oeste, à travessa dos Martins. As denominações dos logradouros¹⁵ públicos representavam o momento pelo qual a vila passava: eram ligadas a um fato do cotidiano, franja de prolongamento da vila, história do lugar ou do Império, curiosidade e crendices populares, entre outros. A freguesia daquele tempo não se definia eminentemente urbana ou rural. Permeavam, então, elementos da tradição rural e a própria sobrevivência da população pobre estava ligada à preservação de práticas campesinas.

O assentamento humano continha população diminuta, circunscrita ao tabuleiro terciário sobre o qual nasceu, espremida entre o rio e a floresta – assim era Serpa do século 18 e início do 19. A facilidade locacional e o porto reforçaram a tendência do comércio fluvial, pois como palco de interligação entre a Província, o Império e os países limítrofes pelo Madeira, serviu, desde a sua gênese, de base logística para o fluxo do transporte fluvial, conectividade entre as cidades e vilas do vale, bem como de entreposto para a estocagem e comercialização de produtos extrativistas.

Em vista disso, aliada à sua crescente função comercial, atraiu homens livres, imigrantes, aventureiros e população circunvizinha dos lugares próximos a ela. Com o crescimento da Freguesia, dado ao custo da moradia na área mais valorizada, a população de menos recursos ocupava os caminhos e estradas, ou seja, morava na periferia, por isso as

¹⁴ SILVA, Francisco Gomes da. *Corografia de Itacoatiara*. Manaus: Papyrus, 1997, p. 86-87.

¹⁵ Não havia nomenclatura oficial nos logradouros, nem placas de numeração nas casas até 1859, quando se adotou, com ligeiras alterações, os nomes que tradicionalmente eram usados pela população (SILVA, 1997).

moradias possuíam um caráter de diversidade no padrão das construções, destinadas aos vários estratos e tipos sociais. Os estabelecimentos comerciais,¹⁶ chamados de “casas de negócio”, localizavam-se principalmente nas ruas da “beira do rio” – Gaivota e Marinha – e os trabalhadores realizavam seu ofício nos espaços públicos, ou faziam da rua seu local de trabalho, disputando este espaço com outros tipos humanos, estabelecendo territórios e áreas de circulação, atuando na definição dos espaços em que poderiam atuar, na medida em que se intensificava o contato cotidiano com os espaços da Freguesia, como se observa na figura 4.



Figura 4 – Croqui da Freguesia de Serpa –1850.
 FONTE: Silva, 1997.

Essa configuração inicial da freguesia estabelece a relação entre a Igreja, o poder político e o militar, os quais são marcas visíveis que amarraram a organização do espaço territorial, capazes de explicar a conformação da fisionomia que aos poucos ia aparecendo. A segregação do espaço já se insinuava na aproximação das casas melhores ao espaço selecionado pela administração. Por isso é possível compreender porque ao longo das ruas principais estão as habitações melhores, que são normalmente casa de pequenos comerciantes, oficiais, ou repartições públicas.

Na periferia das ruas laterais e nas extremidades das principais, vão estendendo-se as habitações mais simples da população indígena ou mestiça. O nucleamento primitivo assumia

¹⁶ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia-Edusp, 1980, p. 210.

as condições comuns de estruturação do espaço urbano – rua principal em divisor de águas – e naquelas relacionadas ao papel de posse/defesa territorial e comércio. Assim, construía-se tanto no sentido longitudinal como nas transversais. Essas características do processo histórico de formação da Freguesia, como fronteira de domínio luso, e da atividade econômica que sustentou esse processo – exploração da mão-de-obra indígena – explicam os desníveis com relação à densidade demográfica em centros administrativos do porte de Serpa como mostra o quadro 2.

Ano	1774	1840	1856	1859	1868	1873
Freguesia/Vila de Serpa	366	1.017	2.587	1.120	4.627	2.650

Quadro 2 – População da Vila de Serpa.

FONTE: Mattos, 1869; Sampaio, 1985; Silva, 1997.

A Tabela acima reflete a dinâmica populacional por que passou o assentamento humano de Serpa, retratando as várias fases socioeconômicas que acompanharam o seu crescimento. Assim, a primeira inicia-se com a fundação do aldeamento missionário no Madeira¹⁷ anterior a 1700, e do controle defensivo do território, exercido por Portugal, para a futura valorização econômica das terras conquistadas. O segundo, com a transferência para o Amazonas a partir de 1759, por meio da ação mercantil monopolista da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, criada pelo Marquês de Pombal, medida que visava a introdução da agricultura comercial, por intermédio do trabalho escravo e do colono, e a transformação de aldeias em vilas. O terceiro, de 1778 até 1850, com a extinção da companhia pombalina e a estagnação econômica da região e da vida urbana.

Contudo, ante a esses fatos históricos, a própria expansão da Freguesia refletiu as mudanças¹⁸ econômicas e políticas externas a ela, ocorridas em meados do século 19, que resultaram em significativas transformações do seu espaço. Como exemplo, a Lei n. 74, de 10

¹⁷ LOUREIRO, Antonio José Souto. *Amazônia – 10.000 anos*. Manaus: Metro Cúbico, 1982, p. 122.

¹⁸ Entre essas mudanças podemos destacar: o movimento revolucionário da Cabanagem em 1835, a criação da Província do Amazonas em 1850, a exploração extensiva dos seringais em 1850, a introdução da navegação a vapor em 1853, (CORRÊA, 1987); (OLIVEIRA, A. E., 1988); (OLIVEIRA, J. A., 1995).

de dezembro de 1857, restituindo à Freguesia a titulação de Vila, o que certamente, com a distinção política que teve a partir desse momento, possibilitou a institucionalização de normas jurídicas que foram importantes para o assentamento urbano, tendo em vista ser formalizado com a nova prerrogativa administrativa, sua autonomia política e territorial. Convém ressaltar que a vila, enquanto resultado da transformação da natureza em bens culturais mediante a ação humana, torna-se:

Uma verdadeira 'arena', onde o confronto de estratégias e o conflito de interesses diversos promovem rupturas, mudanças e persistências na paisagem urbana. Tal complexidade pode ser constatada a todo instante, na materialização de diferentes formas e relações que evidenciam a especificidade de cada sociedade em um determinado período (LEFEBVRE, 1999, p. 4).

A segmentação de tempos num mesmo espaço retrata a dimensão social desse processo e também uma dimensão espacial, sendo por isso concebida como o espaço de conflito de interesses ao longo do espaço-tempo resultante das forças de ação humana. Essa produção do espaço na Amazônia cria a possibilidade de novos modos de vida resultantes do embate entre as várias formas de relações sociais imbricadas na junção entre o passado e o presente que se opõem, se contradizem e se complementam.

Contudo, dos acontecimentos históricos destacados, podemos dizer que o mais significativo para a espacialização da Vila de Serpa foi a introdução da navegação a vapor, a partir de 1853, que resultou em uma importante ação governamental do Império Brasileiro para o crescimento espacial da vila. É importante antever que, por meio da análise desse empreendimento estatal, é possível compreender, de modo mais abalizado, os fatores determinantes e condicionantes do crescimento da vila, bem como determinar em qual proporção física e humana este fato projetou o movimento da expansão, forjando o espaço pretérito na sua função primordial do ponto onde se concentram os destinos de um pequeno

lugar na Amazônia, cujas várias camadas sociais são representantes de uma época numa sucessão de tempos.

Para que esse investimento do Império Brasileiro se concretizasse, foi necessário, segundo Luz (1968), que anos antes (1850) as teorias sobre o determinismo geográfico e idéias racistas que representavam o momento vivido por parte da sociedade norte-americana à época fizessem aparecer no cenário geopolítico latino-americano um plano para ocupar a Amazônia, a ponto de a transformar em um novo Texas. No entanto, para entender esse quadro de pressões e disputa diplomática nas Américas é necessário apresentar o seu arcabouço geopolítico e histórico.

Primeiramente em 1823, o Presidente dos Estados Unidos da América, James Monroe, formulou a doutrina que tem o seu nome: a “Doutrina Monroe”, pela qual declarou que ficavam vedados empreendimentos coloniais nas Américas. A “América para os americanos” era o lema de sua doutrina, que pretendia afastar do continente americano os impérios coloniais europeus.

Além disso, a partir de 1830, os Estados Unidos da América voltaram-se para a anexação de territórios pertencentes ao México, pelos quais foram à guerra. Vitoriosos, promoveram a anexação do Texas em 1845, da Califórnia e do Novo México em 1847. O acréscimo territorial possibilitado com a guerra influenciou a sociedade norte-americana a ponto de surgir, em 1850, a “Doutrina do Destino Manifesto”. Sua concepção era no sentido de que os Estados Unidos tinham um destino manifesto, o de dominar o México, o Caribe e a Amazônia. Ou seja, a América do Sul não passava de uma península do território americano. Essa doutrina vinha ao encontro do ideal dos estados do Sul, cujos desentendimentos e animosidades com os estados do Norte já começavam a se manifestar.

De acordo com Luz (1965), influenciando fortemente essa iniciativa do “Destino Manifesto” sobre a Amazônia a partir de 1850, estava alguém aparentemente desprovido de meios para uma agressão à soberania nacional. Entretanto, a persuasão ideológica, o

irreversível fim da escravidão, a proximidade da Guerra da Secessão e a estratégia geopolítica dos EUA para a América Latina, possibilitaram a emergência de uma figura controversa, ardilosa, mas suficientemente capaz de, com sua oratória persuasiva, cauterizar a mente da imprensa, população e principalmente do governo americano.

A “práxis” da doutrina do “Destino Manifesto” sobre a Amazônia, teve na figura do tenente da Marinha dos Estados Unidos da América, Matthew Fontaine Maury,¹⁹ chefe do Serviço Hidrológico Americano seu apóstolo incansável, a ponto de promover conferências percorrendo vários estados americanos com o fito de influenciar a sociedade, a diplomacia e os governos americano e sul-americanos com relação à navegação no Vale do Amazonas; além disso, organizou duas expedições de exploração – William Lewis Herndon e Lardner Gibbon - ao rio Amazonas, sem o consentimento do governo brasileiro, surgindo dessa campanha uma crise diplomática entre os EUA e o Império Brasileiro (LUZ, 1965).

De acordo com Nogueira (1999), o Império vedava o ingresso de navios de bandeira do exterior que adentrassem em águas nacionais. Essa preocupação, em boa parte, era em decorrência da grande extensão territorial da Amazônia, baixo quadro demográfico e mesmo o desconhecimento dominial representado pelo litígio de tratados de limites, entre a Coroa Portuguesa e nações européias, especialmente Espanha. Essa medida do governo brasileiro

¹⁹ Maury endossa e incorpora a ideologia do novo colonialismo e, ao mesmo tempo, será o porta-voz dos interesses do sul dos EUA, região que, em meados do século XIX, entrava na grave crise que conduziria ao aniquilamento da sua sociedade monocultora e escravocrata. Filho do Estado da Virgínia, descendente, pelo lado paterno, de hugenotes franceses e, pelo materno, de ingleses e holandeses, Maury era um misto de cientista, visionário e homem de negócios. Em suas idéias, preocupava-se com o problema dos negros americanos, tendo em vista a proximidade da abolição da escravatura. Convencido da superioridade do branco, só admitia o negro na condição de escravo e nunca na condição de igualdade com os brancos. Os princípios do determinismo geográfico e as doutrinas do “Destino Manifesto” da predestinação divina foram invocados por Maury para explicar e legitimar o destino da Amazônia como uma região a ser povoada por negros escravos norte-americanos. Como tenente da marinha dos EUA e chefe do Serviço Hidrológico Americano, estudou as cartas dos ventos e correntes marinhas, concluindo que, graças às correntes marítimas, uma tora de madeira flutuando no Amazonas seria arrastada para o Caribe, passaria pela foz do Mississipi, atravessaria o estreito da Flórida para alcançar o *Gulf-Stream*. Estas circunstâncias e a distância relativamente curta que separa a foz do Amazonas do estreito da Flórida levaram-no a considerar a Bacia Amazônica como parte integrante de toda a zona do Caribe e do Golfo do México que, por outro lado, considerava todo esse território pertencente aos EUA. O grande desígnio do tenente Maury era livrar os EUA do elemento negro que ameaçava sua pureza racial, utilizando-o para colonizar e povoar a Amazônia e salvar o instituto da escravidão, deslocando para o grande vale os sulistas com seus escravos. Diante dessa necessidade, convinha, portanto, aos americanos ser os primeiros a conseguir a concessão da navegação no Amazonas e estabelecer sua influência, a fim de “anglo-saxonizar o vale”. Maury morreu no México implantando colônias de povoamento para confederados sulistas após a Guerra da Secessão (LUZ, 1968, p. 58-63).

não teve ressonância em vários países limítrofes, entre os quais Bolívia, Equador, Peru, Guiana e Venezuela, que juntos investiram pressão sobre o Brasil ao facultarem a livre navegação em seus rios tributários do Amazonas.

Diante disso, Nogueira (1999) afiança que, com a promulgação do Decreto n. 1.037, de agosto de 1852, pelo Conselho Presidencial do Pará, foi concedido ao Sr. Irineu Evangelista de Souza – Barão de Mauá – o privilégio de instituir no interior da Amazônia, por trinta anos, a navegação a vapor, uma vez que se limitava à costa brasileira, até Belém. O início regular da navegação a vapor no interior do Amazonas foi estabelecido em janeiro de 1853, quando o Barão de Mauá foi convidado pelo governo imperial a criar a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas – C.N.C.A. E o próprio Mauá assim se referiu a este fato, em sua *Exposição aos Credores*, apud Lima (1976):

Neste inventário imperfeito de alguns serviços prestados ao meu país, a que as circunstâncias em que me vejo colocado me obrigam, considero um dos maiores a realização da navegação a vapor no vale do Amazonas, no tempo em que ninguém acreditava nela. Quando os poderes públicos decretaram primitivamente as concessões, tratava-se de uma experiência que podia falhar, os resultados podiam não corresponder às previsões. Os fatos vieram dar razão à política previdente e atilada que semeou para colher, pois a colheita apareceu, e o vale do Amazonas que, embora represente a mais vasta circunscrição do território pátrio, contém uma população tão insignificante, não obstante, já retribuiu aos cofres públicos, em grossa torrente, e com enorme lucro, os adiantamentos que para tão importante mister foram sabidamente decretados, sem falar no bem-estar social, e grandioso incremento da riqueza pública e particular que esse fato determinou (LIMA, 1976, p. 25).

Santos, R. (1980) reafirma que a Cia. do Amazonas, no contrato com o governo imperial, comprometia-se também a instalar na Amazônia colônias de povoamento a partir de 1854. Como meio de ressarcir-se dessa exigência, a Cia. receberia subvenções, favores e privilégios da navegação. Com esse intuito, introduziu 1.061 portugueses no mesmo ano (1854) e depois, 30 chineses. Fundou dois assentamentos humanos na Província do Amazonas, as colônias Mauá e Itacoatiara, uma nas Lages, a 9 milhas a jusante de Manaus, e a outra na Vila de Serpa. A colonização tivera, com efeito, um objetivo não propriamente econômico, mas político, embora um financista como Mauá procurasse, naturalmente, ter sempre em vista as finalidades econômicas. A fraca densidade demográfica da região não a

capacitava para um ativo comércio. Contudo, esperava-se poder desenvolver essa capacidade comercial graças à colonização. Teria, esta assim, uma dupla finalidade: a da segurança nacional, mediante o deslocamento de população para o Vale que, por isso mesmo, atraía a cobiça internacional; e a econômica, alimentando, neste caso, um comércio que, por falta de produtores e consumidores, estaria fadado a não se desenvolver.

Pelo Relatório do 1.º vice-presidente da Província do Amazonas, Manoel Gomes Corrêa de Miranda, de 1857,²⁰ tem-se, em linhas gerais, a configuração espacial e a infraestrutura da Colônia Industrial de Itacoatiara, relatadas a este pelo seu diretor, o francês Le Gendre Decluy. As construções eram de nove casas, três telheiros, uma estrebaria, uma serraria, uma olaria e um estaleiro. Mantinham terreno anexo para agricultura²¹ extensiva, criação de animais, cuja mão-de-obra era representada por trabalhadores colonos em número de oitenta, sendo vinte e três chineses, vinte e um portugueses e trinta e seis africanos²² livres.



Figura 5 – Casas da Colônia Itacoatiara – 1854.
FONTE: Foto CNSO, 2003.

Na administração da Cia., mantinha-se um diretor, um médico, um escrivão, um escriturário, um engenheiro e dois administradores. Para Loureiro (1989), um dos objetivos das colônias era o abastecimento de produtos de primeira necessidade onde foram

²⁰ Na Exposição feita pelo Presidente do Conselho da Província do Amazonas, Herculano Ferreira Pena, de 11 de março de 1855, consta o Decreto n. 1.410, de 8 de julho de 1854, que autoriza a demarcação das terras da Cia. Portanto, é provável que as atividades da Colônia Itacoatiara devam ter começado nesse ano (1854).

²¹ Cacau, café, algodão, mandioca, manga, milho e feijão (MIRANDA, M. G. C., 1857), (LOUREIRO, 1989).

²² De acordo com a Exposição do Presidente da Província (1857), foram confiados à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, pelo Ministério do Império, trinta e seis africanos livres dos cinquenta apreendidos em São Matheus e Serinhaem, os quais foram enviados para Serpa. Os afro-descendentes da Colônia Industrial de Itacoatiara vivem hoje num assentamento humano próximo às margens do Lago de Serpa (SILVA, 1997).

implantadas, motivo pelo qual as construíram próximas de vilas e cidades. Esperava-se também desses empreendimentos um repovoamento da área com elementos brancos, amarelos e negros. No seu início, a Colônia Itacoatiara não apresentou grande desenvolvimento produtivo, porém, em 1859,²³ Avé-Lalemant (1980) registrou vinte casas, ou seja, o dobro de moradias das erguidas inicialmente. Porém, Silva (1997) salienta que o número de casas se eleva em 1865 para 36, afirmando ainda que, a pedido de Gustavo Adolpho Bloem, a Câmara de Serpa aprovou que o limite entre a vila e a colônia consistia em uma cerca de madeira, que, percorrendo em linha reta até a beira do rio, terminava junto a um portão. Este limite fora construído para que se distinguíssem as terras que pertenciam à vila e as sob responsabilidade da Cia., provavelmente o primeiro documento que delimita o perímetro urbano.

A rápida dinamização desse empreendimento, com a ampla subvenção do Império, direcionou a sua progressão horizontal, ocorrendo sua espacialização por meio do progresso advindo da produção industrial da olaria, da oficina de reparos dos navios, da serraria, da atividade agrícola e da criação de animais. O recorte espacial abrangia os terrenos da hoje rua Moreira César, próxima à Igreja do Divino Espírito Santo, estendendo-se até às margens do Lago de Serpa (SPINDOLA, 2001). De certa forma, o advento econômico possibilitado pelas indústrias da Cia. foi o primeiro surto de crescimento econômico-espacial que a vila sofreu desde que foi elevada a esta condição. A mobilidade humana entre a vila e a colônia se fazia por precário *caminho* construído para dar passagem aos trabalhadores e moradores que transitavam entre ambos os segmentos espaciais.

Quando a população percorria em direção à vila, dizia-se: “*Vou lá pra Vila*”, no sentido contrário: “*Vou pra Colônia*”. Conquanto sendo periferia da vila, o *boom* econômico vivido pelas atividades industriais da Cia., mesmo diante de sua efemeridade, possibilitou um rápido crescimento espacial, a princípio, no sentido Oeste-Leste, absorvendo áreas de densas

²³ Dando cumprimento à Lei n. 78, de 02.01.1858, combinada com a Lei n. 92, de 06.10.1859, o Vice-Presidente da Província do Amazonas, Manoel Gomes Corrêa de Miranda, baixou a Portaria n. 152, a qual homologou o limite territorial da Vila. Em parte, essas divisões comprometiam o aumento populacional, ora aumentando, ora diminuindo o contingente humano, pois boa parte da população de uma determinada vila poderia ser transferida para uma outra vila vizinha, por intermédio de leis de repartimento de terras.

florestas em direção progressiva à vila. O redirecionamento do sentido desse crescimento só ocorre quando o *rush* da borracha propiciou um movimento de progresso nunca visto pela vila, tendo a supremacia de crescimento espacial da vila sobre a colônia, sido consolidado pelo assentamento de pequenas casas de moradores ao longo do precário *caminho* de acesso que, com o tempo, transformou-se na atual rua Álvaro Botelho de Castro e França. O avanço desse crescimento ocorreu até a vila absorver por completo a estrutura urbana da antiga Colônia. Nota-se, a partir desse pressuposto, que o crescimento horizontal inicia-se, a princípio, com a espacialização da Cia., quando esta agrega casas de trabalhadores e amplia suas instalações, possibilitando um breve adensamento humano, cuja expansão ora espraiava-se sobre a vila. E com o passar do tempo, se dá a inversão da progressão urbana, quando a vila sobrepõe-se à Cia. Com a junção dos dois segmentos espaciais, tem-se a configuração inicial daquilo que viria a ser o fundamento espacial primário da cidade de Itacoatiara.

O bairro da Colônia,²⁴ como ficou popularizado desde então, é fruto de uma iniciativa do Império Brasileiro de resguardar-se do interesse internacional sobre a Amazônia, cujo pretexto, do ponto de vista interno, era mostrar ao mundo que o Brasil, inspirado nos pensamentos então dominantes, era um País liberal, ao facultar a livre navegação no Norte. Na verdade, a emergência desse empreendimento do Império teve um cunho político e econômico, uma vez que visava poder atender melhor a crescente demanda mundial da goma elástica e, assim, ajudar a recompor, em curto prazo, as finanças nacionais severamente abaladas com a Guerra do Paraguai.

Além disso, o Brasil, àquela época, exigia no Sul um direito à navegação na Bacia do Prata, portanto, em território estrangeiro e, desta forma, não podia continuar fechando a Bacia

²⁴ Pela Lei Municipal n. 17, de 22 de junho de 1983, ficou estabelecida a subdivisão do Distrito da Sede do Município de Itacoatiara. O Centro Antigo (área central) fica compreendido horizontalmente da margem do rio Amazonas, a partir da rua 15 de Novembro até a avenida Manaus e desta até a rua Benjamin Constant. Dentro desse quadrilátero que deu origem à cidade, constam 14 ruas e 5 avenidas. Pela mesma lei municipal, o recorte urbano da Colônia fica restrito ao cruzamento da rua Quintino Bocaiúva com a avenida 15 de Novembro, de onde segue margeando o rio Amazonas até sua confluência com o igarapé do Doca Ratz. Do igarapé segue em alinhamento Norte até a rua Benjamim Constant e dessa rua com o cruzamento da avenida 15 de Novembro até a intercessão novamente com a rua Quintino Bocaiúva.

Amazônica. A presença física desse núcleo de povoamento em Serpa também era uma primeira tentativa de dar suporte ao crescimento demográfico na região. Esse afluxo humano, ainda que explicado pela vinculação ao binômio extrativismo e comércio, no contexto da Amazônia, incorpora, mesmo que momentaneamente, na segunda metade do século XIX, uma miscigenação que marcará definitivamente os grupos humanos que compõem a sua atual população.

2.3 – Segundo movimento: o Jauary

Paulatinamente, graças à navegação a vapor e a procura por borracha, os imigrantes começaram a chegar dos mais diversos lugares. Com esses adventos a vila encontra, assim, a oportunidade de concentrar ainda mais os recursos financeiros, sociais e políticos que consolidaram seu crescimento. Na medida em que se intensificavam as atividades econômicas, provindo das casas de negócios, assim como das indústrias da colônia, lavradores, novos comerciantes, aventureiros, estrangeiros e população circunvizinha, eram encorajados a fixar residência. Todo esse processo de expansão, que gerou um aumento demográfico, deve ser entendido dentro de uma visão mais ampla como a dependência da economia local ao capitalismo monopolista internacional que estava em desenvolvimento na segunda metade do século XIX, com sua política de dominação das fontes de matéria-prima, mercado e lugares.

Com o financiamento de propaganda e de intermediários, o capital externo atraiu para a vila uma relativa leva de imigrantes nordestinos e, também, de estrangeiros. Oliveira, A. E. (1988) distingue três tipos de imigração para a Amazônia nesse período: a *dirigida*, no sentido de estimular e orientar a vinda para a Região tanto de brasileiros quanto de estrangeiros para a colonização agrícola. Como exemplo, Santos, R. (1980) cita a Colônia Bom Gosto, em Santarém, com colonos confederados, após a Guerra da Secessão, quando ainda acesa a questão diplomática entre os EUA e o Brasil sobre a migração de sulistas norte-americanos.

O major Langsford Warson Hastings foi quem promoveu a corrente migratória para a Amazônia, que não ultrapassou, porém, de 160 a 200 imigrantes. Foram assentados a alguns quilômetros da cidade de Santarém, constituindo a Colônia Bom Gosto, implantada entre 1866 e 1867 (SANTOS, R., 1980, p. 89-90).

A *induzida*, realizada por intermediários em geral sem escrúpulos que, por meio de mentiras e promessas jamais cumpridas, aliciaram trabalhadores, especialmente no Nordeste. E por último a emigração *espontânea* de estrangeiros, cujos protagonistas se dirigiram para trabalhos em atividades que iam da extração do látex nos seringais aos serviços ligados aos setores bancário, de transporte, comércio e outros. A emigração aparentemente *espontânea*, de vários grupos, entre eles judeus sefaradita, sírios, libaneses, norte-americanos, portugueses, entre outros, além de firmas inglesas, empresas alemãs, portuguesas, francesas e norte-americanas, foi importante para o povoamento da Região. Aliás, apesar das tentativas oficiais dirigidas no sentido de trazer para a Amazônia imigrantes estrangeiros que pudessem colaborar para ocupar e colonizar a Região, tanto com relação ao desenvolvimento agrícola da área quanto durante a fase de construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré, a maior influência econômica efetiva, na realidade, foi dos que chegaram sem ajuda dos cofres públicos, dirigindo-se, como já referido, para empreendimentos comerciais, bancários, de transporte e serviços públicos em geral.

Do ponto de vista da espacialização da Vila de Serpa, a imigração contribuiu para a fixação de estrangeiros,²⁵ que aos poucos começaram a residir na franja de expansão, erguendo casas de moradia, engenho de cana para destilação de bebida, fazendas para criação de gado, chácaras, sítios, ampliando o espaço e consolidando os modos de vida que se diversificavam. A economia dinamizava-se cada vez mais, mobilizando mão-de-obra para a borracha e para toda a gama de atividades provenientes da extração de produtos da floresta.

²⁵ Em 1856, o inglês Robert Mac-Culloch instala fábrica de aguardente no Paraná da Eva (SILVA, 1997). E, de acordo com o Relatório do Presidente Adolpho de Barros Cavalcante (1864), no subúrbio da vila, um grupo de bolivianos instala moradia e planta 18.000 mudas de algodão.



Figura 6 – Vila de Serpa – 1858-59.
 FONTE: Biard, F. A., 1945.

O espaço da vila restringia-se ao Centro Antigo e, para o Oeste, à Colônia, ainda um pouco distante. A expansão da área central e a concentração nesse espaço de atividades comerciais e de lazer se intensificaram na década de 1870-80. O crescimento da vila e a diversificação das atividades comerciais²⁶ ajudaram na valorização do espaço da área central, influenciando na mudança do padrão étnico com conseqüente depopulação indígena e negra, e um rebranquiamento desse espaço por população estrangeira. O crescimento espacial manifesto, entre outros fatores, pela ampliação de casas de moradia, comércio, pequenas indústrias, chácaras e sítios, foi acompanhado pelas tentativas da administração da Câmara de ir adequando a legislação²⁷ municipal às novas exigências da modernidade que se instituíam. Para tal, criam-se instrumentos institucionais de controle que pudessem manter toda a classe menos favorecida numa espécie de vigilância consentida, adequada aos limites do espaço urbano e coerente aos objetivos culturais e civilizadores, entre eles o Código de Posturas.

²⁶ Para Bates (1979), a elite comercial era gente de posse, pois existia proprietário de navios mercantes, de escravos e de grandes plantações de cacau e fumo.

²⁷ O primeiro Código de Posturas é do ano de 1858, sofreu alteração dez anos depois (1868), sendo ampliado em quatro artigos, nos quais constava que só era permitido acender fogos de artifício na retaguarda da Igreja da Matriz, de forma a não ocorrer incêndios nos prédios cobertos de palha; quem os acendesse em frente ao templo ou quem os utilizassem à noite, sem licença prévia, seria punido com a pena de três dias de prisão ou seis mil-réis de multa. A abertura de padarias ficava condicionada ao pagamento prévio de uma taxa no valor de dez mil-réis, punido o infrator com multa de seis mil-réis, dobrado o valor na reincidência (SILVA, 1997).

O Código de Posturas de 1858 foi importante em um duplo sentido: o de organização da feição da vila e o de normatização dos comportamentos sociais. Era, por conseguinte, instrumento utilizado pelos administradores com o objetivo de organizar o espaço urbano, a circulação, o comércio e estabelecia as exigências espaciais e arquitetônicas das construções, além de normatizar uma série de comportamentos sociais. Possuía um esquema padronizado, visto que alguns de seus mecanismos eram exatamente iguais em todas as demais vilas e cidades onde foram implantados (AGUIAR, 2003). Em suma, os referidos códigos, por meio de seus dispositivos legais, contribuíam para o sepultamento de hábitos e saberes locais, desconsiderando as espacialidades pretéritas e as relações socioespaciais preexistentes, além da ordenação do espaço urbano. Entretanto, o disciplinamento de seu uso permitia a regulação do modo de vida, no sentido de pressionar as classes menos favorecidas a adequar-se ao novo modelo de vivência europeizado que emergia.

A partir dessa fundamentação legislativa dos códigos de postura, criavam-se as bases para o acolhimento da crescente valorização econômica da borracha, tendo em vista a consolidação da infra-estrutura existente pela legislação local que permitia a organização social e econômica da população, concomitante com os fatores de proximidade na comunicação fluvial com as Províncias do Centro-Oeste, países limítrofes e especialmente com Manaus, a capital da Província. A partir dessas características de cunho locacional e legal, criaram-se os condicionantes para uma crescente atração populacional, especificamente a emigração *espontânea* estrangeira.

Nesse sentido, Hanson (1944) *apud* Luz (1968) salienta o périplo de um grupo de faiscadores de ouro pelo mundo, destacando em particular a figura de Jazon Williams Stone,²⁸ assim referindo: “Em Itacoatiara – Serpa – ele recobrou a razão e decidiu que, estabelecer-se

²⁸ Hanson (1944) *apud* Luz (1968) rememora a saga de “*Old Man Stone*”, como era conhecido. Impulsionado pela “febre” do ouro, ainda moço migrou para a Califórnia, chegando tarde demais para participar com vantagens das descobertas auríferas. Rumou para a Austrália sem ter melhor sorte. Ainda na Austrália, rumores de fabulosas descobertas auríferas no Alto Amazonas espalhadas por autoridades, para se livrarem dos mineiros e indigentes que perturbavam o país, fez com que Stone se dirigisse ao Peru, chegando a Iquitos. Provavelmente entre 1865/1866, desceu o Amazonas e estabeleceu-se na Vila de Serpa, onde passou a residir definitivamente.

para desenvolver a terra, parecia mais proveitoso do que correr constantemente atrás de uma riqueza rápida” (LUZ, 1968, p. 161).

Por sua vez, a chegada de Stone²⁹ e a compra por este de um terreno a Leste da vila, no qual fundou a fazenda denominada “Terra Preta”, pode ser considerado o segundo movimento de crescimento espacial, pois a emergência desse empreendimento e seu pronto crescimento³⁰ econômico na periferia geraram uma relativa mobilidade humana entre a vila e essa propriedade que aos poucos foi passando por uma mutação espacial, permitindo um ganho de área habitada, adensando a conformação espacial da vila. Todavia, para a consolidação da expansão dessa área, empunha-se um limite natural para essa espacialização, qual seja, o lago do Jauary.³¹

O espaço urbano se expandiu, tendo o lago, em um dado momento, como obstáculo e, em outro, como possibilidade. Aos poucos a vila vai se derramando sobre a floresta ao longo da margem esquerda do rio Amazonas e em direção Leste. A imagem que emerge é um confronto entre a expansão da vila, que se expande, até o declive abrupto do terreno quaternário que drena para o lago do Jauary. E, do outro lado, acima dessa descontinuidade geológica, o soerguimento da camada de terreno terciário sobre o qual se assenta a fazenda de Stone a “Terra Preta”.

²⁹ Antes da chegada de Stone, já residia na vila o norte-americano Eduard James Schimth, que trabalhava na Colônia Itacoatiara (SILVA, 1997).

³⁰ Além da fazenda, Stone possuía plantações de fumo, laranja, criação de animais, uma serraria e constituiu firma societária sob a razão social de Stone & Hermida, que tinha entre seus bens um barco a vapor de pequena lotação, denominado “Madeira”, utilizado pelo estabelecimento comercial para o transporte de passageiros e da borracha que começava a ganhar importância econômica (JOBIM, 1948; LOUREIRO, 1985).

³¹ Como de costume em épocas de cheia, parte da população da vila afluía para as suas margens, a fim de acompanhar competições aquáticas, que reunia várias agremiações esportivas de regatas. O nome do lago provém da palmeira Jauaryzeiro, e o seu fruto – o Jauary - serve de alimentação para a ictiofauna (SPÍNDOLA, 2001).



Figura 7 – Stone e Fazenda “Terra Preta”.
 FONTE: Bittencourt, 1910.

Para Spíndola (2001), a área compreendida pela fazenda é a primeira a passar por modificações do ambiente natural, onde se iniciou o embrião do bairro do Jauary. Para o poder público, o projeto urbanístico de expansão da vila permitia não só modificações nos igarapés que drenavam para o lago como também retificações no relevo. Assim, o deslocamento da área urbana para o novo espaço que aparecia, era impedido pelos igarapés que alimentavam o lago, separando essa área do núcleo urbano, tornando-se obstáculo ao crescimento e ao acesso às novas áreas a serem ocupadas.

A descaracterização dos aspectos físicos foi significativa desde o início (1870) dos aterros,³² e a abertura das ruas Luzardo Ferreira de Melo, Adamastor de Figueiredo e Barão do Rio Branco empurraram o deslocamento da cidade para Leste. As novas espacialidades da vila são desenhadas sem considerar a importância do lago e dos igarapés para a população local. Por exemplo, o costume de construir cacimbas, para utilização da água para beber ou lavar roupa, sofreu um duro golpe, pois as lavadeiras que as utilizavam foram empurradas para longe de suas moradias, tendo de percorrer longas caminhadas com roupas na cabeça para poder trabalhar, tomar banho ou trazer água para o consumo doméstico.

³² Feito a machado e enxada, o aterro dos igarapés que drenavam para o lago foi executado pelo empreiteiro José Pinto de França (1870). Com a abertura de novas ruas, foram se instalando pequenas casas e roçados. Os pioneiros na colonização do bairro do Jauary foram: Joaquim Gonçalves de Andrade, Luiz Fernando do Nascimento, Domingos Lopes Barroso, João Antônio Rosa, Manoel Borba, Ana Raimunda da Conceição, Talisman Figueiredo de Vasconcelos, João Crisóstomo de Castro (SILVA, 1997).

Portanto, os aterros dos igarapés aparecem como solução para transpor as barreiras naturais que dificultavam a expansão de novos espaços que se construía. Por sua vez, os espaços considerados como vazios, sem donos, devolutos, na prática, reforçavam a desconsideração e o desprezo com a população que vivia na franja de expansão da vila. A segregação do espaço e sua lógica de produção excluía os negros, os índios e os caboclos. No entanto, o desenvolvimento dominante desse momento derrubava a floresta, aterrava os igarapés, construía pontes, retificava o relevo; era o que havia de conhecimento tecnológico para efetuar as transformações exigidas. Assim, a vida cotidiana era negligenciada e a natureza passava a ser vista como fonte de lucro e recurso, ou seja, a função era a de produzir riqueza. Nessa perspectiva, a função dos igarapés e lagos também seria outra, e gradativamente passariam do natural ao espaço antropizado, os lugares para onde seriam despejados os dejetos. Silva (1997) salienta que os igarapés, que eram vida, passaram a ser sinônimo de morte, e a derrubada da vegetação de mata ciliar, causadora de males.³³

Com a movimentação de terras na vila e com o desaterro de ruas, os problemas de salubridade foram agravados pela formação de grandes áreas alagadas e prejudicadas pela estagnação. As retificações do relevo no entorno do lago e dos igarapés causaram degradação ambiental, levando à destruição dos ecossistemas, poluindo águas, destruindo a paisagem e o patrimônio natural, tornando-se um problema de saúde pública, uma vez que esses igarapés eram utilizados para coleta de água para o abastecimento nas residências, banho e lavagem de roupa. Causaram, por conseguinte, entre outros danos, a proliferação de doenças, justificativa utilizada nos discursos oficiais para o aterro definitivo dos igarapés que drenavam para o Juary.

Para Oliveira, J. A.; e Valle, A. S. (2003), a relação homem-natureza tem produzido sistemas de objetos cada vez mais artificiais e estranhos ao lugar e aos habitantes; isso indica que o valor vem de sua maior ou menor artificialidade e funcionalidade para as ações de

³³ Em 1871 ocorreu um grande surto de febre amarela em Serpa (SILVA, 1997).

caráter efetivamente econômico, em detrimento do homem. As pontes são objetos artificiais, são criações do homem e os igarapés são as criações de natureza orgânica (SANTOS, M., 1999). Sendo assim, as pontes aparecem em determinado momento como solução para as dificuldades de acessibilidade às áreas que tinham os igarapés como limites naturais para o avanço da ocupação do Jauary.

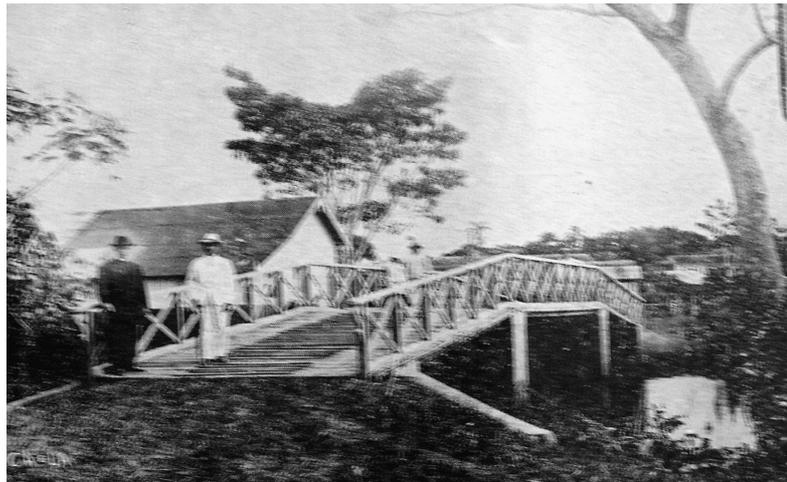


Figura 8 – Ponte sobre o lago do Jauary – 1929.
FONTE: Peres, 1929.

São as pontes e não os igarapés que vão predominar na paisagem urbana. A construção de uma ponte sobre o lago do Jauary passou a ser uma exigência para a ligação da vila com a fazenda “Terra Preta”, a qual foi construída e doada pela firma, Stone & Hermidas, como podemos aferir na citação a seguir:

Ilustríssimo senhor Presidente e mais membros deste município. Stone & Hermidas, tendo de Vossas Senhorias a concessão do terreno necessário para a estrada que comunica esta cidade com as propriedades sitas além do lago do Jauary, e tendo já concluído a dita estrada, bem assim, a ponte que atravessa o igarapé, vem por este meio oferecer ao município esta sua obra, retirando todo o direito de propriedade que na mesma estrada e ponte tem, com a única condição de que a Ilustríssima Câmara se obrigue as limpezas e reparações da obra feita, até ao portão da “Terra Preta”, ficando por este meio o município no direito de aumentar este trabalho começando, conforme as urgências públicas. Pedem, pois, que esta resolução seja lançada por termo na ata de suas sessões, no caso de aceitarem os ilustres membros o oferecimento (cf. Ata e respectivo termo de doação de 13.01.1876, *apud* SILVA, 1997, p. 159).

Com a degradação e aterros dos igarapés, a vila perdeu espaços saudáveis que eram utilizados pela população. Excluíam-se esses recursos ambientais que diferenciavam a paisagem urbana e que lhe conferiam fisionomia autêntica, com características próprias, pois o relevo desenhado pela rede hidrográfica tinha um significado, formado pelo conjunto de colinas que moldavam o sítio urbano.

As razões que levaram aos aterros dos igarapés e lagos da área, onde atualmente se encontra o bairro do Jauary, estão relacionados à ocupação e ao crescimento da vila, em que os mesmos se tornaram indesejáveis. Os igarapés e o lago que cortavam essa área passaram a ser vistos como obstáculos a serem transpostos, pois dificultavam a circulação de pedestres e a interligação entre os núcleos de população. Assim, nos projetos de expansão urbana era necessário estabelecer uma imagem que não mais associasse com a aldeia. Em nome do progresso, da modernidade e da funcionalidade, aterram-se os igarapés e com eles os costumes da população, pois os igarapés faziam parte da vida e do cotidiano do povo.

Além disso, destaca-se que eles tinham um papel importante no abastecimento de água indispensável para os usos domésticos e sanitários. As novas condições de vida urbana, pensadas pela classe dirigente, excluem das vistas públicas a presença das lavadeiras, que exerciam sua atividade às margens dos igarapés, como também os banhos diários, lavagem de animais e construções de cacimbas que, aos poucos, iam desaparecendo do cenário da cidade.

Portanto, a lógica do crescimento econômico facilitou a acessibilidade aos empreendimentos realizados por Stone nessa área, provocando o avanço urbano até haver a interligação definitiva entre a “Fazenda Terra Preta”, que é a origem do bairro do Jauary e a vila que já havia se consolidado com o Centro e a Colônia, como se pode observar no Mapa da página 65, pois, a dinâmica econômica, especialmente do período áureo da borracha, provocou um processo de expansão que dilatou a área urbana várias vezes, fazendo com que a

vila saísse dos seus limites do final do período colonial, até ser elevada à categoria de cidade, como observaremos a seguir.

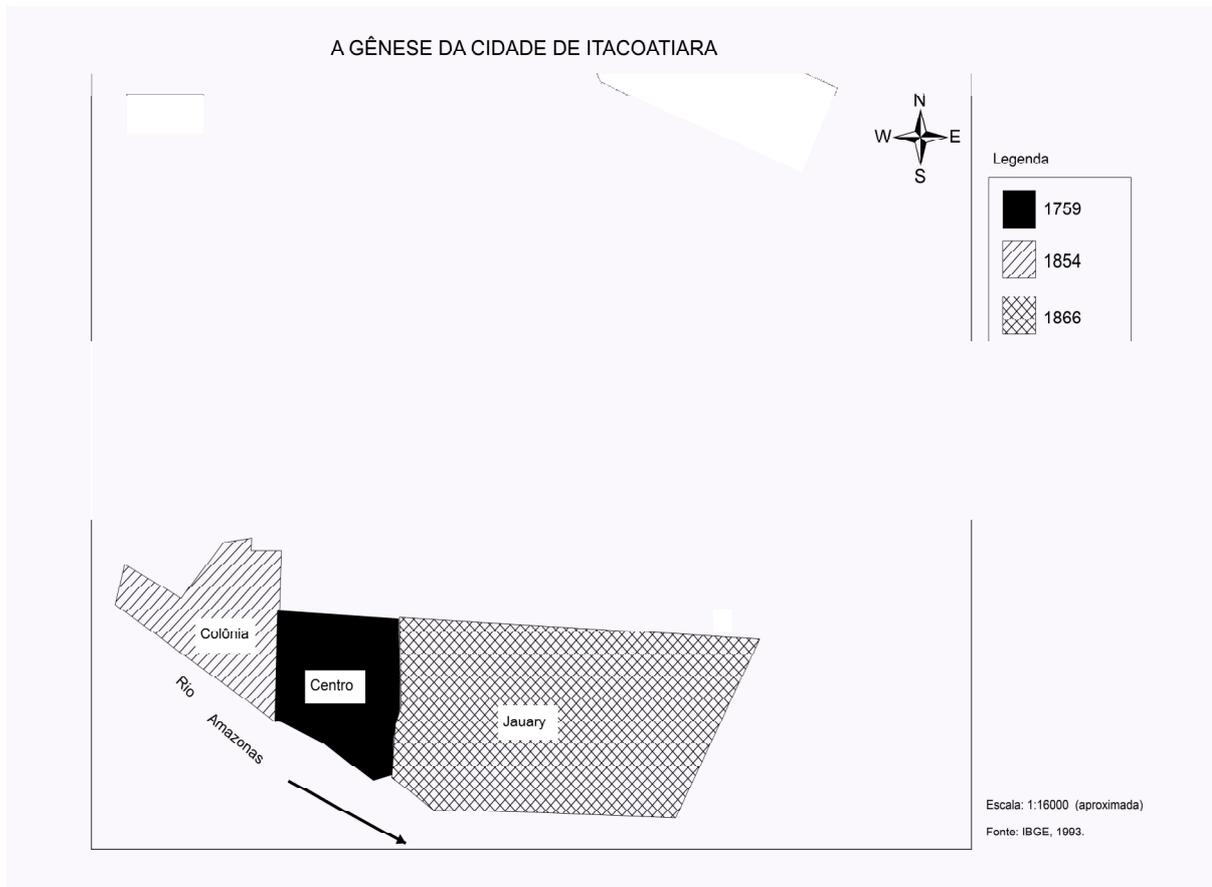


Figura 9 – Mapa de expansão urbana de Itacoatiara 1759-1866.
FONTE: IBGE, 1993.

2.4 – A borracha e a consolidação da cidade

Apesar do advento da borracha ter sido preponderante para a instauração das transformações locais, cabe-nos também situar outros fatores que, no histórico movimento cumulativo da performance da expansão urbana, também deram relevantes contribuições ao crescimento econômico e ao desenvolvimento local, entre estes: a Proclamação da República, a imigração nordestina e estrangeira, a abertura dos portos, a elevação da Vila de Serpa à categoria de cidade e a administração do prefeito Isaac José Perez.

Todos os fatores referidos foram determinantes para a tessitura da feição de modernidade que a cidade de Itacoatiara passa a exibir doravante e, para melhor compreensão de sua importância, pontuamos alguns detalhes dos mesmos de acordo com os estudos de, Silva (1970), Corrêa (1987)³⁴, Mesquita (1997):

A Proclamação da República: o intercâmbio comercial e de comunicação entre a Província do Amazonas e a Corte era muito grande e, contribuindo para a consolidação da função política, todas as modificações trazidas pela Proclamação da República e pelos ideais positivistas vieram beneficiar a cidade. A autonomia dos Estados brasileiros, possibilitada pela Constituição de 1891 e traduzida pela descentralização administrativa, opôs-se à centralização do regime anterior. Apesar desse contexto, para o Estado do Amazonas, e especificamente Itacoatiara, a descentralização administrativa significou a recorrência aos recursos do Estado e do Município para a efetiva modernização da cidade. Acrescentando-se:

- a) A Abertura dos Portos: em 1867 foi decretada a abertura dos rios amazônicos às nações amigas. Contudo, vários esforços foram feitos para estimular a navegação, buscando sair da dependência do porto comercial de Belém. Nesse sentido, a criação da Alfândega³⁵ de Itacoatiara em 1872 reforçou a política de

³⁴ Para Corrêa, a periodização da rede urbana, compreendida pela exploração econômica da borracha, dá-se entre 1850 a 1920. Assim, a rede urbana na Amazônia deve ser analisada considerando-se a inserção, a cada momento, da região em um contexto externo a ela, seja internacional, nacional ou abrangendo ambos (CORRÊA, 1987, p. 42).

³⁵ Foi criada pelo Decreto Imperial n. 5.204, de 25.01.1872. Com a política de abertura do Amazonas, a arrecadação alfandegária passou a ser feita em Manaus e Itacoatiara. A criação da alfândega de Itacoatiara

autonomia que o Amazonas adotara para sair de sua dependência do Pará, pois o impedimento das exportações deveu-se principalmente ao fato de a sede da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas – CNCA - localizar-se em Belém, impedindo a exportação direta.

- b) A imigração nordestina: a pouca densidade demográfica da Região e do ambiente local ainda ser considerado longínquo, não a capacitava para atrair trabalhadores. Nesse sentido, algumas medidas foram tomadas pelos diversos governos da época: de início, os trabalhadores indígenas foram introduzidos na atividade extrativa e depois os imigrantes nordestinos que chegaram à Região em 1877, fugidos da seca, serviram como mão-de-obra escrava para os “coronéis de barranco”, com o intuito de aumentar a produção de borracha.
- c) Elevação à categoria de cidade: por meio da Lei n. 283, de 25.04.1874, a vila ganhou foro de cidade. Tal ato jurídico-administrativo possibilitou maior distinção política e os benefícios advindos desta condição consolidaram e ampliaram o papel urbano de que a cidade revestiu-se a partir desse momento. Por exemplo: surgiram os prédios para acomodar as novas repartições; houve aumento de verbas públicas para as melhorias urbanas; criou-se uma infraestrutura que se instituiu pela mão da iniciativa privada; além do surgimento dos serviços públicos; tudo isso contribuiu ainda mais para a expansão da cidade que se desenvolvia e se firmava pela importância situacional e política que emergia.
- d) A administração do prefeito Isaac José Peres: mesmo que essa administração tenha ocorrido em plena decadência da borracha, consideramos que a iniciativa empreendedora pública de Isaac Peres foi um marco significativo no processo de mudanças na cidade de Itacoatiara, que deve ser considerado para o período

facilitou a importação de bens e serviços destinados à construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré. Situava-se na rua Monsenhor Joaquim Pereira, onde hoje opera a loja da Litiara (SILVA, 1997).

de declínio da borracha. Seu governo caracterizou-se pela iniciativa de se pensar a cidade de forma planejada, o que exigiu muita capacidade política, pois teve de articular com o governo do Estado e a Câmara a liberação das verbas necessárias às transformações urbanas. Com este trabalho, põe-se em relevo sua administração como vital para o crescimento e embelezamento da cidade.

Durante muito tempo, redes carregadas nos ombros de escravos e trabalhadores dividiram espaço com pedestres, nas ruas e ladeiras de Itacoatiara. Aos poucos o advento da borracha propiciava mudanças significativas para o espaço da cidade. Esses meios de transportes foram tornando-se limitados e mesmo “inúteis” para o ritmo acelerado que começava a marcar a vida urbana. Os novos tempos iam deixando para trás a “cidade dos pedestres”, que alargava seus limites para além dos primeiros roçados, chácaras e sítios que deram origem aos atuais bairros do Iracy e de Pedreiras. Mas essa aceleração dos modos de vida que se instituíam não foi um fenômeno de exclusividade da cidade; ao contrário, ocorreu em toda a Amazônia, pelo dinamismo econômico do sistema capitalista na Região, que experimentou um surto de crescimento a partir de 1870.

Assim, a “cidade sobre rodas” começou a aparecer quando as atividades econômicas exigiam o aumento de cargas transportadas e maior rapidez de deslocamento, uma vez que grande parte do transporte de carga era realizada em carros de boi³⁶ para carregamentos como: madeira, tijolos, castanha, carvão, borracha, cacau, entre outros. Os menos afortunados, que não possuíam carros de tração animal, puxavam eles próprios as cargas em carrinhos-de-mão ou em caixas de madeiras sobre os ombros ou cabeça. Essa transição dos modos de vida caracterizou-se pela quantidade de carroças transitando nas ruas, o que leva a deduzir que era

³⁶ Para Monteiro (1984), os condutores das carroças de Itacoatiara são conhecidos como “carreiros” ou “carroceiros” os quais conduzem o veículo em pé, ou ao lado quando vazio. A carroça pode ser puxada por um ou dois bois (uma junta), e a quilometragem percorrida no perímetro citadino varia entre cinco e seis quilômetros por dia de trabalho. O salário dos condutores normalmente é contratado antecipadamente ao contratante, e cobra-se de acordo com a distância e o peso da carga. As carroças também serviam para o transporte de famílias para festas, procissões ou deslocamentos para a zona rural.

inevitável aquele chiado característico das rodas. Mas o problema para a municipalidade era o desleixo no tratamento aos animais e a falta de higiene dos carroceiros.

Essa conduta levou a Câmara a editar uma postura específica para disciplinar a permanência de animais no perímetro urbano, pois resistia um antigo costume indígena entre a população: o de deixar os animais soltos ou próximos ao dono. A nova postura tinha o seguinte teor: Art. 32 – “É proibido terse gado, cavalo de qualquer espécie amarrado nas ruas, praças e mais lugares públicos, assim como porcos soltos pelas ruas e qualquer animais daninhos sob pena de dez mil reis de multa ou quatro dias de prisão”.³⁷

A disposição da Câmara reforça o estigma do mau comportamento dos carroceiros, associados aos “desclassificados sociais”, tidos pelas autoridades como indisciplinados e sujeitos em potencial. A Câmara, assim, empenhou-se na realização de uma legislação vigorosa e detalhada sobre os modos de vida da população, que foi consolidando-se na medida em que as atividades econômicas se diversificavam, sendo, porém, alvo de resistências.



Figura 10 – Condutores de carro de boi.
FONTE: Galeria de Artes Prof.^a Terezinha Peixoto.

Com o tempo a cidade sofre, a partir de 1890, um novo surto de crescimento espacial, isto graças aos investimentos propiciados pela acumulação de capital, cuja via econômica agrário-extrativista-exportadora tinha na economia do látex o seu principal sustentáculo. Os aumentos

³⁷ *Jornal Itacoatiara*, Ano I, n. 01, 1874, p. 4.

sucessivos da exportação e os elevados preços da goma elástica propiciaram ao Estado e à cidade uma considerável receita, contribuindo para um momento de crescente arrecadação de impostos capazes de alavancar alguns arrojados empreendimentos públicos.

Em virtude desse *boom* econômico, ao poder público coube a iniciativa de modernizar, embelezar e adaptar Itacoatiara às exigências econômicas e sociais da época da borracha, pois esse se tornou um dos principais objetivos para a maior parte dos administradores locais. Era necessário que a cidade se apresentasse moderna, limpa e atraente para aqueles que a visitavam a negócios ou pretendiam estabelecer-se definitivamente. Doravante, a política seria implementar as transformações defendendo a dominação e os interesses do grupo de indivíduos que iria administrá-la.

Este grupo seria constituído pelos extrativistas, aviadores e comerciantes,³⁸ todos de algum modo ligados ao capital financeiro internacional e, por conseguinte, com estreito vínculo com o poder público local, cujas relações estavam muito além da esfera política, quando interesses econômicos se entrelaçavam com a liberação de verbas municipais e estaduais e com concessões de serviços públicos para arrendatários do círculo de amigos próximo às autoridades locais.

É para esses grupos que se colocam como centro de interesse das transformações urbanas que se criam as condições de investimentos que propiciam as obras, serviços e melhoramentos urbanos em benefício do acolhimento da crescente demanda das exportações de borracha. Assim, a cidade, antes espaço comum, modifica-se, estratifica-se segundo uma nova configuração, a de classe. A modernidade retrataria um novo estilo de vida e as transformações no espaço transcenderiam à alma. Com os ares da modernidade, a cidade não só substitui a madeira pelo ferro, a palha pela telha, o barro pela alvenaria, mas também

³⁸ Os principais comerciantes do município em 1884: Joaquim Pinto de França, Joaquim José de Figueiredo, Francisco de Magalhães, D. José Hermida, D. Maria Angélica Nunes, José Joaquim Affonso Antunes, Abreu & Amaral, Pedro Pereira da Costa Fonseca, José Pascoal Onety, Manuel Ferreira Frota de Meneses, Antônio José Serudo Martins Filho, Antônio Francisco de Figueiredo, Miguel Pinto de França, Fernandes de Souza, Antônio Gonçalves de Carvalho, Joaquim da Costa Arcos & Filho, Joaquim Pereira Barroncas, Ângelo Nunes Evangelista, José Alves Maquiné, Damaso José Serudo Martins & Filho, Raymundo Ferreira da Cruz e João Raymundo Rodrigues (UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS, 1982, p. 51).

transforma a paisagem natural, destrói antigos costumes e tradições, expande a navegação, desenvolve a imigração³⁹ nacional e estrangeira.

De acordo com Jobim (1948), apesar de a cidade ter sofrido maiores alterações a partir dos anos 70 do século XIX, em 1890 ainda conservava muito da antiga vila observada pelos viajantes e aventureiros, circunscrita ao terreno terciário, limitada ao Norte pelo rio Amazonas, a Oeste pela antiga Colônia, a Leste o bairro do Jauary, e ao Sul pelas matas e igarapés que ainda resistiam, mas que, aos poucos, iam sendo alterados pelos roçados, sítios e chácaras que acompanhavam a expansão da franja urbana até dar lugar aos atuais bairros de Iracy e de Pedreiras. Os primeiros bairros, portanto, estavam compreendidos nesta área e separados por igarapés, sendo ligados por rudimentares pontes de madeira e constituídos por ruas, becos e caminhos. A cidade comportava três núcleos populacionais: o Centro Antigo, a Colônia e o Jauary, até 1900. A distribuição da população, formada por indígenas, portugueses, negros em número reduzido, imigrantes nacionais e estrangeiros espalhava-se por esse recorte espacial que representa a gênese da cidade.

A cidade de pequenas dimensões e de precárias condições urbanas, após 1900, apresentou algumas transformações. A maior parte da população residia no Centro Antigo, onde se concentravam também as principais atividades econômicas e a administração pública, as quais contribuíram para uma dinamização dessa área e seu entorno.

³⁹ Em 1879, no distrito itacoatiarense de São José do Amatory, foi implantada a Colônia de Imigrantes Nordestinos “Pedro Borges”, custeada pelo governo. A doação de lotes medindo 35 x 75 m facilitou o desenvolvimento desse assentamento e em 1903 a Diretoria de Terras e Obras Públicas concedeu títulos definitivos aos colonos, seguindo-se ainda com a instalação de grupo escolar, posto médico, usina de luz a vapor, mercado público e serviço telegráfico (SILVA, 1997).



Figura 11 – Superintendência Municipal.
 FONTE: Silva, 1997.

Entretanto, a economia da borracha propicia à Itacoatiara o alargamento do espaço⁴⁰ e a redefinição de sua organização. Pela cidade transitam toneladas de borracha para a exportação, vindas dos mais distantes seringais, especialmente do Madeira e região, onde também circulavam os mais diferentes tipos de mercadorias e pessoas. E para o acolhimento das transformações urbanas a cidade deve-se apresentar digna da nova função de centro urbano exportador e importador ligado ao comércio internacional. A idéia de projetar uma imagem de cidade que se modernizava era uma medida que exigia certa pressa e redundou na expropriação de antigos hábitos sociais e na imposição de outros, segundo os padrões vindos de fora.

Sendo assim, as funções do espaço foram redefinidas: para cada igarapé, o surgimento de uma rua ou o alargamento de um antigo caminho. Uma forma de arruamento harmônico e uso do espaço é imposta pelos planos de embelezamento da cidade, na qual o tecido urbano passa a configurar um novo desenho de cidade, contando com novos grupos sociais em suas

⁴⁰ A partir de 1890, a construção da antiga residência do juiz Felipe Honorato da Cunha Meninéa (rua Desembargador Mininéa), casa comercial Ezagui & Irmão (rua Quintino Bocaiúva), casa comercial Moysés & Cia. (rua Saldanha Marinho), casa comercial Anglo, conjunto de casas residenciais (rua Saldanha Marinho). Em 1900/1903, sobrado dos Olímpio, prédio comercial Aquilino Barros (rua Quintino Bocaiúva), antiga residência do espanhol Aquilino Barros (avenida 7 de Setembro), prédio comercial Óscar Ramos (rua Quintino Bocaiúva), prédio da antiga Fábrica de Guaraná, casa comercial de Hilário Antunes, conjunto de residências das famílias de judeus (ruas Adamastor de Figueiredo e Cassiano Secundo), palacete de Manoel Nicandro Martins (avenida 15 de Novembro com a rua Nossa Senhora do Rosário), prédio da antiga Delegacia de Polícia (ruas Álvaro França e Floriano Peixoto) (PREFEITURA MUNICIPAL, 2001).

mais diferentes relações, situações e conflitos. É no decorrer desse processo que Itacoatiara passa a vivenciar a ampliação e remodelação de seu espaço, assim como o aumento de sua população. Como característica, constitui-se como pólo de atração de pessoas das mais diversas nacionalidades: ingleses, alemães, portugueses, espanhóis, judeus, árabes, italianos, franceses que se deslocam para a cidade, bem como migrantes de outras regiões do País.

É importante esclarecer que a chegada desses contingentes de imigrantes⁴¹ nacionais e estrangeiros foi fator decisivo para a ampliação das atividades no comércio, transportes, meios de comunicação, serviços públicos e atividades inerentes aos serviços urbanos, isso sem contar com os serviços de trabalhadores que abasteciam a cidade com carvão, peixe, frutas e legumes, carne e vísceras de caça, garapa, ou com novos produtos que surgiam pela exigência e imposição de novos costumes: gelo, sorvete, pão, etc., que abasteciam a cidade. Acompanhando o processo de transformação citadina, os investimentos vão-se diversificando novas casas comerciais, disponibilizando no mercado os mais diferentes produtos, alguns provenientes da Europa e que atendiam à demanda de uma camada da população representada pelas famílias dos seringalistas, dos comerciantes e de destacados funcionários públicos.



Figura 12 – Prédio Óscar Ramos & Cia. – 1900.
FONTE: Silva, 1997.

⁴¹ SANTOS, Roberto. *História Econômica da Amazônia: 1800-1920*. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980, p. 87.

Contudo, para que essa modernidade se efetivasse, foi importante a iniciativa governamental em promover as reformas na administração pública nesse período. Para isso, visando fazer funcionar de forma harmoniosa os vários setores da administração pública, assegurando os interesses do Estado e garantindo os direitos políticos e privados dos cidadãos, foram criadas, a partir de 1892, várias repartições, de acordo com a Mensagem do Exmo. Sr. Dr. Gregório Thaumaturgo de Azevedo, publicada em 1891.

Entre as repartições, estavam a Diretoria das Obras Públicas, Terras e Estatísticas, que seria responsável pelos serviços de melhoramentos materiais em todo o Estado do Amazonas; a Diretoria dos Negócios do Estado, Justiça e Legislação e da Instrução Pública e Particular; a Diretoria da Agricultura, Comércio e Indústria, Artes e Manufaturas, Imigração e Colonização; e a Diretoria da Polícia e Segurança e Assistência Pública.

O papel dessas repartições era consolidar a constituição das políticas urbanas que deveriam expressar e representar a nova ordem vigente, no sentido de dotar as cidades do interior do Estado dos melhoramentos imprescindíveis para acomodar as transformações urbanas. As obras de melhoramentos passaram a ser discutidas e realizadas pelos poderes públicos, havendo também a intervenção de setores privados que, por meio da concessão do Estado, ou do município, foram responsáveis pela implantação e manutenção de vários serviços, dentre os quais se destacam: iluminação, Mercado Público, Matadouro Municipal, telégrafo e remoção de lixo e abastecimento de água etc.

Por sua vez, no que se refere à cidade de Itacoatiara, de acordo com Silva (1970; 1997), as discussões entre o poder público e a iniciativa privada acerca de adaptar a cidade às novas exigências de modernidade já ocorriam havia algum tempo dentro das atribuições do Conselho Municipal, mas o aumento da demanda da borracha acelerou a execução de medidas nesse sentido. Estando a questão da modernização, organização e embelezamento da cidade diretamente ligada à necessidade de higienização, o serviço de abastecimento da cidade impunha-se como um indicador de grande valor em projetos de aparelhamento urbano.

No entanto, a ação do poder municipal nas áreas de abastecimento, como Mercado e Matadouro, não passa apenas pela questão da saúde da população, mas denota toda uma ação especulativa, na medida em que a maior fonte de receita do município é constituída pelos recolhimentos de impostos feitos no Mercado e Matadouro. A partir de 1909, para a administração do superintendente João Pereira Barbosa, o problema do abastecimento está diretamente ligado à necessidade de construção definitiva do Mercado Municipal, já que as antigas instalações⁴² não mais correspondem ao fim a que foram destinadas, prejudicando, desta forma, o atendimento à crescente população.

O Mercado Municipal (Mercadão) teve as suas obras iniciadas em 1909 e concluídas em 23 de maio de 1913. Veio substituir o anterior, existente na Praça 13 de Maio, atual Praça da Matriz, sendo construído no momento em que a população da cidade era pouco densa. Assim, satisfazia todas as condições de higiene, inclusive havendo inspeção regular para manutenção de um padrão mínimo de salubridade.

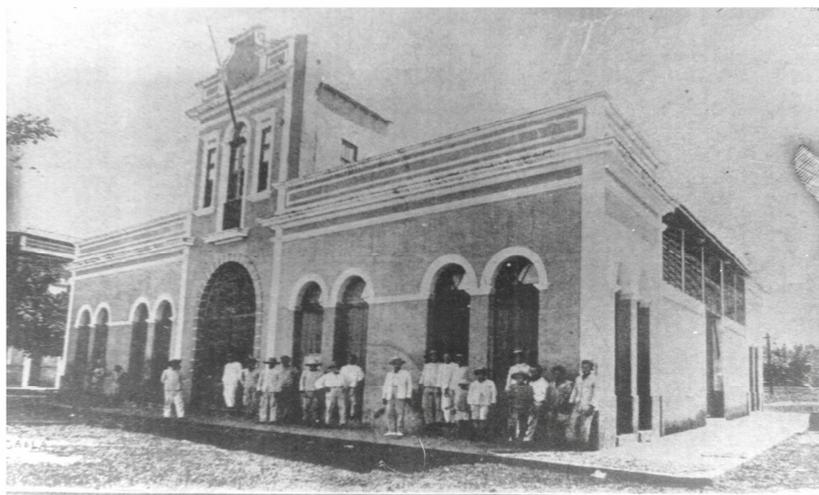


Figura 13 – Trabalhadores do Mercado Municipal.
FONTE: Peres, 1929.

⁴² Anterior à construção do Mercado, existia um grande barracão de madeira na praça 13 de Maio, atual Praça da Matriz, para onde a população recorria quando da compra de carnes, peixes ou víveres das mais diversas espécies (Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Itacoatiara pelo Superintendente João Pereira Barbosa, em 15 de dezembro de 1909).

Por sua vez, o Matadouro Municipal foi construído entre 1916 e 1919, tendo sido inaugurado em 1.º de fevereiro de 1920. Foi erguido às margens do Igarapé da Poranga,⁴³ justamente para que os dejetos fossem direcionados para esse curso d'água, que servia de depósito de carcaças de animais mortos e para onde eram direcionados o esgoto, tornando-se parte da área, em pouco tempo, um ambiente fétido, cujas águas eram inapropriadas ao consumo, à pescaria e ao banho.

A exploração do serviço de abastecimento da cidade, em se tratando do Mercado Municipal e do Matadouro Público, foi desenvolvida pela ação de arrendatários. Esta ação foi bastante ampla, uma vez que os arrendatários tornaram-se os executores das obras de construção ou reforma que o poder público municipal não se sentia capaz de executar. Por meio dos contratos de arrendamento do Mercado e Matadouro, podemos avaliar quanto o poder do capital particular interferiu no processo de organização, modernização, higienização e controle do espaço público de Itacoatiara.

No contrato⁴⁴ de 1909, que a Superintendência Municipal fez com Geraldo Rocha e que em 1915 foi transferido a Antônio Tavares Retto, consta que o prazo de arrendamento seria de trinta anos, concedidos para a exploração do Mercado Público. Ficaria ainda o poder público municipal impedido de construir, dentro da área urbana da cidade, outro mercado, como também não poderia conceder licença para a exploração do mesmo tipo de serviço a outras pessoas. Ainda em 1920, a Intendência⁴⁵ assinou com o cidadão Euclides de Figueiredo Dias o contrato de arrendamento e exploração de taxas de abate do Matadouro Municipal. A política de arrendamento desenvolvida pela municipalidade, em relação aos serviços de abastecimento, trouxe alguns problemas para a população pobre da cidade, não só aos

⁴³ De acordo com o artigo 5.º da Lei n. 298, de 23.10.1917, a área urbana estava compreendida começando do rio Amazonas à rua Eduardo Ribeiro e da rua Ocidental do Jauary à avenida 15 de Novembro, e a suburbana, da rua Eduardo Ribeiro à rua Urucará, ao Norte; da rua Ocidental do Jauary, a Leste; e todo o bairro da Colônia, a partir da avenida 15 de Novembro, a Oeste. Portanto, o igarapé e toda a área alagada da Poranga situavam-se na zona rural até o ano de 1920 (cf. DIÁRIO OFICIAL de 25.1.1918).

⁴⁴ SILVA, Francisco Gomes. *Cronografia de Itacoatiara*. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1998, 2.º v.

⁴⁵ SILVA, *op. cit.*, p. 162.

consumidores, como também aos trabalhadores que exerciam atividades diretamente ligadas ao abastecimento do Mercado e Matadouro.



Figura 14 – Trabalhadores do Matadouro Municipal.

FONTE: Peres, 1929.

Exemplo disso foram o aumento das taxas de aluguéis de pequenas bancas e o aumento do preço de gêneros diversos de primeira necessidade, medidas tomadas pelos arrendatários como forma de auferir seus lucros, o que prejudicou diretamente a camada mais pobre da população. Podem-se avaliar as conseqüências dessas medidas pelas manifestações de descontentamento expressas nas reclamações e queixas contidas nos jornais⁴⁶ da época, principalmente pela elevação da taxa de impostos para a colocação de produtos no Mercado, repercutindo, desta forma, para o desabastecimento de carnes, legumes e especialmente peixes, produtos imprescindíveis na alimentação da população local.

No entanto, o período áureo da borracha representou um momento de crescimento da riqueza apenas para alguns setores da população, especialmente, comerciantes, autoridades, concessionários de serviços públicos, funcionários públicos entre outros. A população de baixa renda não participou com vantagens dos lucros alcançados pela exportação da borracha, pois a riqueza concentrou-se na mão de poucos. Portanto, para a compreensão do significado

⁴⁶ *Correio de Serpa*, Itacoatiara, 1.º de janeiro de 1922, Ano I, n. 01.

da borracha para a economia da cidade, é preciso não isolá-la de um contexto maior – o capitalismo – no qual o Brasil se inseria como país periférico, fornecedor de matéria-prima.

2.5 – Prefeito Isaac José Peres

O prosseguimento das políticas de higienização, arborização e embelezamento urbano ganhou impulso a partir de 1926. Encarnando o ideal de progresso e prosperidade, mesmo em plena decadência da borracha, e aproveitando a anuência do governo do Estado, o prefeito Isaac José Peres deu início a um ambicioso projeto de transformação da cidade. Completou as obras de administrações anteriores e ainda implementou um pacote de obras para equipar e embelezar o espaço citadino, contribuindo para a expansão do tecido urbano.

Tais medidas tornaram-se a marca definitiva dessa administração, destacando: iluminação pública, aquisição de prédios para acomodar repartições públicas, alargamento e prolongamento da avenida Conselheiro Ruy Barbosa (atual avenida Parque), arborização e colocação de placas de sinalização nas demais ruas, reorganização da simetria da cidade, construção da nova rampa da rua Quintino Bocaiúva, do posto de profilaxia rural, da capela do Cemitério Espírito Santo, de pontes, de escadarias, compra do carro fúnebre, entre outros melhoramentos de menor expressividade, mas que atestam a emergência de modernidade que se construía.

A transformação da aldeia em uma cidade que se modernizava representa a destruição de todo e qualquer vestígio que lembre Itacoatiara como a antiga Vila de Serpa. No entanto, para que isso fosse possível, a cidade deveria passar por um processo de transformação que exigia o ordenamento do espaço urbano, o disciplinamento de seu uso, o emprego de instrumentos de controle que regulassem a nova vida citadina, passando pelo sepultamento de saberes locais e imposição de novos.

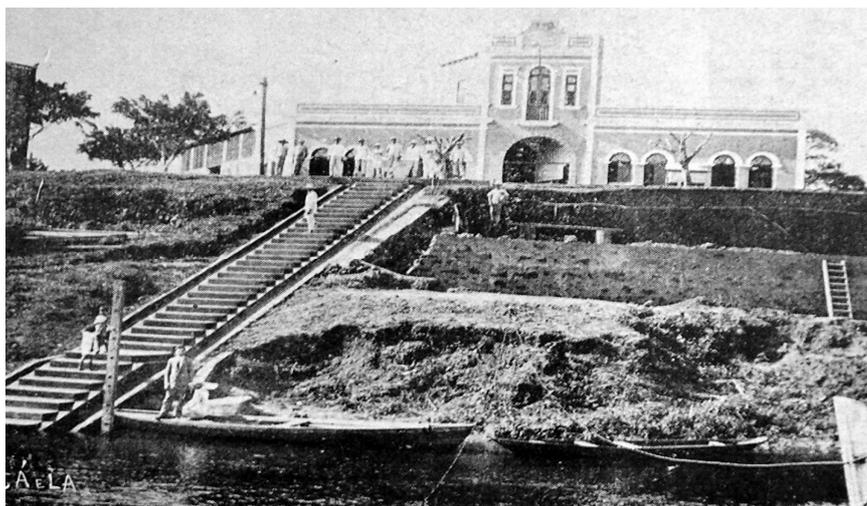


Figura 15 – Escadaria do Mercado Municipal.
FONTE: Peres, 1929.

O processo de mudanças foi rápido no período de Isaac José Peres,⁴⁷ graças à maior atenção recebida pelo governo estadual, a experiência administrativa e a habilidade política com que teve de lidar para a liberação de verbas junto à Câmara de Vereadores. A lógica dessa administração municipal é a de que as pessoas, ao fazerem seus investimentos, preferem fazê-lo em ruas bem pavimentadas e sinalizadas, com abundância de iluminação, onde houvesse legislação compatível ao acolhimento desses investimentos, de forma que o lucro auferido desses empreendimentos seria qualificado como altamente positivo, e não demoraria a dar retorno.

Ao buscar-se uma imagem da cidade de acordo com as obras públicas do período Peres, constata-se que este demonstrava preocupações quanto ao planejamento urbano, especialmente quando sugeriu e implementou medidas estruturais para ordenar o crescimento

⁴⁷ Isaac José Peres era judeu natural de Breves (PA). Na adolescência, o pai Jhosef Peres o enviou para estudar na Europa em escola da tradicional Aliança Israelita Universal. Em Itacoatiara, foi casado com Esther Peres com quem teve um filho chamado Leon Peres. Na política, exerceu mandato de vereador em Itacoatiara de 1923 a 1925, sendo posteriormente nomeado prefeito pelo governador Efigênio de Salles em 15.03.1926, e esteve à frente da Prefeitura Municipal de 1926 a 1930. Quanto às suas atividades comerciais, construiu um patrimônio respeitável como aviador, dono da Isaac Peres & Cia. (Casa Moysés), estabelecimento no qual trabalhava com importação, exportação, comissões, consignações e navegação, sendo também agente local do Banco do Brasil e representante da *Standard Oil Of Brazil*, Cia. de seguros *Lloyd Atlantic* e da *Booth Line*. Tinha entre suas propriedades as lanchas “Marcos”, “Moysés”, “Firmeza” e “Morena”. Após 1930, transferiu-se para Manaus onde continuou seus empreendimentos em associação na firma Peres, Sabbá & Cia., sito na rua Guilherme Moreira, 221, tendo sido ainda o idealizador e benemérito do cemitério judeu de Manaus. Entre 1941/43, após a morte repentina do filho Leon, mudou-se definitivamente para a cidade do Rio de Janeiro (BENCHIMOL, 1994a, 1994b, 1998; LOUREIRO, 1994).

da área urbana, evitando a manutenção dos traços orgânicos que marcavam o traçado original da cidade. Antes dessa administração, os bairros do Centro, Colônia, Jauary eram compostos por poucas ruas, em geral curtas e irregulares. A topografia da cidade era bastante acidentada com colinas tabuliformes e ladeiras com média e pequena declividade. As casas erguiam-se sem muita regularidade sobre essas colinas ou espalhavam-se nos limites desenhados pela sinuosidade dos igarapés e aningais que serpenteavam pela cidade e determinavam sua extensão.

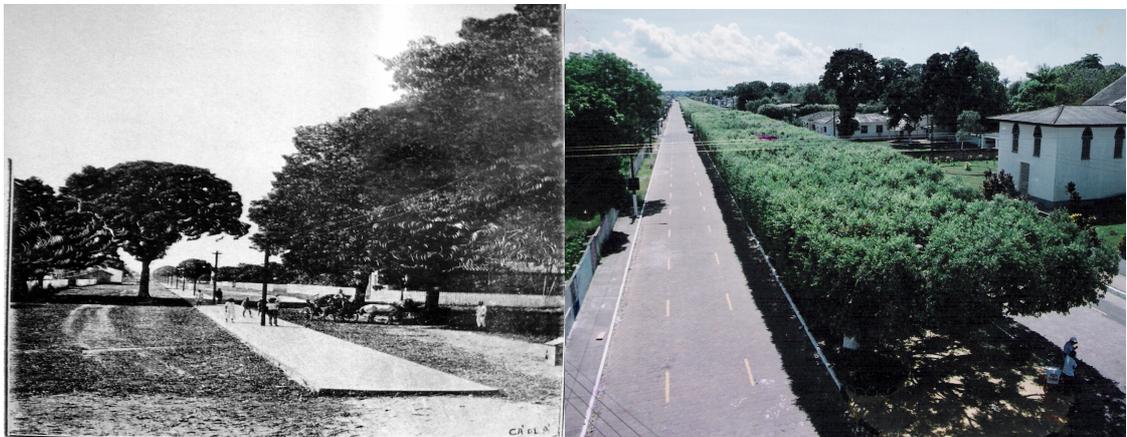
Entretanto, a instalação dos serviços públicos e dos melhoramentos urbanos, para atender a um padrão de modernidade, implicava uma série de intervenções. As obras públicas ganhavam maior importância no processo de modernização e, muitas vezes, exigiram o redimensionamento do espaço urbano. Substituíam-se o antigo traçado provinciano, definido por tímidas linhas curvas e irregulares, por um desenho de concepção e aparência racional, marcado por linhas retas e traçado com regularidade, tipo “tabuleiro de xadrez”.

A realização de grande parte das obras do período Peres era requisitada como necessidade essencial, para estabelecer o novo padrão de civilização que se pretendia adotar. Dentre as obras necessárias, destacam-se a atualização do Código de Postura, o nivelamento de aterros, o alargamento de ruas, o calçamento de vias, a instalação de serviços de iluminação pública, a aquisição de prédios particulares para acomodar as repartições públicas, construções de pontes, ajardinamento e emplacamento de praças e ruas.⁴⁸

A relativa reforma urbana em Itacoatiara provocou uma drástica mudança na visualidade da cidade, mas não eliminou algumas referências, como o próprio traçado do Centro Antigo, da Colônia e do Jauary, assim como de suas construções. Apesar da reformulação do espaço, resistiam alguns elementos de outros tempos da cidade, muito embora esses elementos fossem ressignificados e ganhassem novo sentimento dentro da novidade que se apresentava.

⁴⁸ PERES, Isaac José. Relatório apresentado pelo Prefeito à Intendência Municipal, na 1.ª reunião ordinária, em 15 de abril, Manáos: Typografia Cá e Lá, 1929, p. 5-16.

Dentre as referências de outras épocas, pode-se apontar também a persistência de algumas edificações, como os prédios da Matriz, Matadouro, Mercado Municipal, Superintendência, Intendência, inúmeras construções particulares e comerciais, as estruturas das fábricas e casas da Colônia, as moradias do Jauary etc. No entanto, dentre as obras do período Peres que mais impressões deixaram no espaço da cidade, porque reorganizou o traçado antigo, dando nova orientação simétrica, a mais impressionante foi o prolongamento, alargamento e embelezamento da antiga Avenida Conselheiro Ruy Barbosa, atual avenida Parque.



Figuras 16 e 17 – Antiga avenida Conselheiro Ruy Barbosa, atual avenida Parque.

FONTE 16: Peres, 1929.

FONTE 17: Foto de CNSO, 2005.

Antes dessa obra, a comparação com o croqui de Itacoatiara (página 47) sugere que o desenho da malha urbana fosse marcado por algumas tradições que regem o crescimento da cidade. Deduz-se que a orientação inicial Leste-Oeste, feita pelo sentido do rio Amazonas, foi fundamental para a definição da tendência preferencial no desenho da cidade. Seguindo o mesmo sentido do rio, as ruas Valdemar Pedrosa, Visconde do Rio Branco, Saldanha Marinho, Desembargador Mininéia, Monsenhor Joaquim Pereira, Quintino Bocaiúva e Adamastor de Figueiredo se impuseram como principal eixo da cidade durante uma longa parte de seu crescimento. Essa orientação determinou que a disposição das ruas que foram surgindo fosse traçada no sentido Leste-Oeste, definindo uma tradição no traçado da cidade.

Entretanto, ainda que se possa observar no mapa da Figura 9 (página 65), a indicação de uma área de expansão demarcada regularmente, sugerindo a projeção de um plano de crescimento em direção ao Norte, nota-se, entretanto, que nada fora implementado. Até a emergência do projeto de Peres, o crescimento da cidade mantinha-se restrito em torno das ruas Adamastor de Figueiredo e Eduardo Ribeiro e, para que houvesse a expansão Norte-Sul, foi preciso que o novo projeto indicasse o reordenamento da direção de crescimento previsto com o prolongamento, alargamento e embelezamento da avenida Conselheiro Ruy Barbosa, como visto na citação a seguir:

Publiquei editaes chamando concorrentes para construção de um passeio de alvenaria, ao centro dessa linda avenida [Ruy Barbosa atual avenida Parque]. Das diversas propostas apresentadas, preferi a do Sr. Antonio Pereira Tavares Retto, pelas vantagens que offereceu sobre as outras. Segundo a sua proposta, o passeio será de 3 (três) metros de largura, abrangendo a extensão de dois quarteirões, compreendidos pela Praça 13 de Maio à rua Eduardo Ribeiro (cf. Relatório apresentado em sessão de 19 de abril de 1927 ao Conselho Municipal de Itacoatiara pelo Prefeito Isaac José Peres, p. 11).

Todos os investimentos feitos sobre essa artéria levam a deduzir que, mesmo tendo o plano de Peres sugerido a intenção de mudar o sentido de crescimento de Itacoatiara, deslocando-o para o sentido Norte-Sul, esse objetivo só se consolidou após 1930, pois essa ruptura de sentido prevista no projeto de expansão da cidade, proposto por Peres, foi continuada pelas administrações que se seguiram, tendo em vista que as chácaras, sítios e roçados existentes em Pedreiras e Iracy, consideradas rurais, foram absorvidas pela progressão da cidade, como observado no mapa da página 84.

Por sua vez, a proposta de Peres era, há seu tempo, bastante atualizada, ou seja, optou pelo modelo aspirado da política urbana brasileira comprometida com as idéias de modernidade e progresso de inspiração parisiense. O seu plano de embelezamento para a cidade de Itacoatiara apresenta alguns aspectos que remetem diretamente para as reformas de Antônio Lemos, em Belém e Eduardo Gonçalves Ribeiro, em Manaus.

Evidencia-se essa aproximação do projeto urbanístico da cidade com as duas capitais da Amazônia, pela forma que a cidade passou a ter, ou seja, uma atitude racional perante o

traçado urbano, priorizando o desenho regular e mais amplo em substituição ao traçado original tímido que caracterizava o Centro Antigo. A principal evidência desta prática se mostra por meio do traçado tipo “tabuleiro de xadrez”, definido pelas linhas retas das ruas que se cruzam formando quadras retangulares. A criação de amplos espaços públicos arborizados, ajardinados e embelezados, assim como a abertura de largas avenidas demarcando os grandes eixos da cidade e seus recortes espaciais mais nobres e valorizados para o lazer, a circulação e o comércio.

Portanto, o Projeto de Embelezamento da cidade de Itacoatiara foi implementado e regido pelo prefeito Isaac José Peres, mas não podemos ignorar o fato de que, por trás de suas idéias e ações, havia o apoio da estrutura do Estado, ou mesmo que, essa estrutura estava submetida às exigências do mercado internacional.

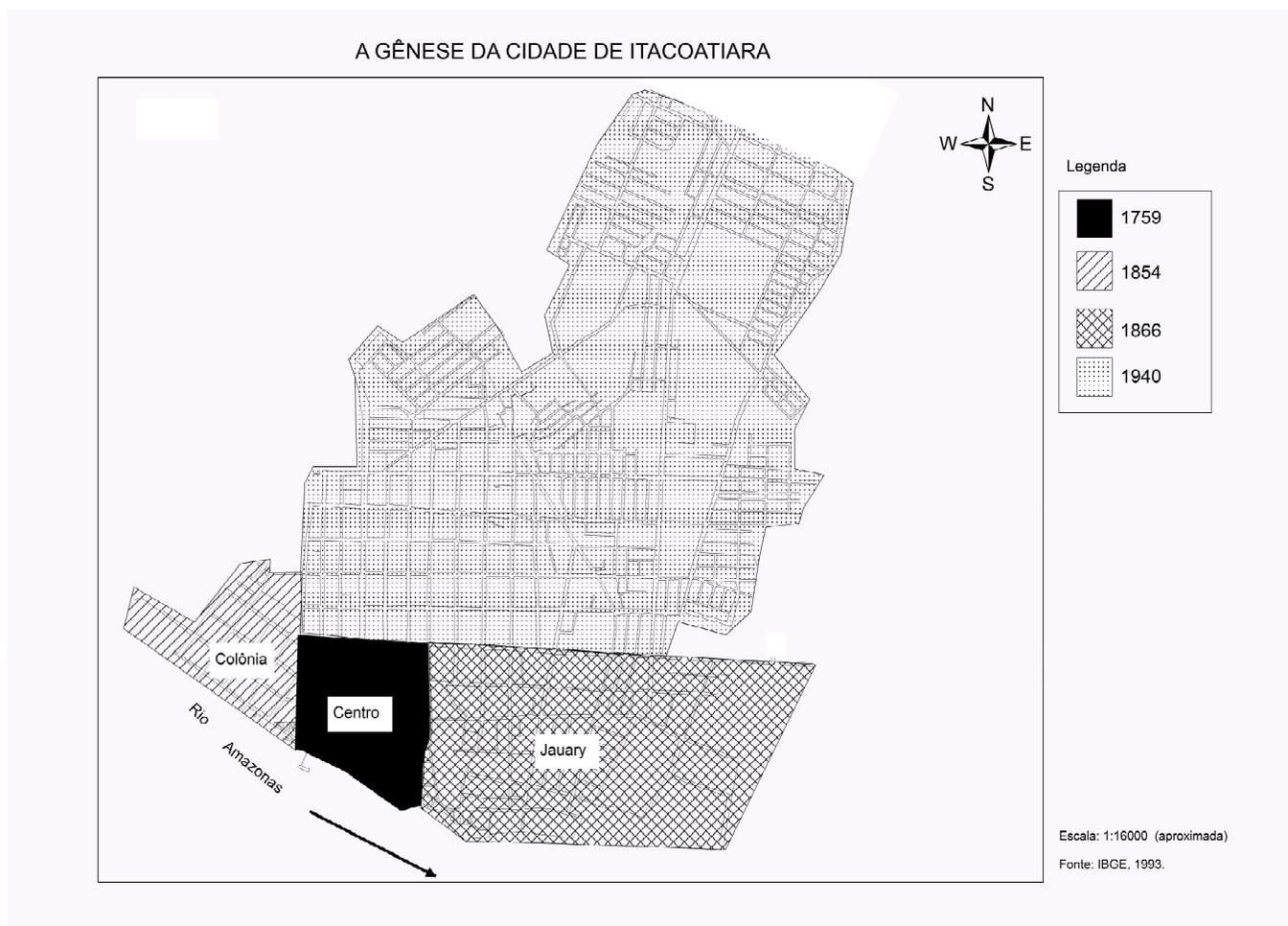


Figura18 - Mapa de expansão urbana de Itacoatiara 1759-1940.
FONTE: IBGE, 1993.

2.6 – Os Acordos de Washington e a juta

De acordo com Hall (1991), em 1940 o governo Getúlio Vargas, em associação com os EUA, tentou revigorar a economia da Amazônia com o plano “Acordos de Washington”, em decorrência da tomada dos seringais asiáticos pelos japoneses na segunda guerra mundial. Como meio de garantir os estoques dessa matéria-prima para a indústria americana, os EUA responsabilizaram-se em investir na produção do látex nativo enquanto, em troca, o Brasil forneceria a goma elástica com preços baixos e fixos. Dos “Acordo de Washington”, surgiram vários organismo multilaterais estatais, entre eles: Banco da Borracha – BCB, Serviço Especial de Saúde Pública – SESP, Instituto Agrônômico do Norte – IAN, entre outros.

Para o espaço da cidade da Itacoatiara, a primeira metade da década de 1940 foi importante a partir de um fator que, embora não apresentasse efeitos imediatos sobre a estrutura intra-urbana, viria a ter grande importância para a mudança de hábitos de higiene da população. Sendo assim, os Acordos de Washington (1942-1947) representaram uma ruptura de um tempo no qual as cacimbas ainda resistiam como parte da paisagem da cidade.

Nesse sentido, a instalação do Serviço Especial de Saúde Pública (SESP), porém, teve um papel primordial na infra-estrutura do saneamento básico disponibilizado à população, uma vez que dotou, pela primeira vez, a cidade com distribuição de água canalizada, fossas sépticas e instalação de várias torneiras⁴⁹ públicas de usufruto coletivo, (SILVA, 1997). No convênio entre o Governo Brasileiro e os Estados Unidos da América, o SESP ficou responsável pela assistência médico-sanitária aos imigrantes e população das sedes municipais, além de orientar a população sobre medidas profiláticas de combate a doenças, campanha de vacinação em massa, planejamento familiar como o pré-natal, construção com aparelhamento de fossas e doação de medicamentos (MARTINELLO, 1985).

⁴⁹ Permanece uma única torneira pública à época instalada pelo Sesp, situada na avenida Parque próximo ao prédio da Secretaria Municipal de Educação de Itacoatiara (Semed).

Do ponto de vista da espacialização da cidade, a associação entre o Instituto Agrônomo do Norte (IAN), órgão criado pelos Acordos de Washington, e o Fomento Agrícola Federal, órgão do Ministério da Agricultura, possibilitou a criação de uma Estação Agrícola Experimental circunscrita entre os bairros do Iracy, Araújo Costa e Fazenda Cacaia, chamado até hoje pela população de Campo do Fomento. Como consequência dessa associação inter-governamental, Itacoatiara ganhou posição de relevância regional, alcançada pela estrutura produtiva desse programa, como pode ser constatado no organograma abaixo.

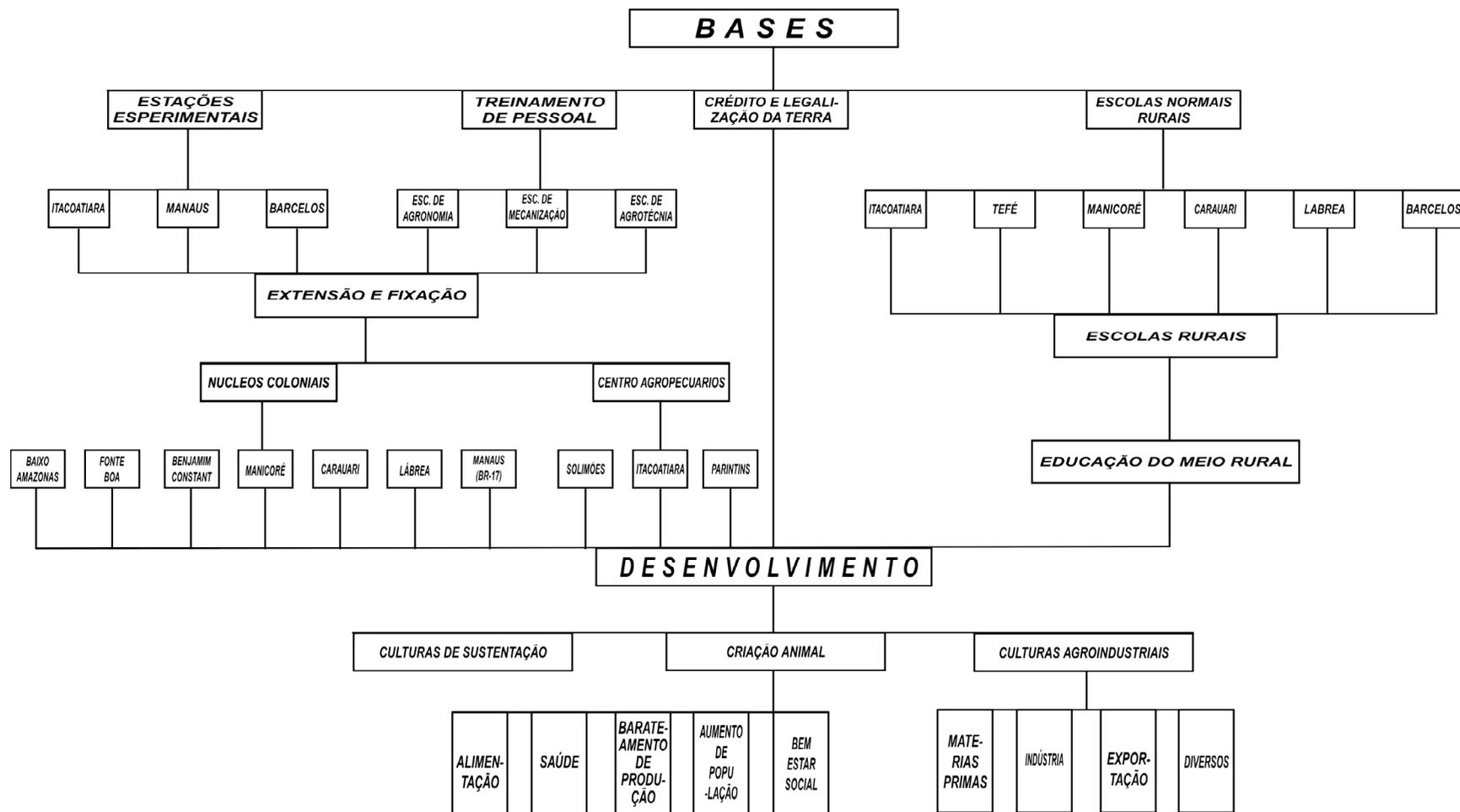


Figura 19 – Plano de Fomento Agropecuário para o Amazonas.
 FONTE: Cardoso, W., 1956.

Como se pode observar no organograma proposto por Cardoso, W. (1956), o papel que coube à Itacoatiara era o de ser Centro Agropecuário Regional, cuja função prioritária prevista era disseminar ações relativas às técnicas de conhecimento agropecuário a partir da criação de escolas normais rurais, fomento agroindustrial, criação extensiva de animais, cultivo de culturas de ciclo curto, como arroz, milho, mandioca, feijão, regularização fundiária, entre outras atividades inerentes ao papel que cada sede regional deveria ter.

De acordo com Spíndola (2001), a localização desse empreendimento e a abertura de ruas que partiam do Campo do Fomento consolidaram a dilatação da área urbana em terra considerada rural, que, com o tempo, deu lugar aos bairros Araújo Costa⁵⁰ e Santa Luzia, ou seja, os dois bairros sofreram, desde o início, forte influência do Campo do Fomento na sua estruturação. Isto significa que a fisionomia que assume um dado espaço, sua geografia, e as inter-relações que nele se concretizam incorporam uma dimensão histórica, isto é, a trajetória no tempo de situações do cotidiano que, pouco a pouco, o foram moldando. Por sinal, são essas situações de vivências do cotidiano associadas às ações do poder público que viabilizam o aumento das áreas urbanas e periurbanas, as quais crescem por iniciativa das ocupações espontâneas, que é o primeiro momento vivido pela conformação dos dois bairros.

Ainda segundo Spíndola (2001), o bairro de Santa Luzia formou-se pela construção da igreja do mesmo nome. As ocupações espontâneas e arraiais no entorno da igreja, aos poucos, deram origem aos núcleos de moradores, os quais foram sendo agrupados num precário caminho que, com o passar do tempo, deu origem a atual rua Isaac José Peres. Assim, a organização interna da cidade concretiza a segregação social que está acoplada à concentração da renda nos espaços mais nobres como o Centro Antigo. Desse modo, as reduzidas áreas de

⁵⁰ A Lei Municipal n. 17, de 22 de junho de 1993, circunscreve a área jurídica do bairro Araújo Costa da seguinte forma: começa no cruzamento das ruas Benjamin Constant e Aquilino Barros, seguindo desse ponto, em sentido Norte, até a rua Ita 02, estendendo-se pela Ita 02 em direção Leste, até o encontro com a rua Nova do Fomento. Desse ponto, segue em direção Sul pela rua Nova do Fomento até a rua Benjamin Constant. Desse marco continua em direção Oeste chegando ao ponto de partida.

melhor infra-estrutura contrapõem-se ao aumento das áreas favelizadas, sobretudo por meio da autoconstrução em áreas públicas, como é o caso do Campo do Fomento.

Portanto, a expansão urbana projetada pela implantação do programa que deu origem ao Campo do Fomento, viabilizado pela associação entre o Fomento Agrícola Federal e o Instituto Agrônomo do Norte, implantado no bairro de Araújo Costa e adjacências, foi fundamental para a realocização do crescimento da cidade de Itacoatiara. Entretanto, esse crescimento espacial e o incremento demográfico conseqüente se fizeram junto a um quadro de insuficiência de saneamento, habitação, equipamento de saúde e educação, ou seja, a população de baixa renda primeiramente se estabelece, delimita e numera as casas, os terrenos, ruas, becos, denomina o bairro, a igreja e só anos mais tarde o poder público urbaniza.

Nesse sentido, a expansão da franja periurbana, está vinculada à transformação do uso do solo no espaço circundante à cidade. Os sítios e chácaras existentes, utilizados para agricultura extensiva, sistema agroflorestal e criação de pequenos animais, foram aos poucos mudando de uso até a alteração definitiva atual, transformada em área urbana. O adensamento humano nas terras públicas do Campo do Fomento só se consolidou, quando os trabalhadores das fábricas de beneficiamento da juta começaram a fixar residência nessa área, que ainda situava-se na periferia da cidade.

Contudo, o papel de relevância regional e o espraiamento urbano da cidade de Itacoatiara foram sendo consolidados a partir de 1950, com o incentivo governamental para o cultivo da juta (*corchorus capisularis*), que passou a apresentar certo crescimento econômico para a região do médio Amazonas. Essa nova atividade econômica foi introduzida por imigrantes japoneses em 1930 e disseminada na região a partir de 1950 (CORRÊA, 1987). A juta constituiu uma fonte de riquezas na Amazônia, de modo que a experiência do cultivo logo foi ampliada para os municípios de Manaus, Itacoatiara, Manacapuru, Santarém, Óbidos

e demais municípios do médio Amazonas (OLIVEIRA, J. A., 2000). Uma década após a disseminação dessa cultura em Itacoatiara, já haviam se instalado várias fábricas de fiação e tecelagem. Entre 1960-70, passaram a funcionar as fábricas I. B. Sabbá & Cia., Chibly Abraham & Cia., Cooperativa Mista de Itacoatiara e Companhia Brasileira de Fiação e Tecelagem de Juta (Brasiljuta).⁵¹



Figura 20 – Vista aérea da Fábrica Brasiljuta.
FONTE: Santos, A. V., 1975.

A organização produtiva dessa nova atividade econômica, segundo Cardoso, W. (1956), se processava com a jornada de trabalho nas fábricas iniciando-se por volta das 07 horas da manhã, se estendendo até as 15 horas, com 15 minutos de descanso para o almoço. A base salarial paga aos trabalhadores era definida de acordo com a função: os serventes e classificadores recebiam, em carteira assinada, Cr\$ 0,86 por hora de trabalho, o que perfazia Cr\$ 189,20 cruzeiros no final de um mês. As atividades dos trabalhadores no interior das fábricas consistiam basicamente em estender a juta molhada para secar nos varais e classificar os diversos tipos de fibra. A juta tipo 9 era considerada de baixa qualidade e não era utilizada para beneficiamento. O tipo 7, de qualidade média, era beneficiado e revendido para Manaus.

⁵¹ SILVA, Francisco Gomes da. *Itacoatiara, Roteiro de uma cidade*. Manaus: Governo do Estado do Amazonas, 1965, p. 120.

Contudo, a considerada de melhor qualidade, a do tipo 3, era prensada em fardos de até 30 kg e comercializada com o Centro-Sul, onde era utilizada principalmente para confecção de sacas de café, cordas e tecidos.

Todo o trabalho nas fábricas se processava manualmente, exceto a prensagem feita por uma única máquina a vapor. Por ser uma cultura sazonal, os trabalhadores eram admitidos na época de início da safra, que começava entre os meses de março e abril, e demitidos na entressafra, que normalmente se iniciava nos meses de agosto e setembro. Cada fábrica, do período de 1960 à primeira metade da década de 70, considerada a fase áurea da produção, empregava, de modo direto, em média de 50 a 100 trabalhadores.

Por sua vez, as fábricas foram importantes porque consolidaram a representatividade econômica da cidade em relação aos demais municípios da sua região, pois, a maior parte da produção de juta dos municípios circunvizinhos era adquirida pelas fábricas implantadas em Itacoatiara. Esse novo advento econômico constituiu-se de suma importância, porque concentrou, no espaço local, as indústrias de tecelagem, dinamizou o intercâmbio comercial com Manaus, expandiu as atividades do comércio, possibilitou a geração de emprego e renda e coincidiu com o reinício das políticas desenvolvimentistas na Amazônia, que começavam a ganhar vulto. Uma consequência direta dessas políticas públicas consistiu na necessidade de interligação por via terrestre com Manaus, entretanto, a inauguração da AM-010, entre Manaus e Itacoatiara em 1965,⁵² significou um novo eixo de ligação e articulação inter e intra-urbano, pois a estrada teve um papel preponderante na estrutura e expansão da cidade até os dias de hoje.

Portanto, pelo histórico traçado, observa-se que a condição de cidade intermediária de Itacoatiara foi construída ao longo de sua história, que no início foi a base da futura expansão territorial portuguesa na Região, servindo como entreposto comercial durante o período

⁵² LINS, José. *Estrada Manaus-Itacoatiara*. Manaus: Governo do Estado do Amazonas, 1965, p. 7.

colonial e de suporte importante nas atividades de caráter econômico no período de prosperidade da borracha, tendo seu revigoramento emergido com a introdução do cultivo da juta. Tais fatores foram fundamentais para a intensificação do ritmo das transformações processadas, gerando mudanças no traçado e na visibilidade da cidade. Além destes acontecimentos, destacam-se ainda outros também de âmbito regional, que continuaram a propiciar significativas alterações no papel de cidade intermediária e na forma espacial, especialmente após a disseminação das Políticas Desenvolvimentistas, como observaremos no 3.º capítulo.

III – AS POLÍTICAS DESENVOLVIMENTISTAS

As políticas de desenvolvimento para a Amazônia,⁵³ ao longo do tempo, tiveram como referências integrar a Região ao território nacional e valorizar economicamente suas riquezas naturais. Fornecer matéria-prima e concentrar farta e barata mão-de-obra foi o papel a ela designado na divisão internacional do trabalho e, conseqüentemente, no processo de acumulação do capital. A criação de infra-estrutura – estradas, rodovias, aeroportos, cidades, hidrelétricas e sistemas de comunicação – e as políticas de colonização, incentivadas ou realizadas pelo Estado, foram as condições viabilizadoras desse padrão de desenvolvimento.

Nesse sentido, pretende-se, portanto, circunscrever inicialmente o exame das políticas desenvolvimentistas no contexto do pós-guerra (1945) e da terceira etapa de industrialização brasileira⁵⁴ como meio orientador dos efeitos ocorridos na esfera do Estado, nas suas fases democrática e autoritária, considerando ser essa a referência para se compreender o processo que combinou elementos fundamentais capazes de redefinir a expansão do capitalismo na Região e sua influência na forma de participação do Estado em gerir o desenvolvimentismo na Região.

As articulações das atividades econômicas da região amazônica estiveram sempre condicionadas a seu mercado interno e à dinâmica do mercado externo nas distintas etapas de seu desenvolvimento. Pretende-se aqui enfatizar um período circunscrito à etapa do desenvolvimento do capital monopolista, quando a Amazônia passou a obter, por parte do Estado Nacional, uma atuação mais abrangente e sistemática, o que não seria possível se o País não estivesse no seu processo de industrialização, incorporando-se progressivamente ao sistema-mundo.

⁵³ Considera-se, para efeito de análise, a Amazônia Legal constituída pelas Unidades da Federação pertencentes à Região Norte (Amazonas, Pará, Tocantins, Acre, Rondônia e Amapá), Centro-Oeste (Mato Grosso e Goiás, até o paralelo 13° S) e Nordeste (Maranhão, até o meridiano de 44° W de Greenwich).

⁵⁴ IANNI, Octavio. “Fases da industrialização”. In: *O colapso do populismo no Brasil*, 1988, p. 34.

A atuação do Estado na Amazônia, na forma aqui abordada, pressupõe um processo de transformação na economia brasileira e no Estado, uma vez que este passa a redefinir e reorientar suas ações, intervindo diretamente no processo de desenvolvimento do País, tanto numa vertente do capitalismo autônomo quanto do capitalismo dependente. Em termos mais concretos, a atuação sistemática do Estado sobre a Amazônia abrange um período anterior ao regime militar implantado em 1964.

Essa atuação pode ser percebida, no primeiro momento, com o Banco da Borracha (1942), que foi criado com a finalidade de reaquecer a atividade extrativista e, no segundo momento, com a criação, em 1953, da Superintendência do Plano para a Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), agência oficial que tinha como objetivos melhorar as condições socioeconômicas da população, via crescimento dos setores produtivos agrícola, mineral e industrial (CARDOSO, F. H., & MÜLLER, 1977).

No entanto, é importante perceber que a emergência dos militares ao poder representou o envolvimento maior e a consolidação da estrutura econômica do País no capitalismo internacional. Isto ocorreu quando os militares e o Estado, em condições excepcionais, passaram a dirigir suas ações no sentido de aprofundar a dependência das grandes empresas multinacionais que já vinham firmando-se em outras regiões do País a um longo tempo. Isso significa que a ditadura militar representou a via por onde iria firmar-se a estratégia de interdependência e complementaridade econômica da região amazônica com o grande capital. Nesse sentido, a atuação do Estado na Amazônia tornou-se peculiar, uma vez que suas iniciativas eram orientadas a partir da estratégia da gestão do território por agências oficiais revitalizadas, que aumentaram o grau de interdependência econômica.

Segundo Cardoso, F. H. & Müller (1977), de outra forma não se compreenderia essa efetiva ação do desenvolvimentismo militar se não fosse: a) com substituição da SPVEA pela Sudam em 1966, órgão com uma maior concentração de poder, cujo objetivo principal, entre

outros, era formular e executar programas de desenvolvimento e incentivar, por meio de benefícios fiscais, os investimentos de empresas privadas nacionais e estrangeiras; b) pela substituição do Banco da Borracha pelo BASA (1966) e a ampliação da atuação do Banco do Brasil, que atuavam no campo financeiro, os quais passaram a atuar de modo articulado com a SUDAM; c) com a criação da Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA (1967), com o objetivo de criar um pólo de desenvolvimento industrial e agropecuário na Amazônia Ocidental, por intermédio de investimentos de capital nacional e estrangeiro.

Como já mencionado, trata-se de iniciativas que estavam articuladas com a orientação geral de desenvolvimento, nas quais a Região passa a ser integrada ao sistema nacional e internacional, cujas conseqüências podem ser avaliadas em quase todos os níveis:

Em primeiro lugar, dinamizaram-se e diversificaram-se as atividades produtivas. Em segundo lugar, desenvolveu-se bastante o sistema creditício, público e privado. Em terceiro, dinamizou-se e ampliou-se a administração pública federal na região. Em quarto, desenvolveu-se e agravou-se a luta pela terra, luta essa que envolve, entre outros elementos: o poder público (estadual, territorial e municipal); grandes e médias empresas agropecuárias e de mineração; posseiros, ou antigos sitiantes e grupos indígenas. Em quinto, recolocou-se a secular problemática indígena, seja no que se refere à defesa da sua cultura e terra, seja no que se refere à problematização da sua mão-de-obra. Em sexto, criaram-se núcleos coloniais, com a finalidade de construir reservas de mão-de-obra para empreendimentos públicos e privados. Em sétimo lugar, reformulou-se amplamente a significação geopolítica da região amazônica, tanto no que diz respeito aos problemas de ‘defesa nacional’ como no que se refere aos problemas da segurança nacional (IANNI, 1979a, p. 61-62).

Na medida em que se intensificou a dinamização da economia regional, esta passou a contribuir com o processo mais amplo da economia nacional e mundial, por meio da alteração da sua estrutura produtiva. Desse modo, fez surgir novas exigências de importação de insumos provenientes do Centro-Sul ou do exterior. Essa lógica reflete bem a maneira da incorporação da região na economia nacional.

Desse modo, é possível fazer uma releitura do discurso oficial em relação ao planejamento estatal como forma de solucionar as disparidades regionais. Assim, em vez de disparidades, pode pensar-se em divisão regional do trabalho, situação em que as regiões são

incorporadas em condições desiguais no quadro nacional, permitindo a reprodução do capital, nas formas que o processo de acumulação assume.⁵⁵

De acordo com Oliveira, F. (1987), para se compreender essa combinação desigual da incorporação das regiões à economia nacional, é necessário levar em consideração uma das contradições básicas do sistema capitalista, configurada no descompasso entre o nível das forças produtivas ou formas de reprodução do capital e relações de produção.

Nota-se, portanto, que o processo de acumulação transcende os marcos da economia e envolve as relações sociais de produção, nas quais o Estado representa os interesses do capital. Nesse sentido, sua atuação está muito distante de uma imparcialidade ou neutralidade e todo planejamento, embora mistificado, estará repleto de conflitos e contradições sociais.

O recrudescimento dessas contradições emergiu de forma mais explícita em 1966, quando o governo militar concebeu o plano denominado de “Operação Amazônia”.⁵⁶ Em termos gerais, esse projeto geopolítico foi montado para criar pólos de desenvolvimento (Polamazônia), estimulando a imigração e a formação de áreas auto-suficientes, proporcionando incentivos a investimentos privados, promovendo desenvolvimento de infraestrutura e pesquisas sobre o potencial de recursos naturais. Ainda assim, essas medidas aparentemente díspares já se incluíam em uma estratégia econômica e geopolítica mais ampla de desenvolvimento da Amazônia. Economicamente falando, implicava promoção de um modelo de industrialização via substituição de importações, financiado pelo capital interno do Centro-Sul e recursos estrangeiros.

Em contraposição, Ianni (1979b), em seu discurso, questiona a política estabelecida pela “Operação Amazônia” como uma ação do poder público deliberadamente concebida para reservar terras à exploração por interesses comerciais, às expensas da massa de agricultores brasileiros, que começaram a chegar à Região em grandes levadas durante as décadas de 1960-

⁵⁵ OLIVEIRA, Francisco de. *Elegia para uma re(li)gião*, 1987, p. 29-30.

⁵⁶ HALL, Anthony L. *Amazônia: desenvolvimento para quem?*, 1991, p. 28.

70. O autor descreve essa política como de ativo e oficial bloqueio, supressão ou controle da colonização espontânea, a fim de servir aos interesses do empresariado extra-regional.

Corrêa (1987) também reforça essa assertiva, afirmando que, como suporte às ações desenvolvimentistas, e para que o Estado gerisse o território, houve uma conjugação de forças entre o grande capital e o Estado por meio de diversos mecanismos, como: a incorporação da Amazônia ao mercado de consumo por intermédio da malha viária, a criação de agências de desenvolvimento, direcionamento locacional do excedente demográfico, a imposição de uma estrutura fundiária marcada pela grande propriedade rural, entre outros, que se impuseram pela ação do Estado, como delineadores de uma política que elege a região como “fronteira” do capital nacional e estrangeiro.

Comungando com esse mesmo pensamento de apropriação da Amazônia como “fronteira”, Becker (1982) em seu discurso sobre o desenvolvimentismo, analisa a penetração do capitalismo ao discutir o papel da Região na estrutura espacial do País, tomando por base a teoria do desenvolvimento polarizado. Localizada à margem do sistema espacial nacional, segundo a autora, o primeiro passo para a integração à estrutura espacial nacional deu-se com a implantação de rodovias (Belém–Brasília, Transamazônica e Cuiabá–Santarém); o segundo foi reforçar a presença brasileira na Amazônia (Calha Norte), visto que os demais países da Região, por terem seu centro mais próximo de sua Amazônia, já estariam viabilizando a integração; enfim, a valorização da Amazônia brasileira ganhou nova percepção, passando a ser vista como Região de imensas possibilidades, verdadeira “fronteira de recursos”, definida como zona de povoamento novo, em que o território virgem foi ocupado e tornado produtivo, tendo por característica fundamental a distância em relação aos centros de população.

Para Oliveira, J. A. (2000), a continuidade da ação estatal na Região se fará sentir por meio dos Planos de Desenvolvimento da Amazônia (PDAs), que enfatizam a importância de estabelecer um espaço hegemônico, hierarquizado e controlado a partir da criação dos

“Grandes Projetos” público e privado que funcionam como verdadeiros enclaves, uma vez que não necessitam, para existir, com exceção da força de trabalho, das forças produtivas da Região, tornando-se, nesse sentido, estranhos à Região, mantendo frágil relação com a economia local e voltados fundamentalmente a um mercado externo. A criação dos grandes projetos não se restringia à Amazônia nem ao Brasil, pois era uma estratégia de planejamento econômico adotada para vários países periféricos, atendendo a recomendações de organismos financeiros internacionais, visando garantir o abastecimento de matérias-primas essenciais aos países industrializados.

Portanto, das características gerais apontadas, pode-se depreender as condições em que se processaram as políticas de desenvolvimento para a região amazônica. É interessante ressaltar aqui essa prerrogativa do papel do Estado enquanto detentor da síntese de distintos interesses visando intervir na Região. Essa nova forma de intervenção estatal, porém, iria ganhar contornos mais bem definidos sob uma outra configuração de poder político: a ditadura militar. No entanto, a produção do espaço na Amazônia não se restringe somente às ações do Estado, pois que os demais agentes – migrantes, capital estrangeiro, ONGs, Igreja, população ribeirinha, etc. – constituem bases para a realização ampliada da intervenção direta do Estado na produção do espaço. Tal processo não está isento de conflitos e resistências, tornando as cidades na Amazônia um lugar propício para lutas sociais.

O fato é que o Estado passou a trabalhar sob as determinações dos militares e o processo de expansão do capitalismo por meio do desenvolvimentismo aprofundou-se, sendo Amazônia envolvida pelo o discurso da integração nacional, do desenvolvimento regional e da segurança nacional. O discurso oficial, por outro lado, ao falar de integração nacional, ocupação de vazios demográficos e desenvolvimento, estava no plano ideológico, justificando a incorporação capitalista da Amazônia. Essa ação implicou mudanças na esfera produtiva e

nas relações de produção, as quais, por sua vez, vão implicar transformações e novos significados na rede urbana.

3.1 – Programas desenvolvimentistas: as madeireiras

Pontes (2001) afiança que, em face da experiência adquirida na implantação do Programa (II PND, 1975), no qual se traçavam as estratégias de classificação para as cidades de médio porte, foram revistos os critérios adotados inicialmente, discernindo-se, na ocasião, os critérios espaciais e os critérios intra-urbanos, como abordado no primeiro capítulo. Dentre os critérios espaciais, destaca-se: “existência de programas especiais na área”. Este critério era de maior importância, visto que a localização seria decidida segundo os critérios técnicos e econômicos usuais na localização industrial, afetados por condicionantes políticos. Ora, a localização de uma importante unidade industrial tinha um poder de “indução” muito grande em relação a uma série de outras atividades econômicas. Por consequência, afetaria decisivamente a localização do emprego e, portanto, da população.

Nesse sentido, do ponto de vista da espacialização da cidade de Itacoatiara, as estratégias de implantação das plantas industriais madeireiras começaram a esboçar-se a partir da década de 70. Essa década é basilar para se compreender a evolução espacial da cidade, pois foi a partir desse período que houve o acolhimento de significativos investimentos públicos e privados. Os programas ou planos desenvolvimentistas para a Amazônia, como a reformulação ou recriação de agências oficiais, observados no início deste capítulo, tiveram e continuaram a ter papel marcante nesse processo.

Como exemplo, o Programa de Ação Concentrada (PAC)⁵⁷ que, em consonância com o Programa de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI), ambos criados pelo Ministério do

⁵⁷ O Programa de Ação Concentrada (PAC) tinha como critério só incluir cidades com 15.000 habitantes na sua seleção, no entanto existiram algumas exceções, sendo consideradas também cidades abaixo de 1.000 habitantes (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ, 1977, p. 132).

Interior⁵⁸ e agenciados por meio da SUDAM e do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – SERFHAU, em um levantamento feito em 1970, constituiu-se em um primeiro diagnóstico para se conhecer, em nível local, as potencialidades e condições de infra-estrutura, como saúde, educação, ocupação territorial,⁵⁹ economia, entre outros, fundamentais para ações de caráter desenvolvimentista, como meio de conhecer a realidade do município estruturando-o para receber novos investimentos, ou indicando medidas que, ante a insuficiência de recursos próprios do poder municipal, fossem viabilizadas pelo suporte de investimento público do Estado ou da União.

Contudo, devemos considerar também que a estruturação das políticas desenvolvimentistas, que implicaram ações de suporte ao desenvolvimento local, teve forte impulso com a criação da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), em 1967, por ter sido fator preponderante na dinamização do espaço da cidade, pois antes de 1960 a economia era estruturada, como já vimos, pelo beneficiamento de recursos regionais como o látex, juta, malva, castanha, entre outros.

Por sua vez, desde os anos de 1960, o espaço amazônico já experimentava forte reorganização regional, alicerçado fundamentalmente em dois agentes de grande poder de recriação do espaço produtivo regional: de um lado, o Estado, representado pelas agências oficiais de desenvolvimento e bancos de fomento e, de outro, o capital privado, por meio dos grupos industriais e/ou financeiros, em parte sediados na região Centro-Sul. Nesse bojo, para o espaço da cidade de Itacoatiara, o início da década de 1970 marca a retomada do crescimento econômico, especialmente com a primeira fase de instalação das unidades industriais madeireiras no Município, atraídas pelos incentivos fiscais da SUFRAMA e o

⁵⁸ Ministério do Interior. Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam). Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (Serfhau): *Relatório Preliminar de Desenvolvimento Integrado do Município de Itacoatiara*. Manaus: Codeama, 1970.

⁵⁹ SENNA, Milton Câmara. *Amazônia: Política e estratégia de ocupação e desenvolvimento*. Ministério do Interior. Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam). Belém: Assessoria de Programação e Coordenação – Divisão de Documentação, 1973, p. 21.

conseqüente aumento populacional. Portanto, a evolução populacional que Itacoatiara apresenta é reflexo da dinâmica urbana de várias fases socioeconômicas que acompanham o crescimento da cidade.

Desde sua refundação em 1759, Itacoatiara jamais presenciou um crescimento demográfico como aquele verificado no começo da década de 1970 e posteriores. O processo de ocupação do Município sempre esteve ligado ao setor primário, que se constituiu, desde sua gênese, em principal atividade econômica. O afluxo populacional no decurso da década de 1970 se fez mais evidente com a política de incentivos fiscais da SUFRAMA,⁶⁰.



Figura 21 – Indústria Mil Madeireira Itacoatiara Ltda.
FONTE: Precious Woods Brazil, 2003.

Em função desses incentivos, a implantação das madeireiras gerou um pólo de atração populacional de mão-de-obra barata, correspondendo esse modelo de desenvolvimento a uma “alternativa” em face do declínio da exploração extrativista e à instabilidade dos preços das atividades econômicas tradicionais, que já durava cerca de meio século (1920-1960). No entanto, a ação do capital estrangeiro e a intervenção do Estado localmente reestruturaram a feição e a economia da cidade e provocaram um intenso revigoramento urbano.

Contudo, esse novo quadro econômico, possibilitado pela chegada das madeireiras, acelerou o afluxo migratório da zona rural e de municípios vizinhos para a cidade. Fluxo que

⁶⁰ Art. 1.º – Decreto-Lei n.º 288, de 28 de fevereiro de 1967. *Diário Oficial*. Brasília, fevereiro de 1967.

já vinha ocorrendo paulatinamente desde a década de 1960 pelo efeito do beneficiamento da cultura da juta por diversas empresas,⁶¹ como já observado no segundo capítulo.

Assim, em função da exploração madeireira, a cidade passa a acolher significativos investimentos. Por sua vez, a exploração dessa nova atividade econômica possibilita a emergência de uma classe trabalhadora, vinculada ao serviço público, madeiras e comércio, a qual gera um excedente populacional, capaz de financiar moradias em longo prazo. No entanto, a relação de demanda entre a massa salarial e a necessidade de moradia reflete-se no surgimento do primeiro conjunto habitacional. Essa necessidade por moradia ocorre no decurso do final da década de 1960 e início da década de 1970, período em que se nota a emergência de uma parcela da população com maior poder aquisitivo proveniente da administração pública, e do setor privado. O Conjunto Habitacional Iracy, da extinta Companhia de Habitação do Estado do Amazonas – COHAB-AM,⁶² atual Superintendência de Urbanização e Habitação do Amazonas - SUHAB, localizado no bairro do mesmo nome, atesta um crescimento do espaço habitado, ou seja, a construção do conjunto teve uma relação direta com o dinamismo econômico que a cidade passou a ter nas duas décadas supramencionadas.

Conjuntos	Construtora	Ano de execução	Área/unidades (m²)	Sistema construtivo
Iracy	Certam – Com. e Eng. Ltda.	1969	37,95 – 35 46,62 – 60 54,78 – 55	Alvenaria
Novo Horizonte	Construtora Capital Ltda.	1987	55,49 – 200	Alvenaria

Quadro 3 – Conjuntos habitacionais construídos entre 1969 e 1987 em Itacoatiara-AM.
FONTE: Amazonas, 2006.

⁶¹ SILVA, Francisco Gomes da. *Itacoatiara, roteiro de uma cidade*. Manaus: Edições Governo do Estado do Amazonas, 1965, p. 120.

⁶² Data de 1967 a autorização da Câmara Municipal para que a Prefeitura firmasse convênio com a COHAB-AM. Pelo convênio seriam construídas 230 casas num terreno de 191.500 m² no bairro do Iracy. Nesse mesmo terreno funcionou, durante anos, o antigo aeroporto de Itacoatiara, posteriormente desativado (SPÍNDOLA, 2001, p. 27).

Contudo, a falta de planejamento na construção deste conjunto, porém, interceptou as três principais avenidas – Parque, 7 de Setembro e Manaus⁶³ (mapa na página 103), que formavam o eixo central da cidade, quebrando a harmonia de um traçado urbano que remonta à reforma de Peres. A construção do conjunto, inclusive, teve sua forma contestada no Relatório Preliminar do PDLI, no item Medidas de Aplicação Imediata, sendo a correção do traçado do conjunto sugerida entre várias propostas como meio de harmonizar a simetria da planta de expansão da cidade.

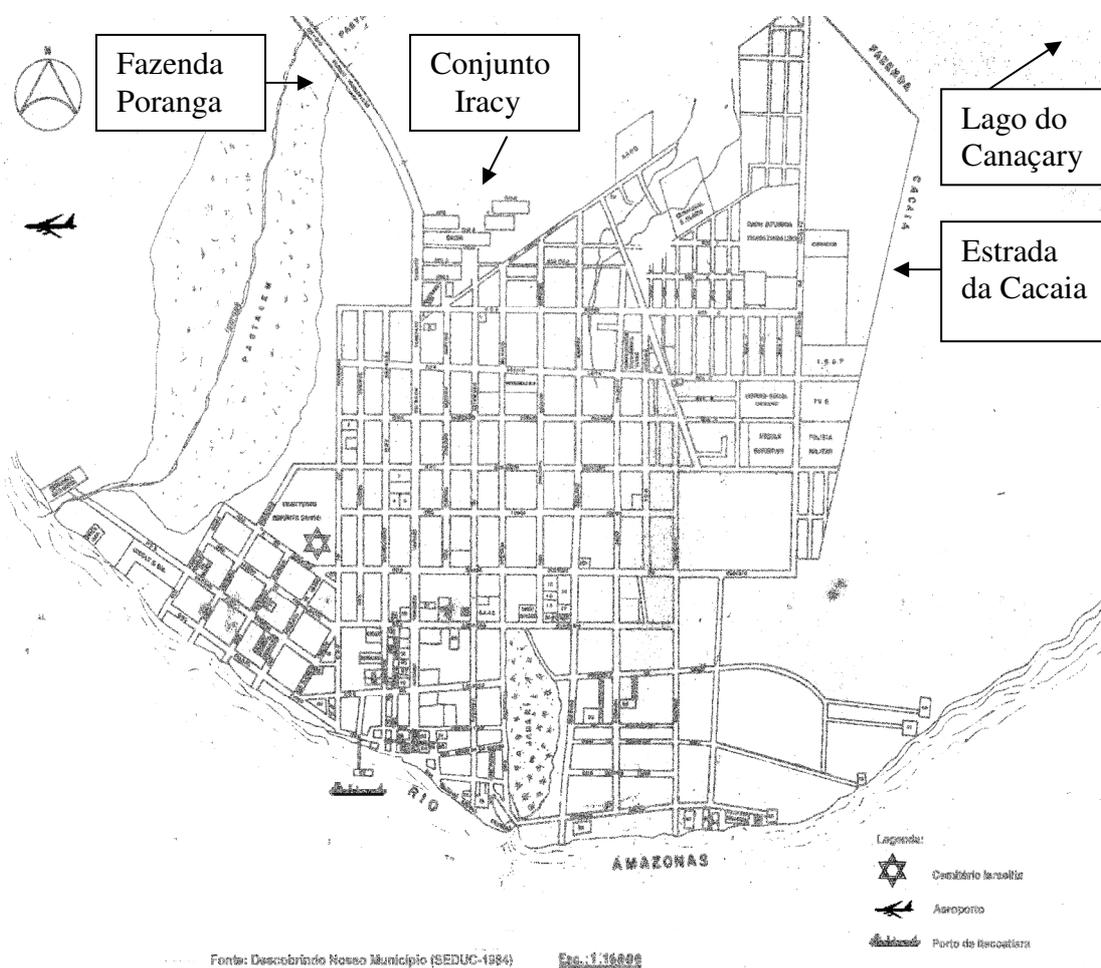


Figura 22 – Planta urbana de Itacoatiara.
 FONTE: Amazonas (1984b).

Como se pode observar na planta urbana acima, a descontinuidade geológica e ambiental do terreno quaternário onde se assenta a “Fazenda Poranga”, e o corte feito pela

⁶³ BRASIL (1970, p. 38).

construção do Conjunto Iracy realocalizaram o crescimento urbano, que começou a espalhar-se no sentido Norte-Nordeste em direção ao lago do Canaã. Sendo assim, o planejamento na construção de conjuntos habitacionais era uma das sugestões, entretanto, as propostas principais contidas no PDLI, de revisão das estratégias do poder público para a expansão urbana em vista dos investimentos público e privado pontuado no início deste capítulo, visavam:

- Dotar a cidade de uma estrutura urbana adequada a seu sítio natural, respeitando sua paisagem cênica, topografia e condições do clima.
- Promover o pleno desenvolvimento das funções urbanas por meio da adequação e do controle da expansão urbana.
- Propiciar as condições para o desenvolvimento do contexto sociocultural.
- Dotar o poder público de instrumento legal para exercer o controle da expansão da área urbana.

Portanto, podemos dizer que o PDLI, constituiu-se em um programa que teve a prerrogativa de estruturar o planejamento inter e intra-urbano, ou seja, passou a definir a política de desenvolvimento urbano do município. Até a emergência desse programa, Itacoatiara não possuía necessariamente um plano urbanístico com a finalidade de ordenar o seu relativo crescimento urbano em virtude da implantação do parque industrial madeireiro, cabendo ao Código de Postura o ordenamento municipal.

Porém, apesar desse planejamento estatal urbano que remonta à década de 1970, foi só mediante a Lei n. 076, de 27 de setembro de 2006, que o poder público instituiu o Plano Diretor do Município, em consonância com os Art. 182 e 183 da Constituição Federal Brasileira, regulamentado por meio da Lei n. 10.257/2001 que criou o Estatuto da Cidade. Nesse bojo, a criação do Plano Diretor, acompanha não só o crescimento populacional, mas serve para adequar os novos conceitos e demandas específicas decorrentes do crescimento da

Cidade. Entre outros fatores, a implantação das madeireiras, assume a função de instrumento básico da política urbana do Município, ordenando o pleno desenvolvimento das funções da Cidade, garantindo o bem-estar da sociedade local.

Esta mesma sociedade, a partir da nova Lei estabelecida pelo Plano Diretor, está convocada a examinar com atenção suas práticas e, ao revê-las, consagrar renovados comportamentos e ações. Ao viver e participar do que exigiu constar em Lei, aprovada por seus representantes, estará avaliando continuamente sua aplicação para reforçar suas virtudes e corrigir os possíveis defeitos da legislação ora estabelecida. O processo é permanente, em especial por se tratar de instrumentos jurídicos e espaciais que a Lei prevê serem aplicados na Cidade, organismo dinâmico por natureza.

Contudo, a maior dinamização do espaço urbano ocorre atrelada ao desenvolvimento de uma política industrial. O crescimento do setor industrial acelerou a expansão urbana, pois o Estado elegeu a cidade como novo pólo madeireiro na Amazônia, com vistas a proporcionar o desenvolvimento da sua região circundante a partir da atração de empresas privadas, intercâmbio e estratégias comerciais desta com os municípios circunvizinhos tendo como ponto de convergência dos fluxos para a disseminação desse desenvolvimento a própria cidade. Parte do conteúdo desse crescimento econômico propiciado pelas madeireiras pode ser percebida no quadro 4 (página 107), destacando-se a razão social, estrutura produtiva e quadro de pessoal das empresas madeireiras incentivadas pela SUFRAMA.

Portanto, a partir dessas informações, pode ter-se uma pequena noção do quadro econômico, provocado pela implantação das madeireiras, embasado nas informações colhidas junto às empresas do setor, bem como no cadastro empresarial fornecido pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA/Itacoatiara.⁶⁴ Para tanto, nossa análise recai sobre o recorte temporal até o ano 2000. A análise até o ano

⁶⁴ A jurisdição do Ibama de Itacoatiara abrange os municípios de: Silves, Itapiranga, Urucurituba, Nova Olinda do Norte e Autazes (AMAZONAS, 1999).

2000 se justifica porque, após esse período, as atividades das principais madeiras do Município praticamente paralisaram ou entraram em insolvência. Assim, quatro empresas de grande e médio porte, a saber: Mil Madeira Itacoatiara Ltda., Gethal Amazonas S/A, Braspor Madeiras Ltda. e MW Florestal do Brasil Ind. Ltda. desenvolviam alguma atividade ligada à extração e ao beneficiamento da madeira, até o período supramencionado.

EMPRESA	END.	DIRETOR	INÍCIO DAS ATIVIDADES	ÁREA CONSTRUÍDA	MÃO-DE-OBRA ⁶⁵	INVEST.	LINHA DE PRODUÇÃO
Itacoatiara Industrial S.A.	Av. Dr. Vivaldo Lima, 5	Não consta	1965	Não consta	Não Consta	Cr\$ 67.000.000	Madeira Serrada
MIL – Madeireira Itacoatiara Ltda.	Não Consta	José Ivan F. Rodrigues	1976	5.950 m ²	100	Cr\$ 31.612.700	Madeira Serrada / Beneficiada
Atlantic Veneer do Brasil S/A.	Rua Stone, s/n.º – Juary	Ademar Pawlowski	1977	23.650 m ²	567	Cr\$ 983.392.949	Lâmina Faqueada / Torneada em madeira compensada e serrada
Gethal Amazonas S/A.	Estrada Stone, 1.096	Enrique S. Dreifuss	1980	6.000 m ²	207	Cr\$ 220.000.000	Laminada de madeira
Indústria de Compensados Itacoatiara Ltda.	Estrada do Aeroporto, km 6	Mamoud Amed Filho	1981	2.200 m ²	98	Cr\$ 28.940.000	Laminada de madeira
Carolina Indústria e Comércio de Madeira Tropicais S/A.	Rua Stone, s/n.º – Juary	Hildebrando Hoffman	1981	25.000 m ²	740	Cr\$ 67.340.858	Lâmina Faqueada / torneada e madeira compensada e serrada
Braspor Madeiras Ltda.	Rodovia AM-010, km 251	Abílio Castro Mesquita	1995	Não consta	145	US\$ 6.276.000	Madeira Serrada / lambris / molduras / paletes
MW Florestal do Brasil Ind. Com. Ltda.	Estrada AM-010, km 238	Werner Rydil	Não consta	150 m ²	18	US\$ 20.000.000	Exploração Florestal

Quadro 4 – Perfil das empresas⁶⁶ de 1971 a 2000.

FONTE: Brasil, 1971; 1983; 1988; 2000a.

⁶⁵ Os números de trabalhadores são do início das atividades, não correspondendo ao efetivo de operários dos anos posteriores, que pode ser muito maior.

⁶⁶ Além das destacadas no quadro acima, inúmeras outras empresas madeireiras desenvolveram atividades na cidade e no município, é o caso das empresas: Indústria Trevo da Amazônia Ltda., Nibro do Brasil Ltda., Extramar Extração de Madeiras Regionais Ltda., Serraria Amazonas, entre outras de menor porte, que não obtiveram incentivos da Suframa.

Como se pode perceber resumidamente no quadro acima, a MIL – Madeireira Itacoatiara Ltda. (*Precious Woods*), criada em 1976, foi uma das primeiras a instalar-se no Município. De acordo com os dados fornecidos pela empresa, a MIL detém uma área de 80.571 hectares de floresta no município de Itacoatiara, a qual é recortada pelas estradas AM-363 e AM-010, sendo a primeira empresa do setor na Amazônia a possuir Plano de Manejo Florestal Sustentável – PMFS. Utiliza aproximadamente 60 espécies florestais, como a sumaúma (*Ceiba pentandra Gaertn.*), na produção de madeira serrada, componentes e desk. Exporta para o Mercado Comum Europeu, empregando, em 2000, um total de 300 pessoas e os resíduos florestais certificados não beneficiados são utilizados para a geração de energia elétrica, produzida em parceria com a empresa privada BK- Energia Ltda., substituindo em 90% a energia gerada a partir do óleo diesel, a qual é distribuída pela Companhia de Energia Elétrica do Amazonas – CEAM para parte do Município.

A Gethal Amazonas S/A, criada em 1980, foi a primeira indústria madeireira no Amazonas a obter o “Selo Verde” do Conselho de Manejo Florestal – FSC. A empresa detinha o maior projeto de reflorestamento do Estado do Amazonas, com plantios de mais de 100.000 mudas/ano, oriundas do Plano de Manejo Florestal Sustentável – PMFs – desenvolvido no município de Manicoré, em área explorada de 19.800 ha. A empresa empregava, até 2000, 623 funcionários na produção de lâminas de compensado, utilizando madeiras, como copaíba-jacaré (*Epera olifera Duke*), além de uma produção, até o ano 2000, de 1.500 m³/mês de compensado e 150 m³/mês de madeira serrada, exportada para Alemanha, EUA, Inglaterra e Holanda.

A Braspor Madeiras Ltda., criada em 1995, gerava, no mesmo ano, 145 empregos, no entanto, em 2000, apenas 79 postos de trabalho ainda resistiam. A empresa produz madeira serrada, tacos de madeira, tábua corrida, pallets, etc., num total aproximado de 1.000 m³/ano até 2000. As espécies mais utilizadas são: cumaru (*Dipteryx odorata Wild.*), Ipê (*Tabebuia*

serratifolia) e jatobá (*Himeneea courbaril* Linn.), sendo todas as espécies de madeiras provenientes dos Planos de Manejo Florestal Sustentável – PMFs – localizados nos municípios de Rio Preto da Eva e São Sebastião do Uatumã, onde a empresa possui áreas com 6.000 e 48.000 ha, respectivamente. Exporta para a Europa via Portugal e para os EUA. A MW Florestal do Brasil Ind. Com. Ltda. é uma empresa que exporta madeira pré-beneficiada e madeira serrada. Seu principal mercado consumidor são os EUA, que importaram cerca de 22.000 m³/ano em 2000.

Dados sobre exportação madeireira no período de janeiro de 2000 a 20/10/2000 (Quadro 5), fornecidos pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA, indicam o quantitativo exportado pelo porto do Serviço Nacional de Portos e Hidrovias – SNPH de Itacoatiara.

Empresa	Valor (US\$)	Nacionalidade do capital	Principais destinos
Gethal Amazonas S/A	11.529.745,83	Panamá	EUA, Reino Unido e Holanda
MIL – Madeireira Itacoatiara Ltda.	3.274.386,14	Suíça	Mercado Comum Europeu
MW Florestal do Brasil	674.567,42	EUA	EUA
Braspor Madeiras Ltda.	529.424,67	Portugal	Mercado Comum Europeu e EUA

Quadro 5 – Empresas por nacionalidade e valor exportado.
FONTE: Brasil, 2000b.

Todavia, historicamente desde o início das atividades das madeiras no Município houve dificuldades para a promoção industrial da Cidade, pois com a oferta de mão-de-obra e grau de instrução baixo,⁶⁷ impediu-se a contratação de trabalhadores, havendo um período de transição no quesito empregabilidade local, para que houvesse adaptação da população à rigidez do horário de trabalho e aos métodos aplicados à produção industrial. Paulatinamente,

⁶⁷ AMAZONAS. Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação (Seplan). Centro de Desenvolvimento, Pesquisa e Tecnologia do Estado do Amazonas (Codeama). *Pesquisa Sócio-Econômica da 8.ª sub-região. Município de Itacoatiara*. Manaus: Codeama, 1984, p. 35-36.

o aumento populacional (quadro 6), provocado pelo início das atividades madeireiras, refletiu-se, de imediato, no crescimento espacial. Entre 1970 e 1980, a cidade ampliou seus domínios espaciais pela estrada da Cacaia (figura 22), num modelo de ocupação mista entre intenções planificadoras⁶⁸ do Estado e a mobilização popular nas ocupações espontâneas⁶⁹, que deram origem aos bairros de Santo Antônio, São Jorge, São Cristóvão, entre outros, o que denota também um conseqüente aumento demográfico, como pode ser observado abaixo.

ANO	TOTAL	URBANA	RURAL
1950	15.173	5.867	9.306
1960	25.627	8.934	16.693
1970	37.346	15.935	21.411
1980	52.888	26.996	25.892
1991	58.757	37.380	21.377

Quadro 6 – População de Itacoatiara de 1950 a 1991.
 FONTE: Censos Demográficos, 1950 a 1991, IBGE.

Como demonstra o Quadro 6, o retrato censitário, entre 1980 e 1990, mostra-se bastante evidente o crescimento demográfico de Itacoatiara, inclusive ocorrendo em 1980 uma inversão demográfica. Esse processo de efetiva urbanização foi possível quando houve um aumento maior da população urbana, que ultrapassou o contingente da zona rural. Em vista dessa mudança no quadro populacional, muitos “bairros” foram criados à custa das invasões, como os supracitados, os quais posteriormente foram transformados, mediante lei municipal, em bairros.⁷⁰ Entretanto, a pressão por moradia provocada pelo dinamismo econômico e crescimento demográfico refletiu-se de imediato no aumento das ocupações nos igarapés, de Paramirin, Iracy, Osório e dos interflúvios. Tal quadro socioeconômico agravou a

⁶⁸ BRASIL, 1970, p. 10.

⁶⁹ SILVA, Francisco Gomes da. *Corografia de Itacoatiara*. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1998, p. 343-344.

⁷⁰ ITACOATIARA, 1993, p. 2.

degradação ambiental e as condições de moradia na periferia, que é um problema que acompanha a cidade desde a ocupação do Jauary.

Contudo, destoando desse cenário caótico, foi criado em 1987 um novo conjunto planejado, novamente para atender setores da população com maior poder aquisitivo, empregados na indústria da madeira, comércio ou serviço público. O setor residencial do Novo Horizonte,⁷¹ (página 102) situado também no bairro de Iracy, pode ser considerado uma forma de urbanização desse estrato social.

Entretanto, todo o fluxo migratório que se concentrou em Itacoatiara, tanto da zona rural como do espaço microrregional, trouxe uma série de transtornos tanto para a ocupação do solo urbano como na pressão por emprego industrial. Nesse sentido, a problemática socioeconômica, especialmente a manutenção das atividades industriais das madeireiras, se agravaria no final da década de 1980 e início de 1990, por meio de fatores como a discussão acerca da Constituição de 1988, que ameaçava a manutenção da SUFRAMA, a recessão da economia brasileira e as mudanças sofridas pela política econômica que permitiram a abertura do mercado nacional à concorrência externa no início da década de 1990, o que, por conseguinte, atraiu inúmeras empresas madeireiras da Ásia, como os grupos WTK, da Malásia, Rimbunam Hijau e Tianjin, da China, para a Amazônia (CRUZ, 2002).

O reflexo dessa crise, localmente, é o fechamento ou venda de algumas madeireiras, como Carolina Indústria e Comércio de Madeiras Tropicais S/A e Gethal Amazonas S/A, que não resistiram à nova conjuntura político-econômica. Segundo o presidente do sindicato dos madeireiros, Sr. Francisco Rosquiudes, a crise que se abateu sobre as madeireiras foi motivada, a princípio, pelo fato de essas não se modernizarem tecnologicamente para concorrer em condições de igualdade com as demais empresas do exterior, tendo em vista a maior parte da produção ser exportada.

⁷¹ SPÍNDOLA, 2001, p. 28.

Além disso, o recrudescimento da legislação ambiental previa, entre outras estratégias de sustentabilidade dos empreendimentos, certificação ambiental, planos de manejo florestal, reflorestamento, que foram muito protelados até ser assimilados totalmente por algumas empresas do setor. Ainda de acordo com o Sr. Francisco Rosquiudes, junta-se a tudo isso a substituição na indústria automobilística dos laminados de madeira por chapas de alumínio na usinagem dos chassis de ônibus e caminhões, além, da introdução da matéria-prima *medium density fiber* - MDF no setor moveleiro tanto no mercado nacional quanto no externo. Essa modernização produtiva de substituição de materiais foi um duro golpe nas combatidas vendas das indústrias madeireiras de Itacoatiara, pois o ramo da indústria automobilística junto com o setor de movelaria e construção civil eram os principais compradores dessa matéria-prima.

Todavia, em 1997 haveria uma reação de setores da sociedade sob o comando da administração municipal à época contra a crise eminente que arrastava o parque industrial madeireiro para sua quase total insolvência. O processo n. 2.108/97, que resultou no convênio n. 013/97, de 19/12//97, entre a Prefeitura Municipal de Itacoatiara - PMI e a SUFRAMA,⁷² que deu origem ao Pólo Moveleiro de Itacoatiara, pode ser considerado uma reação tardia de enfretamento da crise, que deu sobrevida efêmera a algumas pequenas empresas. No entanto, para o presidente do sindicato dos madeireiros, o Pólo Moveleiro criado por meio deste convênio, no auge da produção, beneficiava pela fabricação direta de móveis 350 m³/mês de madeira e contava com 55 associados, dos 75 pequenos e micro empreendimentos madeireiros existentes no município até o ano 2000.

Muito embora, essa iniciativa tivesse viabilidade econômica para o fortalecimento e crescimento de um Pólo Moveleiro local, que pudesse disseminar suas ações de compra de madeira e seu beneficiamento também, para os demais municípios vizinhos, a suspeita de

⁷² BOTELHO, Antônio José Lopes. *O Projeto ZFM: vetor de interiorização ampliado*, 2001. 146f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus. (Anexo 3, p. 121).

desvio de verba pública e o processo de sucessão municipal travaram o prosseguimento da execução do projeto, protelando sua efetivação e relegando-o a um plano secundário.

Por exemplo, a paralisação dos trâmites da licitação pública para compra de equipamentos industriais, falta de conclusão da infra-estrutura, abertura de escritório para intermediação da venda de móveis, contratação de corpo funcional entre outros melhoramentos imprescindíveis para revigorar parte das pequenas indústrias. Isto posto, cabe ressaltar que era premente a necessidade de se estruturar com maior celeridade o Pólo Moveleiro, tendo em vista, a atividade madeireira ser a vocação econômica do município desde 1854, à época da Colônia Agroindustrial de Itacoatiara, além de representar um dos principais ramos da economia da cidade.



Figura 23 – Prédio do Pólo Moveleiro.
FONTE: Foto CNSO, 2006.

Além disso, cabe dizer que o Pólo Moveleiro dinamizaria a economia ou daria um suporte às empresas, principalmente aquelas indústrias de pequeno porte que dependiam de intermediação para exportar móveis e uma variedade de produtos de origem madeireira, para o mercado nacional e externo. Porém, a crise, que já era aguda, tornou-se insustentável e paulatinamente a cidade perde seu patrimônio industrial, ao vê-lo migrar para outras regiões,

deixando uma precária situação social com muitos trabalhadores sem ocupação, tendo de tirar seu sustento na informalidade, ocorrendo inclusive migração de parcela da população urbana para áreas rurais do Município.

Diante disso, é possível perceber que o primeiro argumento contra as madeireiras, que já é bastante usado, refere-se ao esvaziamento da área rural do Município e o agravamento da crise de produção e abastecimento, evidente sobretudo no crescimento das periferias em Itacoatiara. A implantação das madeireiras desorganiza tanto o espaço rural como o espaço urbano. Essa tendência implica modificações de grande significação no processo de crescimento populacional.

Contudo, o que nos parece insustentável, com relação à defesa política das madeireiras ante o processo de decadência econômica, é garantir sua continuidade que gira basicamente em torno do volume de seu faturamento e da correspondente arrecadação de impostos conjugados com a ocupação de mão-de-obra local. Do ponto de vista da integração regional e de seu potencial produtivo, esse discurso torna-se insuficiente e, portanto, uma posição frágil.

A nosso ver, não se formulou desde o início da implantação das indústrias uma política municipal de emprego e renda, o que demonstra, em relação às empresas madeireiras, que não existiu desde o começo nenhuma articulação entre a administração municipal de Itacoatiara e as empresas do setor madeireiro, as quais se constituem em patrimônio da cidade. Essas empresas são, acima de tudo, empresas da cidade e aos interesses da cidade deveriam estar voltadas. Todavia, essa pode ser uma visão ingênua, visto que ao capital interessa o lucro, não importando os impactos ambientais ou sociais decorrentes do processo de produção da cidade.

Mesmo assim, na maioria das cidades, onde o crescimento industrial, o incremento ao comércio e aos serviços se desenvolve, o resultado desse processo tem se traduzindo fundamentalmente em enriquecimento delas, em modernização de seus serviços, recuperação

e preservação de seu patrimônio histórico e paisagístico, melhorias constantes de seus sistemas públicos e privados de atendimento escolar, de saúde, transporte, abastecimento, telecomunicações, equipamentos de lazer, enfim, de todas as facilidades da vida moderna.

No entanto, se formos refletir sobre o papel que as madeireiras representam para a cidade de Itacoatiara, veremos que não podem abster-se da responsabilidade pública comungada com a administração da cidade, a respeito da desproporcional urbanização que significou o crescimento da pobreza, cujo reflexo direto pode ser visualizado na falta de condições básicas de saúde, educação, habitação, emprego, entre outros, tudo traduzido em uma crescente marginalização econômica, política e social de sua população.

Portanto, a instalação das madeireiras ocorreu a partir da concessão de uma série de favores do Estado que significou, em longo prazo, a transferência de recursos públicos que deveriam ser empregados em saúde, educação, saneamento e política agrícola. Por fim, pode depreender-se dessa proposição que o espaço da cidade de Itacoatiara, a partir de 1970, foi derivado da implantação das madeireiras. Este espaço é produto social e histórico e, como tal, contraditório, comportando a possibilidade do aparecimento de um pequeno parque industrial capaz de apresentar um expressivo crescimento absoluto no nível de produção, sem apresentar saldos positivos no desenvolvimento, portanto não contribuindo para a melhoria das condições de vida da população.

3.2 – O Porto Graneleiro

O início da década de 1990 propiciou um novo alento para a cidade de Itacoatiara, em meio à crise que se abateu sobre as madeireiras. Diante da nova conjuntura político-econômica em nível nacional de abertura da economia, foi criada a Zona de Processamento de Exportação de Itacoatiara - ZPE - por meio da Lei Federal n. 7.993/90,⁷³ de 5 de janeiro de

⁷³ Diário Oficial da União, 8 de janeiro de 1990.

1990. As ZPE's constituem-se distritos industriais incentivados, nos quais as empresas neles localizados operam com isenção de impostos e liberdade cambial – não são obrigadas a converter em reais as divisas obtidas nas exportações – com a condição de destinarem a maior parte de sua produção ao mercado externo.⁷⁴

Como esforço da administração municipal para o acolhimento de mais este empreendimento público, foi criada a Companhia Itacoatiarense de Administração da Zona de Processamento de Exportação – CITAZPE, por meio da Lei Municipal n. 1, de 6 de março de 1990.⁷⁵ Dada a imperiosidade e importância da Zona de Processamento de Exportação para a economia do Município, supunha-se que essa iniciativa do governo federal poderia contar com total apoio das autoridades constituídas do Estado do Amazonas à época, no que se refere aos trâmites burocráticos de alçada exclusiva do Estado, e mesmo verbas para a construção das instalações, que poderiam dar melhor infra-estrutura e suporte às empresas atraídas pelo distrito industrial proposto para a única Zona de Processamento de Exportações-ZPE - do Estado do Amazonas.

No entanto, o Governo do Estado, à época, descumpriu os trâmites requeridos para sua criação.⁷⁶ Postergado o prazo, deixou, assim, de ser definida a área de abrangência, infra-estrutura necessária, conselho fiscal, estatuto, abertura de créditos para seu funcionamento, entre outros mecanismos, que dariam viabilidade e respaldo jurídico para a criação da CITAZPE. Segundo a Lei Municipal n. 1, de 6 de março de 1990, o poder público se esforçou, dentro das suas prerrogativas, para viabilizar o pleno funcionamento desse empreendimento. Não houve, porém, a mesma reciprocidade por parte do Governo do Estado, quanto ao encaminhamento dos procedimentos burocráticos para a implantação da ZPE como mecanismo legal voltado para a exportação, que, por sinal, poderia trazer algum benefício à

⁷⁴ < <http://www.ABRAZPE.org.br.html>>. Acesso em: 15 agosto de 2006.

⁷⁵ “Autoriza o Prefeito do Município de Itacoatiara a construir a Companhia Itacoatiarense de Administração da Zona de Processamento de Exportação – Citazpe, e de outras providências” (Cf. Lei Municipal n.º 001, de 6 março de 1990, p. 1).

⁷⁶ *Op. cit.* (2006).

população no que se refere ao emprego de mão-de-obra local, geração de renda, dinamização do comércio, serviços etc.

Contudo, os demais Estados da Federação que foram contemplados também com a criação de ZPE's mantiveram o cronograma de execução dos projetos proposto pelo governo federal, no que resultou na implantação definitiva de ZPE's em vários Estados brasileiros, como se pode aferir (quadro 7) abaixo. A Zona de Processamento de Exportação de Itacoatiara – CITAZPE foi a única a ser criada mas não implantada, até hoje.

N.º de Ordem	Município – Estado	Decreto de Criação	Tamanho (Hectares)
1	Maracanaú-CE	n. 96.990, de 17/10/88	387,7
2	Macaíba-RN	n. 96.989, de 17/10/88	200,7
3	Suape-PE	n. 97.407, de 22/12/88	400,0
4	Parnaíba-PI	n. 97.406, de 26/12/88	270,2
5	São Luís-MA	n. 899, de 21/3/89	492,0
6	João Pessoa-PB	n. 97.580, de 21/3/89	209,7
7	Itacoatiara-AM ⁷⁷	n. 7.993, de 6/3/ 90	não consta
8	Barcarena-PA	n. 898, de 17/8/93	925,7
9	N. S. do Socorro-SE	n. 897, de 17/8/93	93,5
10	Araguaína-TO	n. 98.123, de 6/9/89	300,0
11	Ilhéus-BA	n. 97.703, de 2/5/89	225,0
12	Cáceres-MT	n. 99.043, de 6/3/90	247,2
13	Rio Grande-RS	n. 997, de 30/11/93	543,7
14	Corumbá-MS	n. 997, de 30/11/93	250,0
15	Vila Velha-ES	n. 1.118, de 22/12/94	124,1
16	Imbituba-SC	n. 1.1122, de 28/4/94	200,5
17	Itaguaí-RJ	n. 1.278, de 13/10/94	250,0
18	Teófilo Otoni-MG	n. 1.276, de 13/10/94	14,3

Quadro 7 – Estados e municípios contemplados com ZPEs.

FONTE: Abrazpe, 2006.

Entretanto, no que se refere ao não-encaminhamento das ações burocráticas de responsabilidade do Governo do Estado do Amazonas para a implantação da CITAZPE, como demonstra o quadro 7, podemos dizer que essa situação de descaso é o reflexo do descompromisso de várias instâncias de poder com as políticas públicas voltadas para a interiorização do desenvolvimento da região Amazônica. Isso é uma espécie de sina que vem

⁷⁷ Criada, mas não instalada, por inobservância do Governo do Estado do Amazonas, ao prazo legal da tramitação para sua completa implantação (Idem, 2006).

acompanhando há muito tempo as cidades do interior do Estado do Amazonas. Vive-se sempre em um estágio de espera, até que um próximo advento econômico viabilize melhorias, o que pode, ou não, trazer algum benefício à população. A ZPE, criada para o município de Itacoatiara, foi até hoje a única no território nacional a não ter sua implantação efetivada. Como assinala Oliveira, J. A. (2005), essa talvez seja a principal característica da temporalidade e espacialidade amazônica, a espera:

O espaço-tempo na Amazônia, na perspectiva da sociedade nacional, é sempre inacabado, e nunca se chega ao ponto transitório. Aqui se está sempre à espera das migalhas que nos são postas pelos de fora, isso decorre do espaço-tempo da Amazônia se caracterizar pelo atraso, um processo que não se conclui, ações que não chegam ao fim. Na Amazônia, pela visão das elites nacionais, o desenvolvimento não deve ser feito, deve ser esperado (OLIVEIRA, J. A., 2005, p. 8-9).

Comungando com o mesmo pensamento dessa assertiva, pode-se dizer que a tentativa da implantação da ZPE se enquadra nessa perspectiva, pois dezesseis anos se passaram sem que houvesse busca por alternativas que viabilizassem esse importante empreendimento público, visando o crescimento econômico e o conseqüente desenvolvimento da cidade. A não-implantação da ZPE é apenas um fato da história recente que a maioria da população desconhece, o que denota o distanciamento das políticas públicas voltadas para aqueles que são os principais atores sociais: o povo.

Todavia, Becker (2004) admite que o marasmo em que foi relegada a região amazônica, foi rompido em 1996, ano em que, na visão da autora, o governo federal retomou o planejamento para a Amazônia com o Programa Brasil em Ação-PBA, resgatando e fortalecendo o modelo exógeno de interiorização do desenvolvimento e propondo a implantação de igualmente grandes corredores de desenvolvimento para acelerar a circulação no território. A efetivação desse planejamento se deu com o Programa Avança Brasil - PAB. As motivações básicas do PAB foram estimular e assegurar as exportações nacionais,

ampliando-as para o Hemisfério Norte, e estreitar as relações com os países sul-americanos, visando a consolidação do Mercosul em toda a América Latina.

Becker (2004) ainda afiança que o PAB foi justificado pelo governo para a retomada do crescimento econômico, por meio da gestão integrada do Plano Plurianual de Investimentos (PPA 4 anos), e dos Orçamentos, um primeiro componente da estratégia governamental. Um segundo é a participação do setor privado. O governo – União, Estados e Municípios – participa com 66,6% do valor do programa, o restante sendo suprido pelo setor privado, as estatais e alguns fundos. Quanto à cooperação internacional, deveria estar presente na concepção técnica do Programa, e esperava-se nos investimentos produtivos.

A estratégia territorial é um componente central do PAB e visa intensificar a fluidez do território. É extremamente seletiva, pautada em uma logística complexa e em áreas prioritárias, incluindo, além de redes de circulação e comunicação, as de energia e seus pontos de suporte, sistemas multimodais de transporte e comunicação, visando o aumento de sua velocidade e eficiência.

Seus principais instrumentos são o PPA, que expressa a estratégia federal e define as áreas prioritárias para alocação dos recursos orçamentários da União de quatro em quatro anos, e os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento - ENID, que constituíram a principal agenda do Programa, para os quais foram destinados 317 bilhões de reais nos anos subseqüentes. Nem todas as ações propostas pelo Programa foram executadas, todavia, entre os projetos executados pelo PAB/PPA no Amazonas, três têm relação direta com a cidade de Itacoatiara, são eles: o asfaltamento da BR-174, via utilizada para o transporte da produção de soja do Lavrado de Roraima até o Porto Graneleiro, o balizamento da Hidrovia Madeira-Amazonas -HMA (Corredor Noroeste Multi-Modal de Exportação), caminho natural de escoamento de grãos, especialmente da soja e do milho do sul do Amazonas e do norte do

Mato Grosso, além da construção do Terminal Portuário Privativo Misto de Itacoatiara - TPPMI (BECKER, 2004).

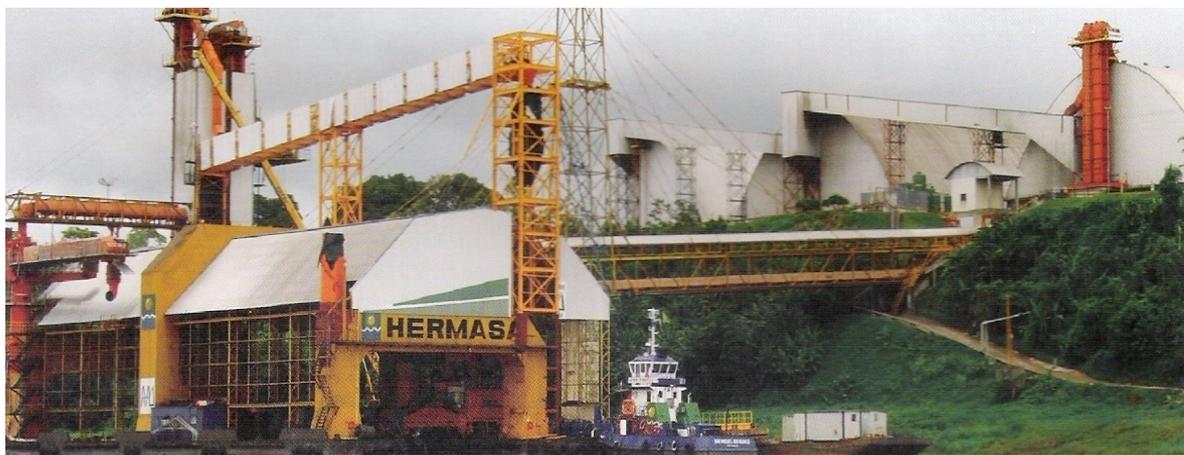


Figura 24 – Terminal Portuário Privativo Misto de Itacoatiara-TPPMI.
FONTE: foto CNSO, 2006.

De acordo com Filho (1997), os projetos desenvolvimentistas supracitados do PAB são acolhidos no Estado do Amazonas por meio de um outro Programa, lançado em 1995, designado III Ciclo. A idéia do III Ciclo surgiu no segundo semestre de 1994, por ocasião da campanha eleitoral. No início, apresentava-se de maneira bastante vaga e imprecisa, sendo utilizada por diversos candidatos do mesmo grupo para fertilizar o discurso de campanha, mesmo quando não se conhecia do que se tratava. Com a vitória do grupo autor da idéia do III Ciclo, este se tornou alvo de elaboração, fundamentação técnica e política, assumindo a forma de um conjunto de sub-programas e projetos, tendo como objetivo central a interiorização da economia.

Desse modo, na sua estruturação o III Ciclo teve como agência de planejamento a Companhia de Desenvolvimento do Estado do Amazonas – CIAMA⁷⁸ – que concentrava todas as funções e atividades concernentes ao Plano. Posteriormente, passou a encarregar-se

⁷⁸ Criada pela Lei Estadual n. 2.326, de 8/5/95, é uma sociedade anônima, dotada de personalidade jurídica de direito privado, sob forma de economia mista com patrimônio e autonomia administrativa e financeira. Sendo o Governo do Estado do Amazonas seu principal acionista com 51% das ações, reservando os demais 49% à participação de outros segmentos da sociedade.

somente das atribuições ligadas às atividades de infra-estrutura do Estado, enquanto ao Instituto de Desenvolvimento do Amazonas – IDAM cabiam as questões relativas à interiorização da economia, coordenando a aprovação de projetos e distribuição dos recursos, conforme as determinações políticas do governo.

Ambos os programas, PAB e III Ciclo, são estruturados regionalmente por meio do subprograma Agro-Alimentar⁷⁹ de orientação do segundo. Neste subprograma, a fomentação de agroindústrias de beneficiamento e a industrialização dos produtos agrícolas e daqueles oriundos do extrativismo assumem um papel central. Filho (1997) afiança que o Programa Agro-Alimentar constituiu-se em:

Um conjunto de subprojetos e ações efetivas ao planejamento institucional, balizado pelos objetivos e diretrizes do III Ciclo, voltado para a reestruturação e promoção econômico-social do setor primário do Amazonas. Os investimentos nesses projetos foram orientados nas seguintes premissas: 1) definição de prioridades, 2) custo-benefício do projeto, 3) efeito-demonstração [sempre com resultados multiplicadores], 4) ações em função de políticas de resultados (FILHO, 1997, p. 65).

Desse modo, os projetos do Programa Agro-Alimentar, conforme Filho (1997), estruturar-se-iam de acordo com as especificidades das áreas para as quais foram planejados, ou seja, cada sub-região seria atendida por meio de sua vocação econômica. Nesse sentido, seriam aplicados por sub-regiões do Estado do Amazonas e distribuídos pelo organograma do planejamento estratégico da CIAMA. Os recursos para financiar o III Ciclo, de acordo com o plano da CIAMA, proviriam de fontes próprias, obtidas com a prestação de serviços e comercialização dos produtos, bem como deveriam advir de parcerias com a iniciativa privada e com o poder público.

Na realidade, o Governo do Estado do Amazonas foi o grande financiador do III Ciclo, aplicando significativos montantes de verbas públicas nos projetos e programas na sua

⁷⁹ FILHO, Raimundo P. Pontes. *Terceiro Ciclo: promessa ou projeto para o Amazonas?* Manaus: Edua, 1997, p. 65.

maioria da iniciativa privada. Entretanto, como estratégia da ação governamental para que obtivesse êxito nos resultados do Programa, julgou-se necessário que a agroindústria deveria ser considerada o alicerce do respectivo plano governamental. Desse modo tem-se, resumidamente, a partir do quadro 8, as seguintes sub-regiões com os respectivos projetos planejados:

Sub-região do Juruá	Sub-região do Purus	Sub-região do Madeira	Município do Careiro	Pólo de Itacoatiara
Subsistência familiar				
Viveiro de mudas				
Aqüicultura	Aqüicultura	Aqüicultura	Aqüicultura	Aqüicultura
Armazenagem e beneficiamento				
Transporte	Transporte	Transporte	Transporte	Transporte
				Projeto Hermasa
				Pólo Madeireiro

Quadro 8 – As sub-regiões do Programa III Ciclo.

FONTE: Filho, 1997.

Pelo observado no quadro 8, verifica-se que a cidade de Itacoatiara ganharia dois projetos específicos, o primeiro seria o Pólo Madeireiro já analisado anteriormente, cujos incentivos para sua execução foram oriundos da SUFRAMA, o qual seria uma tentativa dos governos federal/estadual de reverter a crise das empresas do setor, no entanto sem êxito. O segundo, como já visto, originado do PAB, o qual foi contratado a partir de 1995, teve como princípio uma associação entre o Governo do Estado do Amazonas e o Grupo mato-grossense André Maggi⁸⁰ - GAM, cuja parceria teve financiamento do Banco Nacional de

⁸⁰ Criado em 1977, o grupo atua em diversos setores do *agribusiness*. Tem participação expressiva na produção de sementes, atuando na prestação de serviços e no recebimento, classificação, armazenamento, intermediação transporte e comercialização de grãos. Sua matriz situa-se na cidade mato-grossense de Rondonópolis, estando as 13 empresas do grupo distribuídas por 4 Estados e 25 municípios (JORNAL DO COMÉRCIO, 2002, p. 8).

Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES –, SUDAM⁸¹, SUFRAMA e Banco Mundial; este foi o Terminal Portuário Privativo Misto de Itacoatiara⁸² - TPPMI, cuja logística de transporte desde o início esteve sob responsabilidade da empresa Hermasa Navegação da Amazônia S/A, de capital misto, também com participação acionária do Governo do Estado do Amazonas⁸³ e do Grupo André Maggi - GAM.

Contudo, os recursos para a viabilização da Hidrovia Madeira-Amazonas – HMA foram possíveis quando o governo federal aplicou os recursos consignados no Plano Plurianual de Metas⁸⁴ para promover o balizamento visual por satélite, sobretudo nas áreas consideradas críticas para a navegação no Madeira, o que significou a redução das apólices de seguro do transporte e o valor final no preço do frete. A soja, que era exportada pelo porto de Paranaguá-PR ou Santos/SP, tomaria o caminho da Hidrovia Madeira-Amazonas – HMA, encurtando distância e economizando custo de exportação.⁸⁵

Com a implantação do Porto Graneleiro e da Hidrovia, houve redução do Custo-Brasil. Por exemplo, a tonelada que era exportada por Santos-SP ou Paranaguá-PR, que teria o preço final de U\$ 110 por tonelada para chegar à Europa, chegaria ao mesmo destino pela Hidrovia Madeira-Amazonas ao custo reduzido de U\$ 75 por tonelada.⁸⁶

Do ponto de vista da logística multi-modal de transporte, é necessário dizer que o trajeto da soja inicia-se nas rodovias MT-235 e BR-364, no trecho entre Sapezal-MT, região da Chapada dos Parecis, cujo percurso é feito com os grãos viajando em carretas por 840 km

⁸¹ O Projeto Hermasa foi aprovado pela Sudam em 1993. Entretanto, os recursos começaram a ser injetados na empresa em 1998 com a entrada do acionista BR-Petrobras Distribuidora S/A. Os recursos da Sudam foram utilizados para as obras do Porto Graneleiro de Itacoatiara, Terminal Graneleiro de Porto Velho e para a construção do empurrador André Maggi (JORNAL DO COMÉRCIO, 2002, p. 4).

⁸² Construído com sistema de bombeamento a vácuo de tecnologia sueca na localidade de Guajarina, perto do aeroporto da cidade, em uma área de 150.000 m², o Porto Graneleiro tem capacidade na operação de descarga das balsas e de carregamento dos grãos em cargueiros de 50 mil toneladas, numa velocidade de 25 toneladas por minuto (A CRÍTICA, 2001, p. A13).

⁸³ Em 2001, o Grupo André Maggi comprou a participação acionária do Governo do Estado do Amazonas no Terminal Portuário Privativo Misto de Itacoatiara, e na Hermasa Navegação S/A.

⁸⁴ ESTADO DO AMAZONAS. Informativo III Ciclo: *Aqui começa o Amazonas*, 1996, p. 2.

⁸⁵ A CRÍTICA, 2001, p. A13.

⁸⁶ MARQUES, Manoel. *Hermasa inaugura fábrica dia 19* (AMAZONAS EM TEMPO, Manaus, 14 abr., 2002. Caderno de Economia, p. C5).

até Porto Velho-RO. No Terminal Graneleiro de Porto Velho, a soja é embarcada em comboios de balsas, primeiro nó onde se inicia a hidrovía Madeira/Amazonas percorrendo mais 1.100 km até Itacoatiara. Em Itacoatiara, a soja é sugada por um sistema de sucção a vácuo na operação de descarga e é armazenada em grandes silos aclimatados e, depois da intermediação da compra entre a Amaggi Exportação e Importação Ltda e importadores do exterior, é feito o transbordo da carga de grãos para graneleiros com capacidade média de 60 mil ton., as quais viajam mais 1.056 km entre Itacoatiara e o Oceano Atlântico, de onde



Figura 25 – Eixo multimodal entre Sapezal (MT) e Itacoatiara (AM).
 FONTE: Adaptado de Filho, 2000.

partem com destino aos vários países da Europa, Ásia, África e América do Norte.⁸⁷

Desse modo, a partir da figura 25 é possível compreender o motivo da escolha da cidade de Itacoatiara para ser a base do Terminal Graneleiro e um dos principais nós da Hidrovía Madeira/Amazonas. Estudos realizados pelo governo federal, por meio do

⁸⁷ BRASIL, 2006, p. 47.

Ministério dos Transportes, dão conta de que o porto de Itacoatiara apresenta profundidade compatível para receber navios graneleiros de grande porte o ano todo, além de ter privilegiada situação geográfica, pela facilidade do escoamento da produção do agronegócio para os Estados Unidos e por apresentar significativas reduções de distâncias para África, Ásia e Europa. Como se percebe, a facilidade locacional, é preponderante para inserir a Cidade na lógica dos “grandes projetos” na Amazônia.

Todavia no que se refere à integralização dos investimentos, o custo inicial da implantação do TPPMI e da Hidrovia Madeira/Amazonas foi orçado em 87 milhões ficando distribuído entre o Banco Mundial e os Governos Federal, Estado do Amazonas, Estado de Rondônia e o Grupo André Maggi-GAM no período compreendido entre 1995/2000, como se pode ver na quadro 9 a seguir:

Investimentos	Cadeia produtiva	Atração de empresas	Ampliação do projeto
1ª fase: set/95-set/96 Porto Graneleiro Governo do Amazonas R\$ 12.040.000 Grupo André Maggi R\$ 16.032.000	Construção naval em 5 anos: 1995/2000 15 empurradores-2.600 cva. 90 barcaças-2.000 ton. 01 terminal transbordador flutuante.	Cargil Sadia Intercontinental Agrocerec National Dreyfues	balizamento da hidrovia sinalização correção de leito derrocamento refletores-radares
Terminal/comboios Governo de Rondônia R\$ 1.500.000 Grupo André Maggi 5.560.000	Infra-estrutura Terminal de Porto Velho terminal de combustíveis entreposto de insumos ampliação da estrutura aeroportuária construção de escritórios		
2ª fase: set/96-set/97 navegação auxiliar R\$ 6.323.000 Ind. de óleos vegetais R\$ 21.000.000 comboios R\$ 24.085.000 BNDES SUDAM SUFRAMA Banco Mundial	Atividades econômicas conseqüentes ampliação do uso do aeroporto aumento no consumo de gêneros alimentícios intensificação do transporte rodoviário ampliação da rede hoteleira valorização imobiliária serviço de manutenção de navios geração de 800 empregos diretos		
3ª fase: set/98-2000 ampliação do porto indústria de fertilizante indústria de ração animal envazadoras de granéis sólidos	Desenvolvimento regional Incorporação dos campos naturais dos municípios de Apuí, Humaitá, Manicoré e Novo Aripuanã para o plantio de grãos. Além de áreas do Lavrado de Roraima.		

Quadro 9 – Investimentos na implantação do TPPMI e Hidrovia Madeira/Amazonas (1995-2000).

FONTE: adaptado de Filho, 2000.

A partir dos números em tela, a maior parte dos investimentos até 2000 foi direcionada aos equipamentos industriais, navegação, sinalização e mapeamento da hidrovia, bem como à infra-estrutura necessária para o início das atividades do Terminal Portuário de Itacoatiara e de Porto Velho-RO. No entanto, com a intensificação das exportações de grãos e o conseqüente crescimento econômico, novos investimentos se fizeram necessários entre 2000/2006, especialmente na modernização tecnológica disponibilizada na logística, segurança de transporte (02 lanchas de pesquisa hidrológica), certificação portuária internacional (ISPS CODE -*International Ship and Port Facility Security Code*), atualização do balizamento da Hidrovia, assim como na ampliação da estrutura da planta industrial do TPPMI, qual seja: a construção da fábrica de esmagamento e extração de óleo de soja e a

cooperativa mista agropecuária, ambas erguidas entre a localidade de Guajarina e a AM-010, ou seja, na faixa de transição entre a sede municipal e a zona rural⁸⁸.

Para o espaço da cidade de Itacoatiara, esses novos investimentos significaram o acolhimento de outros empreendimentos que vieram somar a estrutura produtiva do TPPMI, tais como: aquisição do prédio para o terminal de fertilizantes anexo ao navio gerador de energia, modernização e ampliação do Estaleiro Hermasa em associação com o Estaleiro Rio Amazonas- ERAM, ambos no bairro da Colônia, construção de um conjunto com 30 residências cedidas para funcionários em regime de comodato no bairro de São Cristóvão, construção e contratação de corpo funcional para a escola de fluviais e fábrica de leite de soja (vaca mecânica), assim como a modernização e implantação do Museu do Matadouro, sendo os três últimos no bairro de Pedreiras, entre outros investimentos.



Figuras: 26, 27 e 28 – Escola de fluviais, estaleiro e terminal de fertilizantes.
FONTE: 26, 27 e 28: Fotos CNSO, 2006.

⁸⁸ De acordo com a Lei Municipal n 076, de 27 de setembro de 2006, a Área de Transição entre o perímetro urbano de Itacoatiara e a zona rural fica compreendida entre o igarapé que recorta a fazenda Poranga, se estendendo no sentido Leste até a estrada Osório da Fonseca. Desse ponto em diante, começa a zona rural do Município.

No que se refere aos investimentos no setor primário, o Grupo André Maggi - GAM incentiva o setor agropecuário do Município, por meio da Agropecuária Jesuíta Ltda, cuja atividade agrícola se faz mediante o arrendamento de terras nas fazendas “Paraíba” (km 05 da vicinal do Canaary), “Imperial” (km 09 da vicinal do Piquiá) e “Chico Preto” (km 35 da AM-010) para plantações intercaladas de arroz e soja em áreas degradadas dessas respectivas fazendas. Esse sistema de rotação de culturas produziu em 2005 o equivalente a 1.800 toneladas (arroz e soja), com beneficiamento sendo feito em Itacoatiara pela mesma agropecuária, a qual teve toda a produção direcionada para o comércio de Itacoatiara e Manaus.

Do ponto de vista da empregabilidade e geração de renda, o crescimento das atividades econômicas do TPPMI, até 2005, em parte, possibilitou ao Grupo André Maggi – GAM aumentar de 1.744 para 2.050 o número de funcionários, com crescimento de 17%. Das empresas que compõem a *holding* do Grupo André Maggi, a Hermasa Navegação da Amazônia S/A é a que concentra o maior quadro de trabalhadores, com um efetivo de 766 no quadro funcional. Destes, cerca de 95% trabalham em Itacoatiara e na região circunvizinha. Ademais, os encargos sociais vinculados ao total da folha de pagamento de todas as empresas do GAM foram de R\$ 17,8 milhões em 2005, tendo a Hermasa S/A em Itacoatiara oferecido uma base salarial para início de carreira aos trabalhadores não-administrativos de 700 reais. Além disso, o GAM gerou 35 milhões para os cofres públicos por meio de pagamento de impostos municipais, estaduais e federais nos últimos cinco anos.

No que se refere ao volume de exportação do GAM por meio da Amaggi Exportação e Importação Ltda, porém, tendo como orientação as estatísticas da representação regional da Receita Federal, podemos dizer que o quantitativo despachado pelo TPPMI, administrado pela Hermasa Navegação da Amazônia S/A perfaz o total em dólares entre 1997 a 2005, conforme o quadro 10 abaixo:

Empresa	Valor (US\$)	Principais destinos
Amaggi exportação importação Ltda.	1.489.446.683	Mercado Comum Europeu, EUA, Japão, Marrocos, Israel, República Islâmica do Irã, Senegal, China, Formosa, Paquistão, Argélia, Índia.
Bunge alimentos S/A	176.858.060	
Agrícola e pecuária Morro Azul Ltda.	29.474.341	

Quadro 10 – Exportações pelo Porto Graneleiro de Itacoatiara – 1997 a 2005.
FONTE: Brasil, 2006a.

De acordo com os números do quadro 10, podemos afirmar que se levarmos em consideração o impacto das exportações de soja para a economia do Município, verificaremos que a terceira posição de maior Produto Interno Bruto – PIB do Estado do Amazonas, que Itacoatiara detém, foi conquistada graças ao peso das exportações efetuadas pelo TPPMI. Essa comparação pode ser feita se considerarmos o cômputo da série histórica entre 1998 e 2005, período em que houve um crescimento do PIB municipal da ordem de 163 milhões em 1998, para 222 milhões em 2002. Porém, em 2003, com a entrada em operação da fábrica de extração de óleo de soja pertencente ao GAM, o PIB cresceu 48% em relação ao ano de 2002, ou seja, perfaz um total de 336 milhões de reais. Com o desenvolvimento das atividades do GAM e a atração de novos empreendimentos que a cidade acolheu, o aumento do PIB municipal também acompanhou o crescimento da riqueza produzida alcançando em 2005, 455 milhões de reais, número que ainda mantém a cidade na terceira colocação, sendo superada apenas por Manaus (27 bilhões) e Coari (980 milhões) (AMAZONAS, 2006c). Deste modo, é possível perceber o poder financeiro e conseqüentemente político que a empresa desfruta, sustentado especialmente por uma logística de transporte multimodal que lhe permite a produção, compra, venda, intermediação e armazenamento da produção do agronegócio por um preço altamente competitivo e seu envio para os mais diversos países do mundo.

Contudo, do ponto de vista do desenvolvimento social, historicamente desde a segunda metade da década de 1990, otimismo e temor por parte da população se misturaram com o Projeto do TPPMI.⁸⁹ O alto grau de automação impossibilitou a promessa de contratação dos milhares de empregos divulgados como exploração política do empreendimento à época de sua implantação. Dos 800 empregos diretos prometidos em 1997, apenas 60⁹⁰ foram disponibilizados na inauguração. Entretanto, a eminente possibilidade de contratação de mão-de-obra para o trabalho nesse empreendimento atraiu um excedente populacional da zona rural e de municípios vizinhos que a cidade não tinha condições de absorver, mas que desde o início já era esperado pelas autoridades e entidades civis,⁹¹ que mesmo com alguma mobilização não contiveram o êxodo, como mostra a reportagem a seguir:

Não podemos impedir que eles se mudem, mas temos tentado esclarecer e orientar para que eles [colonos agricultores] não vendam suas terras e abandonem o campo, disse o secretário do sindicato [Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Itacoatiara], Nazaré Paiva. [...] o próprio sindicato encontrou três colonos que venderam suas propriedades e se mudaram para Itacoatiara [visando o emprego nas atividades do TPPMI]. [...] O êxodo rural propriamente dito ainda não começou, mas já assusta sindicatos, entidades de classe, políticos e as igrejas evangélicas e católicas. Juntas no Projeto Vida, essas vertentes estão tentando convencer os caboclos a não saírem de sua origem, a fim de não voltar o inchaço populacional de Itacoatiara (NORONHA, 1995, p. E1).

Mesmo diante dessa preocupação por parte da sociedade, o aumento populacional refletiu-se de imediato nas condições de vida e no crescimento da periferia. A cidade sofreu com a expansão do espaço habitado, pois muitos dos serviços disponibilizados à população local tiveram a qualidade precarizada pela pressão provocada pela urbanização, como se pode

⁸⁹ Uma das influências externas que pode afetar o grau de investimento em Itacoatiara é a possibilidade de fortalecimento do município de Santarém (PA) como alternativa para o escoamento de grãos. Especialmente com a pavimentação da BR-163, que liga Cuiabá a Santarém, o que consolidaria um outro corredor de exportação de soja.

⁹⁰ HERMASA – NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA S/A. Relatório de Impacto Ambiental – Rima. *Terminal Portuário Privativo Misto de Itacoatiara*. Manaus: Água Pura Assessoria e Serviços, 1996.

⁹¹ O Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, da empresa Hermasa Navegação da Amazônia S/A, previa como medida mitigadora o financiamento do Plano Diretor de Itacoatiara (Op. cit. 1996, p. 61). No entanto essa medida não foi cumprida pela empresa. O Plano Diretor do Município de Itacoatiara só foi aprovado em 27 de setembro 2006.

depreender do quadro 11, no qual é visto o incremento populacional entre os anos de 1970 e 2000.

Zona	População Total				Taxa de Crescimento (%)		
	Ano	1970	1980	1991	2000	70/80	80/91
Urbano	15.935	26.996	37.380	46.465	5,41	3,00	2,45
Rural	21.411	25.892	21.377	25.640	1,92	-1,73	2,04
Total	37.346	52.888	58.757	72.105	3,54	0,96	2,30

Quadro 11 – População do município de Itacoatiara, 1970 a 2000.

FONTE: Censos Demográficos de 1970 a 2000 (IBGE).

De acordo com o quadro 11, os dados demográficos indicam uma alta taxa de crescimento demográfico entre 1970-80, da ordem de 5,41%, a maior nos últimos 30 anos, o que de certa forma se equipara aos índices da transição demográfica do País. No interregno de 1970-80 tem-se dez anos de implantação das madeireiras, fato que se torna um importante propulsor de atração populacional, influenciando diretamente a estrutura interna da cidade e a inversão demográfica evidente na década de 1980.

Outro aspecto a destacar com respeito ao crescimento da população do Município é o abandono da zona rural. A observação das taxas de crescimento populacional permite admitir uma intensificação no desequilíbrio locacional, entre o espaço urbano e o rural. De fato, como indica o quadro 11, essa tendência se acentuou, a julgar pelos diferentes ritmos de crescimento. De particular interesse é a confirmação da existência de taxa de crescimento negativa de -1,73, na zona rural entre 1980-91, área cuja população vem paulatinamente perdendo posição no cômputo geral desde o censo de 1980, porém havendo recuperado posição no interregno entre 1991-2000, por causa de fatores como: 1) ações governamentais para a zona rural por meio de programas como o III Ciclo que, mesmo efêmero, reteve por algum tempo a transferência de população, 2) a crise das madeireiras que afetou o emprego, contribuindo para a periferização da cidade e a conseqüente precarização da qualidade dos

serviços públicos, 3) crescimento natural da população da zona rural, reconstituindo a perda populacional dos anos anteriores.

Por sua vez, a posição privilegiada de mais de 50% do total da população do Município, que conquistou a área urbana, é uma tendência que vem persistindo ao longo do período considerado. Por causa dessa excessiva concentração populacional na sede do Município, porém, faz-se necessário pensar seriamente em uma política que leve em conta as implicações decorrentes do crescente esvaziamento relativo do amplo espaço rural e suas conseqüências para a qualidade de vida de toda a população.

Entretanto, essa urbanização reflete inicialmente a atuação do Estado na priorização da cidade como pólo dos investimentos das madeireiras e, posteriormente, na implantação do pólo graneleiro, desprovendo o interior do Município e as cidades circunvizinhas de qualquer ação política que revertesse o processo decadente das atividades extrativistas, com vistas a dar alguma alternativa de renda aos ribeirinhos nas várzeas e ao caboclo da terra firme e, com isso, contivesse o fluxo migratório e a desestruturação do espaço rural.

Contudo, a Suframa⁹² e o Governo do Estado do Amazonas tiveram um papel fundamental no reordenamento espacial da cidade, pois foram os responsáveis pelo incitamento inicial do fluxo migratório para Itacoatiara desde a década de 1970, com a chegada das madeireiras, assim como, na década de 1990 com o TPPMI. Somado ao papel da autarquia, os demais modeladores do espaço da cidade, como o Estado e os grupos sociais excluídos,⁹³ complementam os agentes que estão na origem do processo de (re)produção do espaço urbano. De 1970 a 2000 as ações desses agentes sociais que fazem e refazem a cidade foram as mais diversas, produzindo mudanças na paisagem citadina, que proporcionaram sucessivas ocupações espontâneas, dando origem aos bairros de São Jorge, Santo Antônio,

⁹² Por meio dos incentivos fiscais que atraíram as 8 empresas madeireiras (Quadro 2) desde os anos 70, e o Porto Graneleiro.

⁹³ Foram responsáveis por diversas ocupações espontâneas que deram origem aos bairros: São Jorge, Santo Antônio, São Cristóvão, São Francisco e Tiradentes.

São Cristóvão, Prainha, São Francisco, Tiradentes. Essas ações no espaço da cidade incluem a construção de dois conjuntos habitacionais: O Iracy, na década de 1960, e o Novo Horizonte na década de 1980.



Figura 29 – Vista aérea da cidade de Itacoatiara.
FONTE: Frank Queiroz Chaves.

Todavia, a valorização da terra urbana por meio dos loteamentos na área de expansão, feita pelas agências imobiliárias F. Paiva⁹⁴ e Florestal do Norte na década de 2000, especialmente na área de expansão dos bairros de Jauary, Tiradentes e São Cristóvão, também faz parte dessa reprodução, tendo em vista que os loteamentos são ocorrências de ocupações que surgem no momento em que a cidade passa a acomodar os migrantes da zona rural, cidades circunvizinhas e de população interestadual, que atesta um crescimento urbano e a pronta valorização de áreas urbanas pelos proprietários fundiários, especialmente quando estes atuam no sentido de obter a renda fundiária de suas propriedades, as quais se inserem na

⁹⁴ NORONHA, Aldenice. *Empresas do Sul investem em Itacoatiara* (A CRÍTICA, Manaus, 24 de set., de 1995, Caderno de Economia, p. E1).

especulação imobiliária voltada para atender especialmente aos serviços das empresas⁹⁵ que passam a concentrar-se na cidade atraídas pelas atividades econômicas desenvolvimentistas do TPPMI.

Entretanto, no que se refere ao papel das políticas desenvolvimentistas para o espaço da cidade de Itacoatiara, pode-se dizer que a forma urbana da cidade resulta das políticas públicas e da organização dos vários sujeitos sociais (Estado, proprietários fundiários, trabalhadores, desempregados e os grupos socialmente excluídos) e da reprodução da vida cotidiana. A compreensão desse processo, rico e contraditório, requer o exame da interface entre os processos políticos, sociais, culturais e suas determinações como espacialidades.

Por sua vez, as transformações urbanas que se identificam na cidade de Itacoatiara associam-se à especificidade do movimento de substituição entre adventos econômicos – madeira e soja – que ao longo do tempo territorializaram suas ações como mecanismos catalisadores do processo de (re)produção da paisagem citadina. Os adventos que a cidade passou a acolher, a partir das décadas de 1970 e 1990, como meio de promoção do desenvolvimento regional, refletem a importância que os programas desenvolvimentistas tiveram para a consolidação econômica que a cidade tem dentro da região do médio Amazonas, o que certamente reforça sua posição de cidade intermediária, pela polarização de ações desenvolvimentistas encarregadas de dinamizar a economia dessa Região por meio de programas e projetos que tiveram esta cidade como principal foco de irradiação econômica.

Por fim, a nosso ver, para caracterizá-la como cidade intermediária, somam-se os variáveis programas desenvolvimentistas às variáveis ofertas de bens e serviços e situação geográfica favorável, como observaremos a seguir.

⁹⁵ Amaggi Ltda., Bunge Alimentos S/A, Hermasa Navegação S/A, Manpower Recursos Humanos S/A, Continental Suprimentos Marítimos Ltda., Brazshipping Marítima Ltda., Itacal Itacoatiara Calcários Ltda., Carabao Agropecuária Ltda., BK Energia Ltda., Agropecuária Jesuíta Ltda., Agropecuária Real Ltda., Agropecuária Aruanã Ltda., Frigorífico Ascope Ltda., Frigorífico Rio Mar, Pemaza Ltda, Ciborg Eletroeletrônico Ltda, Amazônia Motocenter Ltda, Bemol Ltda entre outras. (AMAZONAS, 2006c).

IV – CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA

As transformações que se operam na rede urbana da Amazônia, conforme Corrêa (2001), podem ser identificadas com a crescente complexidade funcional dos centros urbanos, do padrão espacial e da crescente articulação entre eles. A nova divisão do trabalho exige a especialização das cidades, sejam elas produtivas (produção de minério, calçados, confecções, máquinas agrícolas, etc.), portuárias, religiosas, universitárias ou turísticas.

Entretanto, essa maior presença de cidades intermediárias, no contexto regional, difere da realidade de outras cidades intermediárias brasileiras. Na Amazônia, estas apresentam precária qualidade de vida, um grande número de trabalhadores desempregados, desqualificados e empobrecidos. Essa afirmativa difere das tendências projetadas para as cidades intermediárias do Centro-Sul, conforme podemos observar pelas contribuições de Sposito (2001):

As novas estratégias espaciais das empresas, organizadas segundo novas formas de armazenamento e distribuição de bens, sobretudo os de origem do mercado industrial, como as estratégias do mercado atacadista. [...] reforçam, também, o papel das cidades médias ou porque elas são beneficiadas pela dinâmica de deslocalização das atividades produtivas industriais, ou porque são pólos intermediários para o armazenamento e distribuição desses produtos, gerando relações econômicas em escala que ultrapassam o regional, que combinam áreas e eixos, e continuidade com descontinuidade territorial. [...]. As cidades de porte médio não-metropolitanas tornam-se propícias para receber capitais industriais nacionais e estrangeiros, ampliando a oferta de emprego, sobretudo os mais qualificados, tendo em vista a tendência contemporânea de informatização e automação da produção industrial e dos serviços que lhe dão apoio (SPOSITO, 2001, p. 636-638).

Contudo, cabe ressaltar que, apesar das abordagens mais gerais sobre o tema, faz-se necessário observar outras especificidades dessas cidades no contexto regional, buscando identificar em que momento surgem, que atributos são determinantes e permitiram que estas cidades alcançassem este grau de importância. Para aprofundar esta questão, estudaremos a

cidade de Itacoatiara nas variáveis produção de bens e serviços exigidos por ela e para as demais cidades menores de seu entorno e a condicionante situação geográfica favorável.

4.1 – Situação geográfica favorável

O município de Itacoatiara, de acordo com a divisão político-administrativa estadual feita pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE⁹⁶ (1993), localiza-se na mesorregião Centro-Amazonense e é pólo regional na microrregião n. 9, com a sede do município estabelecida na margem esquerda do rio Amazonas, distante 270 km por via terrestre e a 107 milhas náuticas-MN da capital, Manaus. De barco, o percurso entre Itacoatiara e Manaus pode levar, dependendo do tipo de embarcação, até 12 horas, e a comunicação fluvial com Belém leva até 70 horas.

Ainda por via terrestre, o percurso entre a cidade de Itacoatiara e a capital do Estado do Amazonas pode ser efetuado por meio da rodovia estadual AM-010, cujo trajeto consome aproximadamente até 4 horas, atravessando o aglomerado rural de Lindóia e o município de Rio Preto da Eva. Quanto à capital do Pará, não existe ligação via terrestre com esta. Entretanto, Itacoatiara possui o aeroporto Arico Barros administrado pelo 7.º Comando Aéreo Regional – 7º COMAR, com vôos regulares fretado por empresas privadas e públicas da cidade, o qual localiza-se na Área de Transição entre a sede municipal e a zona rural. A localização da cidade garante o distanciamento de áreas metropolitanas, como propõe Sposito (2001), como um dos critérios para considerar o caráter intermediário de uma cidade.

Contudo, do ponto de vista de sua infra-estrutura portuária, a cidade conta com quatro portos principais: o administrado pelo Serviço Nacional de Portos e Hidrovias – SNPH, que opera com cargas em geral, por onde é escoada toda a produção madeireira do Município,

⁹⁶ Constatou-se uma divergência terminológica e geográfica entre a divisão política administrativa sancionada pela Constituição do Estado do Amazonas de 1989 (Ato das Disposições Transitórias, Art. 26), que estabelece 9 sub-regiões administrativas, e a proposta pelo IBGE (1993) que na divisão territorial do Estado homologa 4 mesorregiões e 13 microrregiões. Para efeito desta pesquisa, adotaremos a proposta do IBGE (1993).

cuja estrutura comporta um píer flutuante de 70m, comportando também, na parte terrestre, escritórios para administração. Os demais são: o Terminal Portuário Privativo Misto de Itacoatiara – TPPMI, com píer de 90m, e 2 rebocadores/empurradores, utilizados para exportação de grãos, além do Terminal de Fertilizantes, que possui navio-silo de 175m que recebe, a contrabordo, outros navios para operação de carga e descarga, além de gerar energia, sendo os dois de responsabilidade da Hermasa Navegação da Amazônia S/A.

A cidade também conta com o porto popular do Jauary o qual é utilizado para armazenamento, comercialização e entreposto de pescado e produtos extrativistas, servindo, ainda, como ponto de referência para embarque e desembarque de passageiros, mercadorias e produção agrícola oriunda dos distritos e cidades próximas que se utilizam de sua estrutura portuária. No entanto, podemos dizer ainda que toda a orla fluvial que margeia a cidade serve como ancoradouro às embarcações, especialmente as de pequeno porte, por não ser cobrada taxa de carga e descarga de mercadorias e passageiros, pois só são cobradas taxas de utilização no porto principal, que fica no Centro Antigo de responsabilidade da SNPH.

Por sua vez, do ponto de vista da geografia física, a sede municipal assenta-se a 18m acima do nível do mar, e a cidade tem como uma de suas principais características a situação geográfica favorável, privilegiada sobretudo pela posição que ocupa entre a foz do Madeira e o perímetro do médio Amazonas, localizada no centro do território amazonense, com seus portos servindo de eixo de ligação com o Centro-Oeste brasileiro e Rondônia, por intermédio da hidrovia Madeira/Amazonas, com Roraima através da BR-174 e AM-010, Silves e Itapiranga pela AM-363, além de se ligar com as demais cidades da Região por meio do aeroporto.

Todavia, além disso, essa integração dos fluxos de transporte das embarcações regionais é feita também, por meio da interligação da rede hidrográfica que compõe o Município, a qual é formada pelos rios Amazonas, Madeira, Urubu, Anebá e Caru e pelos

lagos de Serpa, Preto, Miratuba, Arari e Canaçari, que juntos são responsáveis pela navegabilidade, produção de pescado e, em parte, pela conexão da cidade com o conjunto da Região. Por estas características, o transporte fluvial⁹⁷ e o rodoviário são os mais utilizados como suporte para assegurar a relação com as cidades vizinhas e com as capitais dos demais Estados da Amazônia (Manaus, Belém, Porto Velho e Boa Vista), ou seja, a função portuária é preponderante na conexão entre os centros urbanos, o que possibilita à cidade de Itacoatiara comandar as relações entre o espaço rural produtor de matérias-primas ligado à economia regional e as pequenas cidades circunvizinhas, assim como intermediar os fluxos com as cidades mais distantes de seu raio de influência.



Figuras 30, 31 e 32 – Vista dos portos: 1 porto popular do Jauary; 2 porto da Hermasa navegação S/A; 3 porto da SNPH.

FONTE 30: Foto CNSO, 2006.

FONTE 31: Rota do Desenvolvimento, 2003.

FONTE 32: Frank Queiroz Chaves, 2002.

⁹⁷ Segundo a Agência da Capitania dos Portos de Itacoatiara, estão registrados, na sua jurisdição, 1.315 embarcações, que se inclui para transporte leve, lazer e esporte, assim como unidades de médio porte, para transporte de passageiros, atingindo até 200 toneladas (BRASIL, 2006).

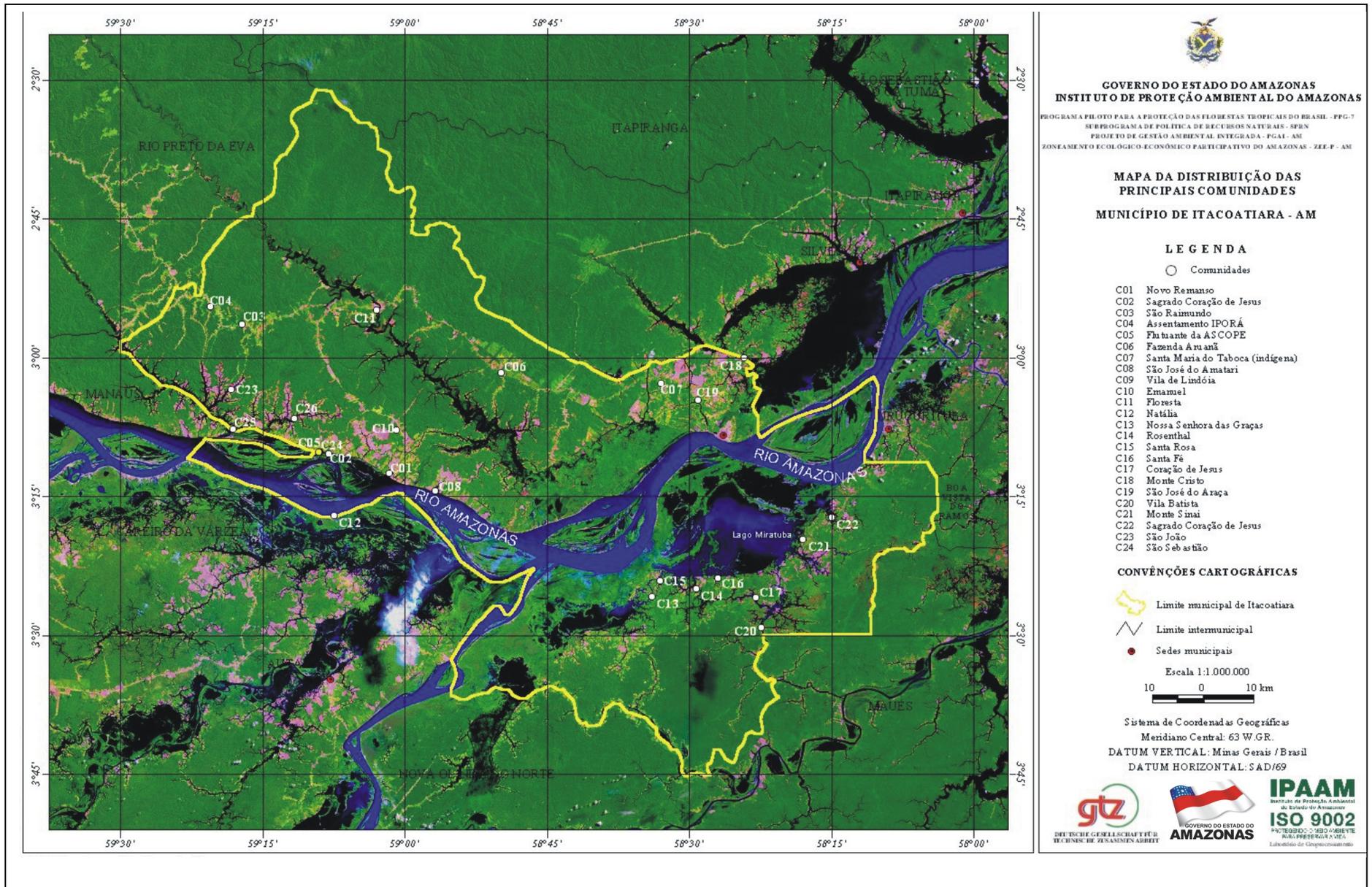


Figura: 33 – Mapa das comunidades e rede hidrográfica.
 FONTE: IPAAM, 2003.

Contudo, essa facilidade locacional⁹⁸ como mostra a figura 33, apresenta significativas reduções de custos e de distância com os Estados Unidos da América, Europa e Ásia, especialmente se comparado com o Centro-Sul, justificando a viabilidade da escolha desta cidade para receber investimentos no transporte, comercialização e armazenamento de grãos, transformando-a em pólo exportador do agronegócio, como já analisado.

No que se refere à extensão territorial, de acordo com o Anuário Estatístico do Amazonas (2004), os limites intermunicipais são: ao Norte, com os municípios de Silves e Itapiranga; a Leste, com Urucurituba, Boa Vista do Ramos e Maués; ao Sul, com Nova Olinda do Norte e Autazes; e a Oeste, com Manaus, Careiro da Várzea e Rio Preto da Eva. Do total da área do Município de 8.892 km², as terras da União representam cerca de 43,23% (3.868,65 km²) e as estaduais 36,91% (3.303,06 km²) (IPAAM, 2003). Para o IBGE (2000), Itacoatiara tem 8.892 km², com um total de população da ordem de 72.105 habitantes, sendo 47.194 na área urbana e 24.911 na zona rural do Município. No entanto, com a atualização anual feita também pelo IBGE em 2006, o total para o Município chega a uma população de 81.674, o que equivale, na relação entre área territorial e população, a um resultado de 9,18 hab./km², convertendo-se em um dos municípios de maior densidade demográfica do Estado do Amazonas.

⁹⁸ O comprimento total do rio Madeira, até sua foz, a 50 km de Itacoatiara, é de 1.425 km. Ele desemboca nesse ponto e mistura-se com as águas do Amazonas, até o oceano Atlântico. Para se ter uma idéia do potencial da hidrovia, basta dizer que o rio suporta um tráfego superior a 10 milhões de toneladas por ano (AMAZONAS, 2004).

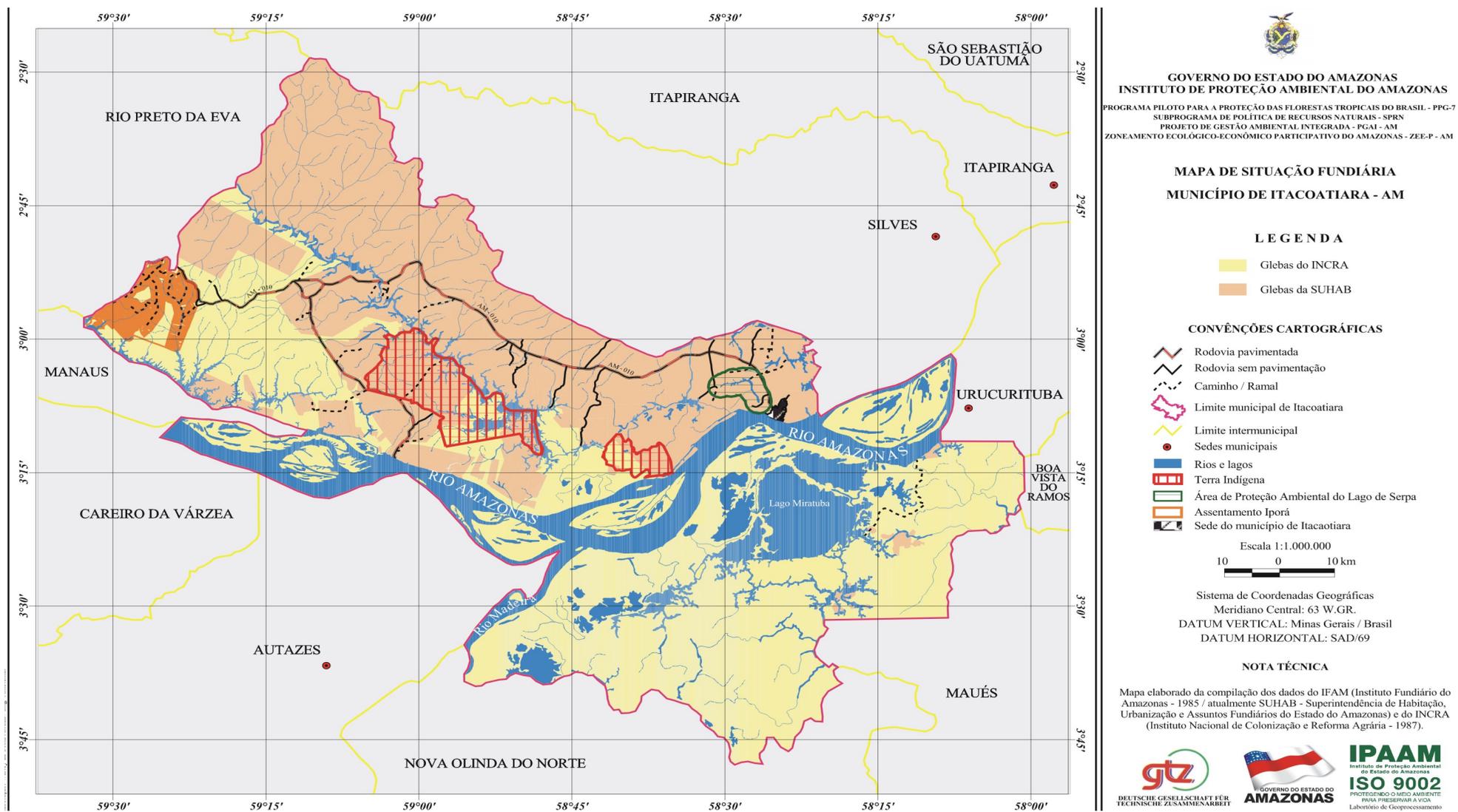


Figura : 34 – Mapa de situação fundiária do município de Itacoatiara.
 FONTE: IPAAM, 2003.

Quanto ao potencial florestal do Município, de acordo com Lima (1984), as principais espécies existentes são: castanheiras (*Bertholletia excelsa*), Itaubeira (*Acrodictium camara*), acariquara (*Minaquartia guyanensis*), sucupira (*Douwichia major*), louro-rosa (*Lauros mobilis*), piquiá (*Caryocar butirosa*), acapu (*Voucapoua americana*), açacu (*Hura brasiliensis*), andiroba (*Carapa guyanensis*), jacareúba (*Colophyllum brasiliensis*), paracuúba (*Trichilia dracointei*), samaúma (*Ceica ceica sumauma*), mogno (*Swietenia maogoni*), entre outras espécies de grande valor no mercado interno e externo. A vegetação secundária situa-se principalmente às margens dos rios Amazonas, Madeira, Urubu, Anebá, Caru e áreas de influência direta desses cursos d'água. Com relação às mudanças nas tipologias vegetacionais ocasionadas pelo antropismo, Itacoatiara apresenta 10,95% de desmatamentos, o equivalente a 987,05 km², concentrados ao longo das principais estradas vicinais e cursos d'água, o que pode ser constatado na figura 36 (IPAAM, 2003).

No que se refere a conservação ambiental, existe a Área de Proteção Ambiental do Lago de Serpa – APA, criada pela Lei n. 004, de agosto de 1998, que abrange toda a circunscrição do acidente geográfico conhecido pelo mesmo nome, localizado a Oeste da sede do Município, estendendo-se à margem esquerda da AM-010, via por onde se tem acesso as comunidades da região. O estabelecimento desta APA nessa área relaciona-se à presença de significativos atributos ambientais e paisagísticos como, o Lago de Serpa, fragmentos de Floresta Ombrófila Densa de terra baixa, recortes de vegetação secundária, bem como uma dinâmica de ocupação humana baseada em atividades ligadas principalmente ao setor primário, com predomínio de agricultura de subsistência, extração de carvão vegetal, pesca não-comercial e pequena atividade turística. No entanto, a falta de um Plano de Manejo que atribua um planejamento que vise o zoneamento econômico-ecológico e a regularização fundiária tem impossibilitado práticas sustentáveis, especialmente se levarmos em

consideração que esta área encontra-se sob influência urbana direta, conforme pode ser observado na figura 34, página 141.

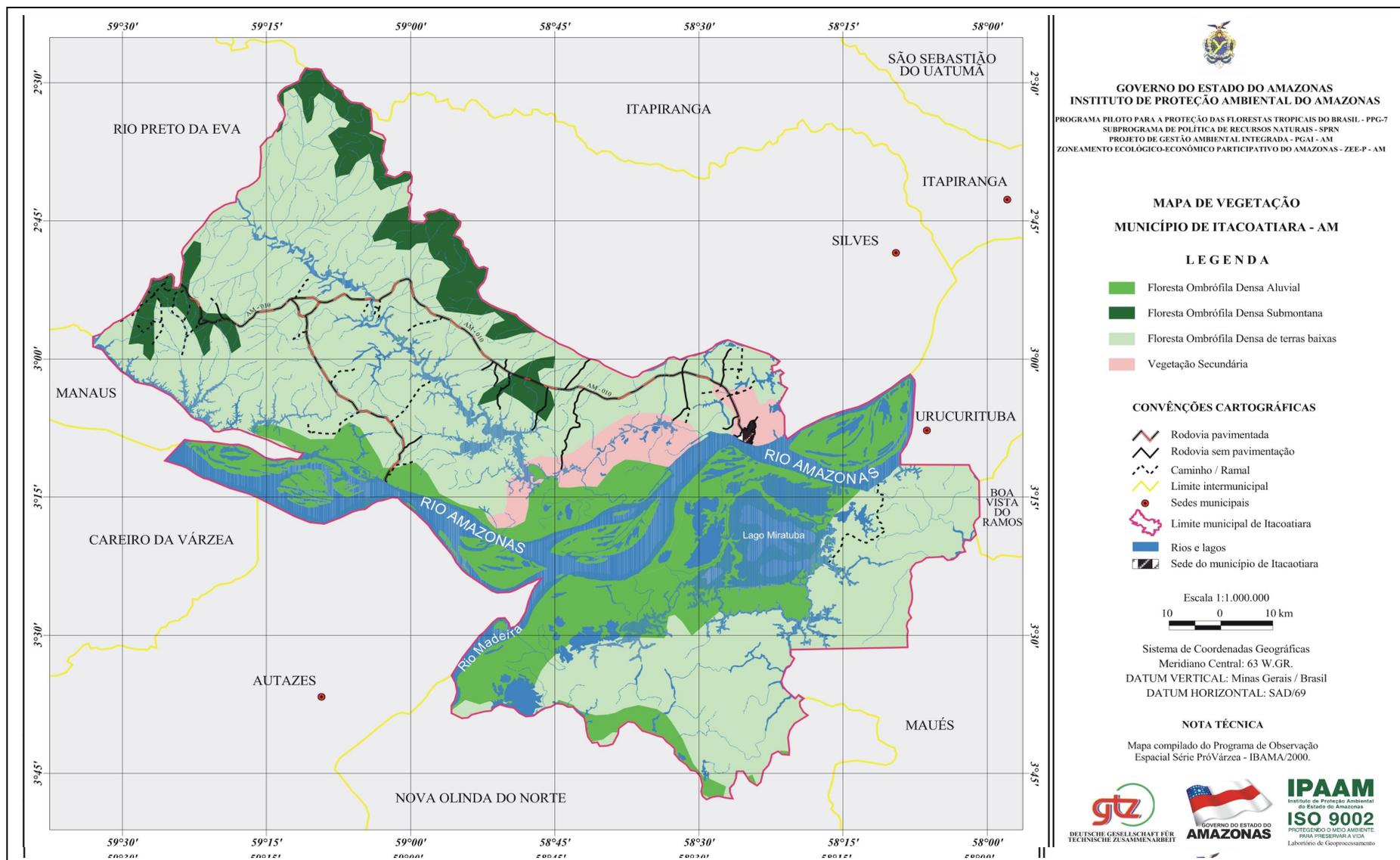


Figura: 35 – Mapa de vegetação do município de Itacoatiara.

FONTE: IPAAM, 2003.

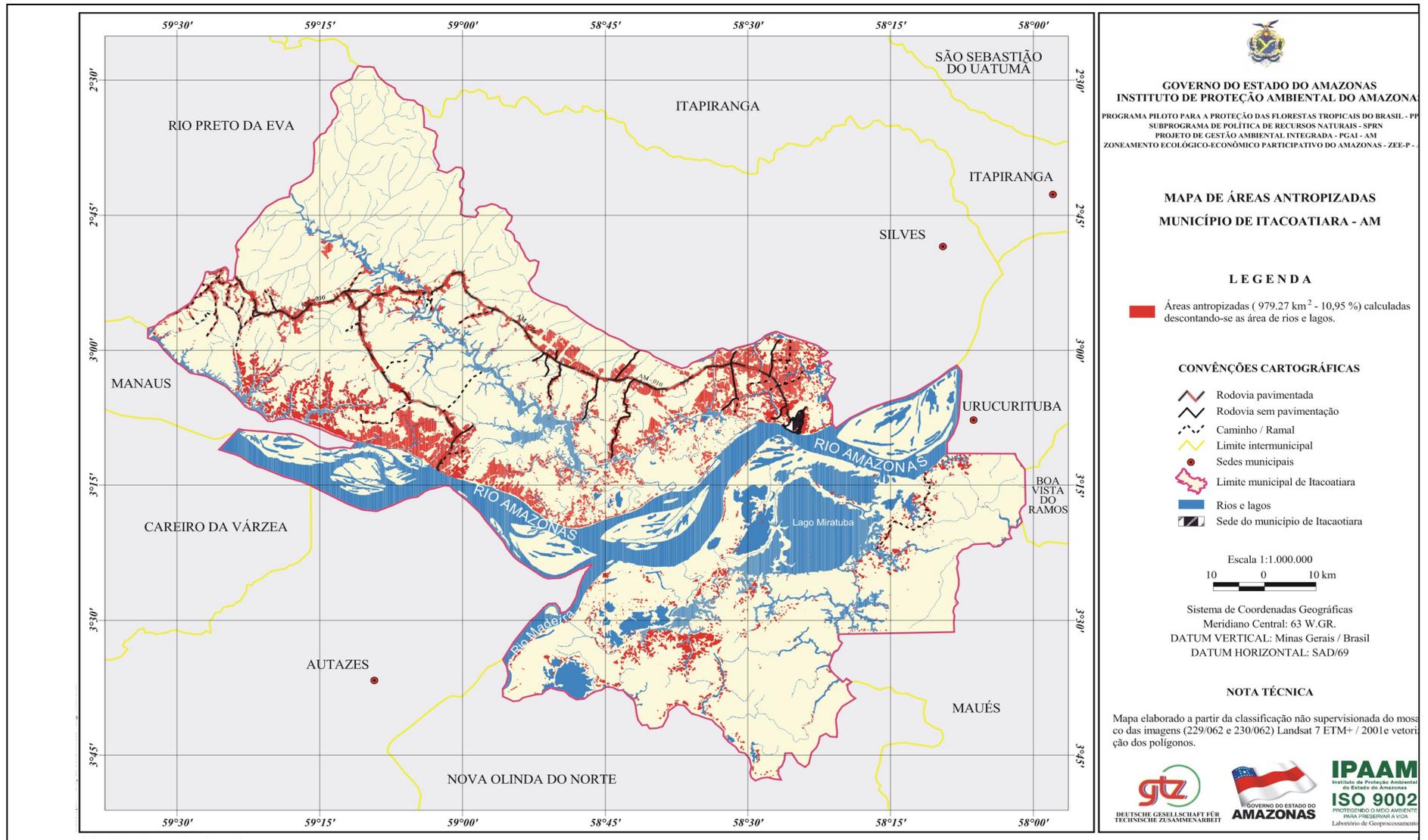


Figura: 36 Mapa de áreas antropizadas.
 FONTE: IPAAM, 2003.

Por sua vez, no que se refere ao potencial do setor primário do município, o zoneamento ecológico-econômico participativo, realizado pelo Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas – IPAAM em 2003, desenvolvido em parceria com a prefeitura, identificou algumas áreas de promissora atividade agrícola.⁹⁹ Em princípio, verificou-se que o segmento agrícola, embora carente de tecnologia e diversificação, ocupa considerável destaque para a economia do Município. A ocupação do solo com essa atividade se desenvolve basicamente da seguinte forma: as terras firmes são ocupadas pelas culturas perenes e as várzeas são cultivadas por culturas sazonais, como arroz, feijão, milho, mandioca etc. Na agricultura de várzea, o destaque deve ser dado para o pólo IV, circunscrito entre o Lago de Arari e o Lago Preto.

De acordo com a Secretaria Municipal de Agricultura e Terras – SEMAG, o Município possui a maior produção de cupuaçu (*Theobroma grandiflorum L.*) do estado do Amazonas, com um total de 600ton/ano, plantada em área de 2.100ha. Além disso, a região de São José de Amajari (pólo II) aparece como área promissora para a fruticultura e agroindústria, pela tradição familiar do cultivo da terra e organização associativa como a Associação Comercial dos Produtores do Sagrado Coração de Jesus – ASCOPE, a qual possui uma pequena indústria de beneficiamento de polpas de frutas. As áreas degradadas ao longo da estrada AM-010 e vicinais, como as de Piquiá e Canaçary (pólo V), que já são aproveitadas para plantio de soja e arroz, com mais de 2.000ha, de acordo com o IPAAM, podem ter multiplicadas sua produção anual, pelo processo de rotatividade de culturas, o que não permite a exaustão do solo e mantêm a capacidade nutricional das plantações.

⁹⁹ A área rural do Município é subdividida em seis pólos administrativos, a saber: pólo I – Paraná da Eva, área de influência do município de Rio Preto da Eva e Lago do Arumã (25 assentamentos humanos). Pólo II – Novo Remanso, São José do Amajari, Ilha da Maquira e Costa da Conceição (17 assentamentos). Pólo III – Ilha do Risco, Cidade de Itacoatiara, Igarapé do Carão, Paraná de Serpa e Costa do Tabocal (19 assentamentos). Pólo IV – Arari, rio Araú e Lago Preto (54 assentamentos). Pólo V – Estrada AM-010, rio Urubu e Tabocal (60 assentamentos). Pólo VI – rio Amazonas, Costa do Surubim e Costa do Cumarú (29 assentamentos). Com exceção do Pólo V, situado totalmente em terra firme, os demais pólos foram distribuídos ao longo de planícies inundáveis, em razão de grande parte dos assentamentos humanos situarem-se tradicionalmente ao longo de rios, paranás e igarapés (IPAAM, 2003).

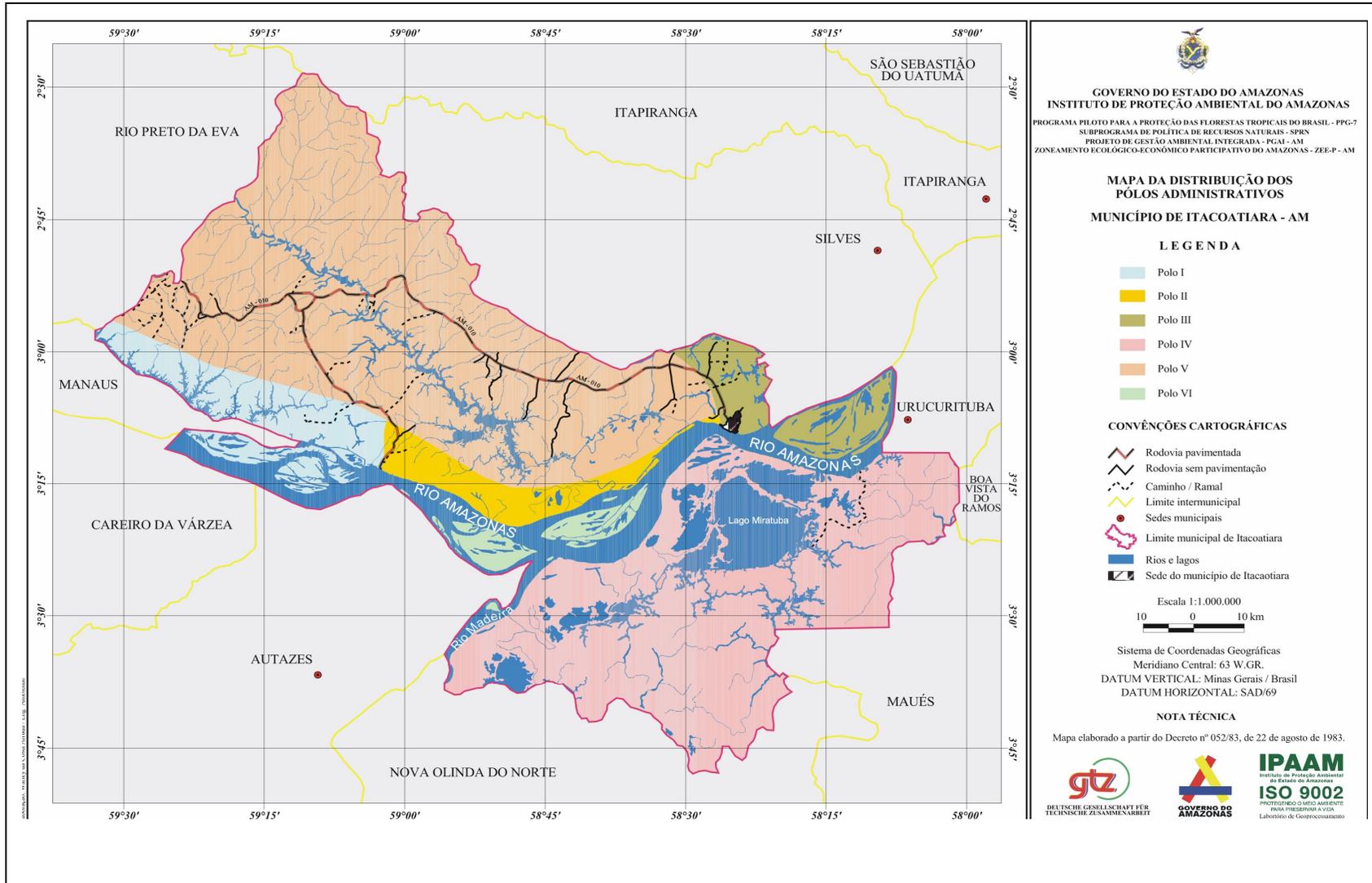


Figura: 37 – Mapa de distribuição dos pólos administrativos.
 FONTE: IPAAM, 2003.

Entretanto uma das potencialidades do setor agrícola é o projeto de implantação de uma agroindústria para o beneficiamento do palmito da pupunha pela fazenda Aruanã (AM-010), que possui área plantada de 104ha.

Outro produto regional de destaque é o cacau, especialmente nos pólos II e IV. A atual área plantada chega a 410ha, e apresenta um rendimento médio de 251kg/ha de amêndoas. A expansão da produção do cacau tem sido desenvolvida por meio da Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira – CEPLAC, pela disseminação de técnicas de correção da acidez do solo e melhoramento genético. Entretanto, os impactos da expansão da fronteira agrícola se relacionam com desmatamentos e queimadas de novas áreas para exploração e possibilidade de aumento de conflitos fundiários. Uma possível alternativa para reverter os impactos decorrentes dessa ação predatória seria uma política agrícola que levasse em consideração a vocação agrícola de cada pólo e a maior presença dos órgãos responsáveis pela fiscalização ambiental, política agrícola e fundiária.

Ademais, pelo observado, Itacoatiara possui situação geográfica favorável, seja pela disponibilidade de recursos naturais (rios, terras, florestas) que podem ser incorporados ao desenvolvimento estritamente econômico pelo grande capital ou, como objeto da ação governamental, para projetos estratégicos que tragam as premissas do “desenvolvimento sustentável”. Da mesma forma, a existência de infra-estrutura (porto, aeroporto, estradas), a proximidade em relação aos grandes consumidores internacionais e a perspectiva de novos investimentos públicos e privados reforçam ainda mais a sua posição de relevância em relação aos municípios do médio Amazonas e seu papel como cidade intermediária no atual padrão de desenvolvimento regional.

No entanto, se esses atributos positivos em relação à situação geográfica favorável contam pontos para o município de Itacoatiara, por outro lado o mesmo deve ser objeto de preocupações se regras claras de exploração dos recursos naturais e de preservação não sejam

observadas. A ausência de um ordenamento territorial e a omissão do poder de polícia do Estado podem trazer conseqüências graves, em curto e médio prazos, ao Município, podendo, inclusive, vir a se repetir situações de conflitos de interesse entre as instâncias pública e privada. Exemplificando: a apropriação de grandes extensões de terra para a implantação de projetos, como o da soja, pode destruir o sistema de produção tradicional de pequenas famílias de agricultores, empurrando-os para a periferia urbana de Itacoatiara, conseqüentemente para o desemprego ou para o mercado informal de trabalho.

Nesse sentido, no que se refere ao mercado de trabalho, segundo Machado (1990), os núcleos urbanos na Amazônia vivem basicamente dos serviços, dentre eles se destacam as áreas da saúde e os serviços bancários, estes estratégicos para a mobilidade do capital. As cidades, base de operação de algum grande projeto, precisam de infra-estrutura e serviços que assegurem a reprodução da força de trabalho e a circulação do capital. Dessa forma, o Estado oferece as condições necessárias para concentrar mão-de-obra de qualidade diversa.

4.2 – Oferta de bens e serviços

Conforme propõem Santos e Silveira (2001), um dos atributos das cidades intermediárias está relacionado à capacidade da oferta de bens e serviços exigidos por ela e por cidades menores próximas.¹⁰⁰ Para mensurar a variável oferta de bens e serviços em Itacoatiara e região, foram elencadas onze variáveis, disponibilizadas pelo Sistema de Recuperação Automática – Sidra/IBGE (2006), sobre o perfil dos municípios brasileiros, que expressam a capacidade de cada município de suprir suas necessidades, assim como estabelecer o grau de dependência destes em relação aos bens e serviços ofertados pela cidade. O Quadro 12 apresenta o resultado desse levantamento.

¹⁰⁰ A capacidade está relacionada à disponibilidade de bens e serviços de atendimento ao consumo da demanda solvável como cultura, lazer, serviços na área de saúde e educação (SANTOS E SILVEIRA, 2001).

Município	Instituições de nível superior	Cinema	Estação de rádio AM/FM	Geradora de TV	Teatros ou salas de espetáculos	Provedor de Internet	Aeroporto	Agências bancárias **	Clínicas especializadas ou serviços especializados*	Domicílios com linha telefônica (%)	Domicílios com computador (%)
Itacoatiara	Sim	não	sim	sim	Sim	sim	sim	5	sim	16,21	1,7
Itapiranga	Não	não	não	sim	Não	não	não	não	não	5,01	0,85
Nova Olinda do Norte	Não	não	sim	sim	Não	sim	não	1	não	5,1	0,6
Urucurituba	Não	não	não	sim	Não	não	não	não	não	5,78	0,6
Silves	Não	não	não	sim	Não	não	não	não	não	4,14	0,71

QUADRO 12 – Bens e serviços nos municípios da microrregião Itacoatiara - atualizado para 2006.

FONTE: Perfil dos Municípios Brasileiros (IBGE, 2000).

*Secretaria Municipal de Saúde – 2006 (diversas especialidades: obstetrícia, pediatria, oftalmologia, cardiologia, ginecologista, médico do trabalho, etc.).

** Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, Basa, Bradesco, Banco Postal (ECT/Bradesco) e diversas financeiras.

De acordo com o Quadro 12, é de chamar a atenção o número restrito de municípios que têm acesso aos serviços de provedor¹⁰¹ de Internet (apenas dois). O percentual de domicílios com telefone instalado não ultrapassa 20%; mesmo em Itacoatiara é abaixo de 17%. Isso demonstra o baixo grau de conexão informacional da cidade interna e externamente, visto que o telefone ligado à Internet constitui um dos principais serviços ofertados para agilizar a troca de informações, compra e venda de produtos ou a socialização do conhecimento. Com relação ao sistema de comunicação,¹⁰² apesar de todos os municípios contarem com repetidoras de televisão e apenas dois com estação de rádio AM/FM, a geração de conteúdo televisivo acontece somente em Itacoatiara, por dispor de repórter correspondente de uma emissora afiliada a uma grande rede nacional – Rede Amazônica de Televisão – que envia reportagens locais e regionais para serem veiculadas em cadeia para todo o Estado do Amazonas, bem como para os demais Estados brasileiros e, via Internet, para o mundo, o que garante à cidade superioridade absoluta no monopólio e difusão da informação regional.

No que se refere à educação, segundo dados fornecidos pela Secretaria de Educação do Município de Itacoatiara – SEMED, até 2006, 76% dos professores da rede pública já possuíam curso de graduação e especialização em diversas áreas do conhecimento, 4% estavam matriculados em curso de nível superior e 20% tinham apenas o curso de magistério. De acordo com o Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais – INEP (2006), existem 186 estabelecimentos de ensino, dos quais 147 estão distribuídos pela zona rural. A idade média de conclusão do ensino básico é de 18 anos e a taxa de analfabetismo entre pessoas de 15 anos ou mais é de 11%. A SEMED mantém parcerias e convênios com

¹⁰¹ A cidade conta com dois provedores de Internet, a saber: Proamazon e Italg.

¹⁰² Na cidade, os órgãos de comunicação de massa são quatro estações de televisão (Rede Amazônica/Globo – canal 11; TV Rio Negro/Bandeirantes – canal 13; TV A Crítica/SBT – canal 35; TV Cultura – canal 2; CVC/RBN – canal 6; três emissoras de rádio AM/FM (Rádio Difusora de Itacoatiara, Rádio Panorama, Rádio Comunitária Pedra Pintada); três jornais de circulação local (*O Informante*, *O Jornal Itacoatiara*, *O tropa*); quatro editados em Manaus (*A Crítica*, *Amazonas em Tempo*, *Diário do Amazonas*, *Correio Amazonense*).

instituições como: Ministério da Educação – MEC, Serviço Social da Indústria – SESI, Sistema de Vigilância da Amazônia – SIVAM, Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais – APAE, Universidade Federal do Amazonas – UFAM, Universidade Estadual do Amazonas - UEA e com o Comitê de Democratização da Informática – CDI, que atua na vila de Novo Remanso, e no aglomerado rural de Lindóia ambos distante da sede do Município.

A partir do Quadro 12, observa-se que as instituições de nível superior públicas ou privadas, com cursos presenciais, estão concentradas no Pólo. Por exemplo, a Universidade Federal do Amazonas (UFAM) por meio da Unidade Acadêmica Permanente de Itacoatiara, com sede no Campus Universitário do Pólo do Médio Amazonas¹⁰³, disponibiliza cursos para vários municípios nas áreas de Letras, Biologia, Matemática e Administração de Empresas, Química, Física, Farmácia, Sistema de Informação e Engenharia de Produção com média de turmas de 50 alunos cada, com vagas abertas para a comunidade ou por meio de cursos específicos para a qualificação de professores. Por sua vez, a Universidade do Estado do Amazonas – UEA, por meio do Centro Acadêmico Permanente, oferece cursos nas áreas de Licenciatura em Informática, Ciências Políticas e Engenharia Florestal abertos a toda a sociedade e disponibiliza, também, curso Normal Superior à distância para professores da rede municipal e estadual, com clientela de 50 alunos por turma.

Até 2006, apenas duas faculdades particulares atuavam na Cidade, a Faculdade Tahiri, que dispõe apenas do curso de Licenciatura em Ensino Religioso, e a Universidade Luterana do Brasil – ULBRA, que oferece os cursos de Pedagogia, Administração de Empresas, Gestão Financeira e Ciências Sociais. Desse modo, Itacoatiara detém um número relativamente significativo de instituições, maior diversidade de cursos e um maior percentual de vagas ofertadas para este nível especializado de conhecimento na sua microrregião. Assim, os

¹⁰³ Os municípios que Itacoatiara polariza pela divisão territorial da UFAM são: Autazes, Rio Preto da Eva, Uruará, Silves, São Sebastião do Uatumã, Urucurituba, Itapiranga e Nova Olinda do Norte (UFAM, 1999).

números indicam que a cidade possuía, até 2006, duas universidades públicas e duas faculdades particulares responsáveis pelo ensino superior na sua região, assim distribuídas:

Instituições de ensino superior	Cursos	Alunos matriculados				
Núcleo da Universidade Federal do Amazonas – UFAM	Farmácia (50), Química (50), Física (50), Engenharia de Produção (50), Sistema de Informação (50), Biologia (50), Biologia ¹⁰⁴ (125), Letras (50), Matemática (50), Administração de Empresa (100).	625				
Universidade do Estado do Amazonas – UEA	Licenciatura em Informática (100), Ciências Políticas (50), Engenharia Florestal (100) Normal Superior (150)	400				
Faculdade Tahiri	Licenciatura em Ensino Religioso (50).	50				
ULBRA	Pedagogia (50), Administração de Empresa (50), Gestão Financeira (50), Ciências Sociais (50).	200				
Ensino Básico	N. de escolas		N. de alunos		N. de professores	
	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural
Ensino público estadual – Seduc	13	2	10.758	713	393	31
Ensino público municipal – Semec	16	147	28.985	9.839	480	302
Educação especial – Apae	1	-	120	-	25	-
Ensino privado	7	-	2.362	-	125	-

Quadro 13 – Instituições de ensino.

FONTE: INEP, 2006.

Esta vantagem no quesito educação, em relação ao conjunto dos outros municípios nos remete a duas análises. A primeira é de que pessoas interessadas em obter formação de nível superior terão de deslocar-se para morar em Itacoatiara, alugando imóveis, dinamizando os serviços que a cidade oferece ou tendo de conciliar longas jornadas de viagens de barco ou ônibus para conseguir ter acesso ao ensino superior, dada a variedade de cursos e o quantitativo da oferta de vagas. A segunda refere-se ao papel que a cidade cumpre tanto na

¹⁰⁴ 2 turmas de 50 vagas e 1 turma de 25 vagas à distância.

formação de mão-de-obra qualificada para o mercado local de trabalho quanto na produção de conhecimento especializado sobre a realidade regional dentro da própria microrregião.

No que se refere aos serviços disponibilizados na área de saúde, as principais ações desenvolvidas nesse campo são realizadas pelas seguintes instituições: Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, Superintendência Estadual de Saúde – SUSAM, Fundação Nacional de Saúde – FUNASA, Secretaria Municipal de Saúde – SEMSA. Vinculada ao Ministério da Saúde, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA atua no Município em parceria com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA, promovendo ações de controle fitossanitário da produção e comercialização dos produtos e serviços na área de influência dos portos e aeroporto. Entre janeiro e outubro de 2006, a ANVISA inspecionou 54 estabelecimentos comerciais na orla fluvial, 354 embarcações regionais no Porto do Serviço Nacional de Portos e Hidrovias – SNPH, além de 25 navios internacionais no Terminal Portuário Privativo Misto de Itacoatiara- TPPMI (BRASIL, 2006a).

Quanto ao atendimento pelos demais órgãos, existe um sistema hierarquizado de prestação de serviços médicos em dois níveis: nível primário, por meio dos Postos de Saúde e Centros de Saúde situados nos bairros de Jauary, Mutirão, Colônia e Centro (mapa em anexo), e ações ligadas diretamente às comunidades executadas pelo Programa de Agentes Comunitários (PACs), administrados pela Secretaria Municipal de Saúde - SEMSA. Além das ações na sede municipal, a SEMSA atende a 198 localidades, distribuídas nos seis pólos administrativos da zona rural. Em nível secundário, o atendimento é feito por meio do Hospital Regional¹⁰⁵ José Mendes, vinculado à Secretaria de Estado da Saúde - SUSAM, que conta com atendimentos ambulatorial, clínica médica, pequenas e médias cirurgias e pronto-socorro.

¹⁰⁵ Na divisão regional feita pela SUSAM em 1997, a circunscrição do Hospital Regional José Mendes refere-se ao Pólo 6 - Médio Amazonas, com seguintes os municípios: Silves, Itapiranga, Urucurituba, Urucará, São Sebastião do Uatumã (AMAZONAS, 2006).

Por prestar serviços para os demais municípios vizinhos, cujas estruturas de saúde são precárias ou até inexistentes, a grande demanda de pacientes local e extralocal tem causado uma pressão excessiva sobre a estrutura da rede pública de saúde. O quadro 14 mostra o perfil dos profissionais de saúde que atuam no Município.

Unidade de saúde pública e privada	N. de profissionais	Atendimentos	N. de leitos/2006
Hospital Regional José Mendes	Médico(a) 33	2006 jan./set.	120
	Odontólogo(a) 10		
	Radiologista 3	93.820	
	Enfermeiro(a) 12		
	Bioquímico(a) 2		
	Ag. Administrativo (a) 33		
	Psicóloga 1		
	Ass. Social 2		
	Parteira 3		
	Téc. Aux. de Saúde 121		
PS. Eudócia de Oliveira		73.700	15
PS. Francisco Pereira		46.178	15
PS. Centro de Saúde III		144.002	56
PS. Manoel Mendes da Silva		58.948	15
PS. Nicolas Eutene Lekakis		75.518	20
PS. Santo Antônio		94.179	20
Clinison	Médico 1	6.359	15
	Enfermeira 3		
Clínica Médica de Itacoatiara	Médico 2	12.628	23
	Enfermeira 7		

Quadro 14 – Corpo funcional e atendimentos da área de saúde.

FONTE: Amazonas, 2006b.

Com relação à oferta de casas de espetáculo/entretenimento, clínicas especializadas, aeroporto¹⁰⁶ e agências bancárias convencionais, estes serviços só existem em Itacoatiara. Desse modo, o acesso a estes está condicionado ao deslocamento de população das cidades

¹⁰⁶ O aeroporto tem pouco fluxo de chegada e decolagem, sendo mais utilizado por aviões particulares de pequeno porte, fretados pelas empresas da Cidade.

menores para esta cidade. O deslocamento de uma parcela da população da zona rural, distritos e de municípios circunvizinhos ocorre especialmente em épocas de pagamento de aposentadorias do Instituto Nacional de Seguridade Social – INSS, normalmente no início de cada mês. Ocorre também em situações que exijam um tipo específico de serviço das instituições bancárias de maior complexidade, como aplicações financeiras, empréstimo direto ou consignado à folha de pagamentos, regularização de conta corrente, entre outros, ou ainda da necessidade de serviços de determinadas instituições públicas que só existem na cidade (mapa em anexo) e que não tenham representação nos demais municípios da região. Essa mobilidade dinamiza a economia da Cidade, pois diversos serviços secundários podem advir da necessidade de deslocamento, estadia e manutenção dessa parcela de população, como o fretamento de moto-táxis ou táxis, refeições, compras no comércio local, transporte fluvial ou rodoviário etc.

Por sua vez, se de um lado os bancos têm interesse no financiamento das atividades comerciais, incluindo a agricultura comercial, pecuária e a indústria, resta-lhes uma pequena margem voltada para o financiamento da agricultura familiar, como é o caso do Banco da Amazônia S/A-BASA e Banco do Brasil. Esse mecanismo de distribuição de financiamento contribui para reforçar algumas fortunas particulares, mas não pode contribuir para o aumento da riqueza coletiva. Tal mecanismo financeiro leva também à persistência da estrutura de desigualdade no desenvolvimento regional com todas as conseqüências para a vida urbana.

Contudo em Itacoatiara, a análise da atividade bancária leva a distinguir seis tipos de bancos: 1) dois bancos oficiais: Banco do Brasil – BB e Caixa Econômica Federal - CEF, 2) um banco regional: o Banco da Amazônia S/A - BASA, 3) um banco nacional privado: o Bradesco S/A, 4) um Banco Postal da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT) associado ao Bradesco, 5) uma loteria (Caixa Econômica Federal), 6) 4 financeiras (BMG, BMC, BICBANCO, CREFISUL).

Tais organizações são responsáveis pelo financiamento e intermediação do comércio de exportação e importação, a agricultura comercial e familiar, bem como a indústria em menor escala. Tendo em vista a estrutura econômica regional, a localização das sedes dessas empresas e a falta de informações mais seguras, pode-se dizer que esta atividade bancária remete a maior parte do lucro para fora da cidade e do Estado Amazonas, ou seja, a função bancária liga a cidade à sua região circundante e, ao mesmo tempo, a centros muitos distantes, como São Paulo (Bradesco), Brasília (Banco do Brasil, Caixa econômica Federal e Empresa Brasileira de Correio e Telégrafo) e Belém (Banco da Amazônia S/A).

De acordo com o mapa em anexo de distribuição espacial de serviços, o Centro concentra a maior parte das atividades comerciais que a cidade oferta. O desenvolvimento do comércio nesta área levou os bancos a abrirem agências, sobretudo, na avenida Parque, onde se encontram três dessas agências: Banco do Brasil, Caixa Econômica e Banco Postal (ECT). Para se ter uma idéia da valorização dessa avenida, basta dizer que o Magazine Esplanada, Armazém Paraíba, Facilar, as Lojas Bemol, a Amazônia Motocenter, os Postos DNP, BR, Equatorial e os hotéis Regine's e Líder ergueram nesta via grandes empreendimentos, consolidando um comércio/serviço especializado, valorizado, sobretudo, pela localização e acessibilidade proveniente desse corredor central.

O comércio varejista e atacadista reforça a importância que a cidade tem diante dos demais municípios, pois, não havendo variedade de produtos nos municípios da microrregião, passa a existir uma demanda reprimida e os poucos serviços disponibilizados pelos municípios do entorno da cidade contribuem para o volume de vendas de empresas de Itacoatiara direcionadas aos municípios circunvizinhos. É essa capacidade de abastecimento implantada em Itacoatiara que permite abastecer espaços regionais. Em relação à microrregião, a influência dessa estrutura de comércio atinge diretamente Silves, Itapiranga e Urucurituba. Empiricamente, pode observar-se tal fenômeno com a frequência de barcos e

caminhões provenientes desses municípios embarcando mercadorias em estabelecimentos comerciais da cidade. Essa atividade comercial desenvolve-se sob diferentes aspectos: a) comércio atacadista de mercadorias de primeira necessidade, b) comércio varejista, c) comércio de alimentação d) comércio de rua.

a) o comércio atacadista é ligado ao porto, fato que explica sua importância em relação aos demais municípios, pois parte do abastecimento de mercadorias de primeiras necessidades dos municípios próximos à zona rural é fornecida pelos estabelecimentos localizados principalmente no Centro, entre as avenidas 7 de Setembro e 15 de Novembro e no bairro do Juary, cuja via estrada Stone concentra quase que a totalidade do comércio atacadista, assim como na rua Borba, no bairro de Santo Antônio.

b) o comércio varejista é voltado especialmente para atender os consumidores locais, dada a variedade e especificidade de produtos, sua localização espacializa-se a partir do Centro, dividindo-se desse ponto em diante para dois subcentros, a rua Borba, no bairro de Santo Antônio, e a estrada Stone, no bairro do Juary. Depois do Centro, as duas ruas concentram a maior parte do comércio local (mapa anexo).

c) o comércio de alimentação tem nos bares, pizzarias, lanchonetes e restaurantes seus principais representantes. Nesse segmento, o Centro se mantém como o espaço de referência, podendo também ser encontrado em menor escala em praticamente todos os bairros da cidade.

d) o comércio de rua ocupa um espaço relativamente pequeno, é representado pelas feiras, camelôs e vendedores ambulantes, sua localização se restringe principalmente à rua Dr. Luzardo Ferreira de Melo, no perímetro entre as avenidas 15 de Novembro e Conselheiro Ruy Barbosa, e estrada Stone no bairro de Juary. Quanto às feiras, distribuem-se pelos bairros do Centro, Araújo Costa, Juary e Mutirão (mapa anexo).

Contudo, essa dinâmica do comércio local e extralocal tem levado filiais para alguns municípios da região. Com isso podemos dizer que a reprodução do capital local espacializa-se a partir de sua vizinhança imediata, consolidando a tendência da supremacia de sedes de empresas locais com regular atividade comercial em municípios como: Silves, Itapiranga, Urucurituba, Urucará, São Sebastião do Uatumã etc, como se pode observar no Quadro 15.

Comércio/Indústrias	Ramo de atividade	Filiais/escritórios
Grupo André Maggi Ltda.	agronegócio	Rondonópolis, Santarém, Porto Velho, Manaus, Belém
Richardson Eletrodomésticos Ltda.	eletrodomésticos	Itapiranga, Silves, Urucará, São Sebastião do Uatumã
I. Meneses Cia.	supermercadista	Manaus
Constrói Material de Construção Ltda.	material de construção	Manaus
MIL – Madeireira Itacoatiara S/A.	madeira serrada, beneficiada e venda de certificados de redução de gás carbônico ¹⁰⁷	Belém
MW Florestal do Brasil Ind. Com. Ltda.	Madeira pré-beneficiada e madeira serrada	Manicoré
Euthene José Lekakis Ltda.	Frigorífico e exportação de peixe filetado	Careiro
Arsenal Confecções Ltda.	confecções e franquia de marcas	Manaus
Braspor Madeiras Ltda	Madeira serrada, lambri e paletes.	Rio Preto da Eva e São Sebastião do Uatumã

Quadro 15 – Polarização do comércio / indústria de Itacoatiara.

FONTE: JUCEA – Agência Itacoatiara, 2005.

A representatividade do comércio com sede local na região de influência de Itacoatiara, ainda que pequena, demonstra uma característica peculiar: que o dinamismo econômico da cidade irradia-se a partir do capital local e extralocal, abarcando municípios de menor porte, significando a supremacia e importância que a cidade tem dentro da região da qual faz parte. O dinamismo socioespacial, portanto, cria uma hierarquia no direcionamento dos fluxos econômico, político, produtivo e cultural em direção aos municípios do seu raio

¹⁰⁷ Os certificados são uma novidade introduzida pelo Protocolo de Kyoto, que criou a figura do “seqüestro de carbono”, que são papéis negociados em bolsa de valores.

imediatamente, e o redirecionamento do processo acontece quando esse fluxo converge para a cidade que funciona como o fixo que os centraliza.

Quanto à atividade industrial, segundo o Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do Amazonas – SEBRAE, até 2005 existiam 82 estabelecimentos considerados industriais, destes 70 localizavam-se na zona urbana e 12 na zona rural. Se, todavia, são considerados estatisticamente industriais, é necessário assinalar que, para a maioria, a fabricação é, sobretudo, artesanal. Entretanto, um total de 4.843 pessoas encontrava-se ocupado nessas empresas, o que dá uma média de 83 pessoas, aproximadamente, para cada estabelecimento. Na realidade, somente 20 estabelecimentos contavam mais de 10 trabalhadores, sendo que a maior parte desses estabelecimentos empregava entre 1 e 15 trabalhadores. Todavia, 17 indústrias têm excepcionalmente efetivo superior a 30 operários. São três fabricas de laminados de madeira, uma de óleo de soja, duas de mineração, dois estaleiros, quatro movelarias, três agropecuárias, dois frigoríficos.

De acordo com os dados do Ministério do Trabalho referentes a 2005, Itacoatiara empregava, pelo regime da Consolidação da Lei do Trabalho – CLT, 11.894 trabalhadores assim distribuídos:

- 1) setor primário – 476
- 2) setor secundário – 4.843
- 3) setor terciário – 6.575

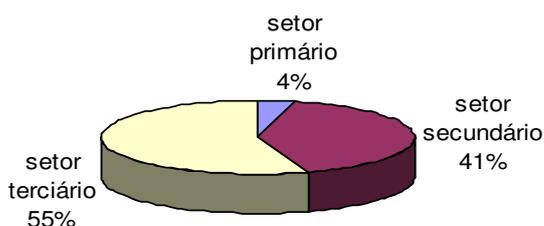


Figura 38 – Setores da economia formal.
FONTE: Brasil, 2005.

Como se pode observar na figura 38, é essa massa salarial a responsável pela dinamização dos serviços que a cidade oferece. Contudo, fazendo comparação com os municípios da microrregião de Itacoatiara, com relação à renda *per capita* e Índice de Desenvolvimento Humano Municipal e Rendimento Médio dos Responsáveis por Domicílio, constatou-se os números mostrados pelo Quadro 16.

Município	Renda Per capita, 2000	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, 2000	Rendimento Médio dos Resp. por Domicílios
Itacoatiara	117,29	0,711	362,49
Nova Olinda do Norte	70,89	0,629	245,46
Silves	73,01	0,675	256,08
Itapiranga	78,00	0,694	249,89
Urucurituba	64,70	0,663	205,41

Quadro 16 – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal e Renda.
 FONTE: IDH-M (IPEA/FJP/PNUD, 2001); Censo Demográfico, 2000 (IBGE, 2001).

Com relação à renda *per capita*, os municípios de Nova Olinda do Norte (R\$ 70,89), Silves (R\$ 73,01), e Urucurituba (R\$ 64,70) têm renda inferior a R\$ 75,50, que, segundo os estudos realizados no Brasil pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), podem ser considerados abaixo da linha de pobreza.¹⁰⁸ Quanto aos demais indicadores, quais sejam IDH e Rendimento Médio dos Responsáveis por Domicílio, observa-se um certo equilíbrio nos percentuais de Índice de Desenvolvimento Humano entre os cinco municípios pesquisados, no entanto, os números mostram que todos ficaram acima da média, mas ainda distantes no nível de qualidade de vida de IDHs, como das cidades do Centro-Sul. No que se refere aos Rendimentos Médios dos Responsáveis por Domicílios, os municípios de Silves (R\$ 256,08) e Urucurituba (R\$ 205,41) tiveram as menores rendas se comparados aos demais. Nova Olinda do Norte (R\$ 245,46) e Itapiranga (R\$ 249,89), respectivamente, ocupam uma posição intermediária no valor da renda, sendo superados apenas por Itacoatiara (362,49).

¹⁰⁸ Segundo o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M), a pobreza é medida pela proporção de pessoas com renda domiciliar *per capita* inferior a R\$ 75,50, equivalente à metade do salário mínimo vigente em agosto de 2000 (PNUD, 2001).

Por sua vez, a síntese extraída dos dados acima nos afiança dizer que normalmente toda a cidade é um local de empregos terciários para atender a seus habitantes e a um determinado *hinterland*. Santos e Silveira (2001) afirmam que as cidades intermediárias oferecem os meios para o consumo final para as famílias e administrações e o consumo intermediário das empresas. Mas a função destes vai além do suporte à produção. A estrutura do lazer (mapa anexo) mesmo pequena, com bares, estádios, quadras poliesportivas, casas de espetáculos, passeios públicos, praças propiciam momentos de sociabilidade fortalecidos pelas atividades religiosas, missas, procissões, cultos etc., que, em finais de semana, proporcionam encontros dos moradores das cidades vizinhas, distritos e da zona rural.

Nesse sentido, podemos dizer também que a dependência que Urucurituba, Silves, Itapiranga, Nova Olinda do Norte e outros municípios têm em relação à Itacoatiara está relacionada à presença de instituições públicas com agências ou escritórios localizados em Itacoatiara, mas que têm jurisdição sobre um determinado número de outros municípios, que inclusive se superpõem à área geográfica de sua influência direta. Isso significa que a rede de relações que a cidade estabelece com os demais municípios, no que se refere aos serviços institucionalizados ou não, amarra uma configuração hierárquica em que o papel de Itacoatiara é o de articular e mediar as necessidades e demandas dos municípios circunvizinhos, cuja integração se dá por meio de constante fluxo de comunicação, finanças, transporte etc., com a supremacia na função de centro sub-regional polarizada por Itacoatiara, como observado no Quadro 17.

Instituições	Jurisdição/alcance	Tipos de serviços
*Ufam e **UEA	*Rio Preto da Eva, Silves, Urucará, Urucurituba, Autazes, Itapiranga, São Sebastião do Uatumã e Nova Olinda do Norte. **Urucará, Itapiranga, São Sebastião do Uatumã, Silves e Urucurituba.	– Ensino Superior.
Batalhão de Polícia Militar (2.º BPM)	Itapiranga, Nova Olinda do Norte, São Sebastião do Uatumã, Silves, Urucará, Urucurituba, Lindóia e Novo Remanso (distritos de Itacoatiara).	– segurança e patrulhamento – licenciamento de armas de fogo – administração penitenciária – expedição de carteira de identidade – licenciamento e ordenamento do trânsito
Susam – Hospital Regional de Itacoatiara	Silves, Itapiranga, Urucurituba, Urucará, São Sebastião do Uatumã.	– serviço médico-hospitalar – TFD – tratamento fora do domicílio
IBGE	Urucurituba, Silves, Itapiranga, Urucará, Autazes, Nova Olinda do Norte, Rio Preto da Eva e São Sebastião do Uatumã.	– levantamento censitário – pesquisa básica diversa
Agência Fluvial de Itacoatiara	Apuí, Maués, Novo Aripuanã, São Sebastião do Uatumã, Borba, Manicoré, Nova Olinda do Norte, Silves, Urucará e Itapiranga.	– segurança fluvial – licenciamento e inspeção de embarcações
SNPH	Itapiranga, Silves, Urucará, Urucurituba, Nova Olinda do Norte.	– taxas de uso dos portos
Sefaz	Itapiranga, São Sebastião do Uatumã, Silves, Urucará e Urucurituba.	– regularização de empresas – cobranças de impostos
Prelazia de Itacoatiara	Itapiranga, São Sebastião do Uatumã, Silves, Urucará e Urucurituba.	– serviço social (pastorais) – serviço espiritual (missas, batismo etc.)
Rádios Panorama e Difusora	Urucurituba, Silves e Itapiranga.	– utilidade pública

Quadro 17 – Rede de serviços.

FONTE: Ufam, (1999); UEA, (2005); Brasil, (2006d); Amazonas, (2006b); Amazonas, (2006d); Arquidiocese, (2002); Batalhão, (2006); IBGE, (2000); SNPH, (2003); Itacoatiara, (2006); Sefaz, (2005).

Como mostra o Quadro 17, a função administrativa que a cidade tem centraliza a representação da maioria das repartições do Estado, nas esferas federal, estadual e municipal. Esta atividade permite a permanência de um grande número de funcionários públicos, certamente mais elevado do que as verdadeiras necessidades dos serviços. A função administrativa, que desde a refundação enriqueceu a paisagem urbana com construções especialmente concebidas, constitui, hoje, uma das atividades capazes de transformar o quadro urbano, isto é, o bairro Centro onde se instalaram. Esses serviços no Centro situam-se preferencialmente entre as ruas Visconde do Rio Branco e Nossa Senhora do Rosário (mapa anexo), mais ou menos agrupados no núcleo primitivo em torno da Igreja da Matriz. Entretanto, tem-se verificado atualmente a tendência de serem transferidos para o limite entre os bairros de Iracy e Pedreira, qual seja no prolongamento das avenidas Parque e 7 de Setembro.

Por outro lado a administração eclesiástica tem uma grande importância, tendo em vista haver bispo prelado; com isso queremos dizer que a função religiosa não cessou desde a sua refundação, em 1759, pois ela é responsável pela administração das igrejas e paróquias do raio de ação da Prelazia.

Todavia, a importância de Itacoatiara como cidade intermediária deve-se à maneira de articulação com as demais cidades de sua microrregião, a qual forma com os municípios de sua área de influência um conjunto, produzindo as unidades regionais por meio de uma estrutura integrada à produção e ao modo de vida, fazendo mediação entre a particularidade e o geral, pois como cidade intermediária funciona como receptora de modernidades, que as externalizam para toda sua região de influência. Portanto, os fatores de conceituação da importância da cidade de Itacoatiara como intermediária estão relacionados à função que o núcleo urbano exerce na região em que está inserida. É a função urbana que define o papel da cidade no complexo geográfico sem a qual a aglomeração urbana deixa de ter sentido.

Entretanto, quando se visualiza a rede urbana na Amazônia, cada cidade tem papel geral e específico, ou seja, as cidades não mantêm hoje relações apenas com as cidades próximas, ampliam espacialmente suas relações em decorrência dos fluxos que entre elas podem intensificar-se graças a maior eficiência e flexibilidade de circulação (SANTOS, 1988). Isto significa que um centro intermediário na Amazônia como Itacoatiara pode, além de dirigir-se aos centros pequenos e próximos, também se dirigir a um centro de hierarquia mais elevada localizados à grande distância.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo apresentado teve como objetivo principal identificar o papel que cumpre Itacoatiara como cidade intermediária no desenvolvimento socioespacial urbano na microrregião da qual faz parte. Desse modo, buscou-se: a) sistematizar um aparato teórico-metodológico que permitisse qualificar (identificar) e quantificar (classificar) as cidades intermediárias na Amazônia; b) compreender o papel que tiveram as políticas nacionais de desenvolvimento urbano para o crescimento das cidades de porte médio na rede urbana; c) identificar componentes históricos que contribuíram para que Itacoatiara alcançasse o *status* de cidade intermediária na Amazônia; e, por fim, d) compreender o papel que Itacoatiara, como cidade intermediária, cumpre no contexto urbano regional.

Do ponto de vista qualitativo, foi também necessário compor um conjunto de atributos a partir da contribuição de vários autores que serviram de referência tanto para estabelecer uma base conceitual como para definir as premissas metodológicas para analisar as cidades médias na Amazônia, a saber: Ribeiro (1998), Santos e Silveira (2001), Sposito (2001), Pontes (2001). Desse modo, a partir dos autores acima mencionados, conclui-se que a importância de Itacoatiara como cidade intermediária na microrregião n. 9, no médio Amazonas, deve-se:

- a) À estrutura e diversidade de bens e serviços existentes. Itacoatiara constitui-se um pólo regional para o atendimento de necessidades da população, tanto para aquela residente na própria cidade como para as cidades próximas e zona rural. Isso confere à cidade o papel de subsidiária para o atendimento de necessidades de consumo na região do médio Amazonas, como, por exemplo, maior estrutura na rede de saúde (serviços especializados de radiografia, cirurgia e exames laboratoriais), educação (maior diversidade de vagas e cursos em instituições de nível superior, pública e privada, com 100% das vagas presenciais

disponibilizadas/ano na sua microrregião) e cultura e lazer (exclusividade na disponibilidade de centros culturais, como: Centro Cultural Vereadora Juracema Holanda, Casa de Cultura de Itacoatiara, ACAI, Associação D. Jorge Maskel e clubes sociais), dentre outros que se possam enumerar (mapa anexo).

- b) Ao fato de ser espaço de mediação entre pequenas cidades e os grandes centros, servindo de base de deslocamento para outras cidades dentro de sua região. Os fluxos de capitais estaduais, nacionais e internacionais têm como intermediário os portos e em menor escala o aeroporto.
- c) Ao fato de ser o maior fórum regional de decisões políticas e debates acerca das necessidades de desenvolvimento da região do médio Amazonas. Este papel foi construído ao longo de sua trajetória, como se pode observar nos seus antecedentes históricos. Itacoatiara, desde o século XVIII, desenvolve papel preponderante no aspecto político na Região, como na disputa com Manaus e Barcelos pela supremacia de ser a capital do Estado do Amazonas.
- d) Ao fato de desempenhar papel de centro de crescimento econômico regional. Itacoatiara tem, na área do comércio e indústria, a sua atividade econômica preponderante, visto que 55% e 41% da força de trabalho estão nestes setores, e que a atividade primária não ultrapassa 5%. Da mesma forma que detêm o terceiro maior PIB do Amazonas.
- e) Ao fato de ser cidade não-integrante de região metropolitana até esse momento, da qual guarda distância de mais de 250 km. Se por um lado isso representa a preponderância de Itacoatiara em relação ao conjunto das cidades do médio Amazonas, garantindo a esta o porte de cidade intermediária, por outro representa um entrave para a comunicação entre a sua região e o conjunto do Estado, devido à precariedade das rodovias, tempo gasto quando utilizado o meio fluvial e o baixo

percentual de residências com telefones instalados, com computadores e, conseqüentemente, sem Internet.

- f) Ao fato de apresentar situação geográfica favorável (disponibilidade de recursos naturais e terras, rios navegáveis e estradas). Na divisão territorial do trabalho, Itacoatiara é um dos mais novos pólos produtores de soja da Amazônia, principalmente ao longo da AM-010 e vicinais. Cumpre, também, o papel de corredor de escoamento da produção de grãos do Centro-Oeste, do sul do Amazonas e de Roraima, especialmente de soja e milho, que do porto local parte em direção aos Estados Unidos, Europa e Ásia, devido à localização estratégica desta cidade em relação aos grandes centros consumidores de grãos exportados pelo Brasil. A farta disponibilidade de recursos naturais constitui outro fator de atração do grande capital. As grandes reservas florestais a serem exploradas poderão ser alvos da ação de madeireiros, devido ao alto valor comercial e à variedade de espécies existentes, como já ocorre em outros Estados da Amazônia. Nesse caso, Itacoatiara se constitui no que Becker (2001) denominou de “nova fronteira econômica para a ação do capital” e, como tal, é geradora de novas realidades, palco de novos conflitos por conta dos interesses envolvidos no processo. A cultura da soja exige grandes extensões de terra, dessa forma uma tendência que já se apresenta é a compra de pequenas propriedades rurais por grandes produtores e, por sua vez, o deslocamento de famílias para a periferia da cidade. Por fim, pelo estudo realizado, pudemos confirmar que as cidades intermediárias nutrem de informações, tecnologia, serviços, ideologia e presença política aquelas cidades de menor porte, incapazes de realizar tal feito. Elas fazem parte da rede urbana e, conseqüentemente, como intermediárias, asseguram a produção, a circulação do processo de acumulação capitalista. Sem elas, haveria

uma lacuna no elo entre as diversas instâncias de cidades e seus respectivos papéis na divisão social e territorial do trabalho.

Na nossa visão, o que define a importância de Itacoatiara como cidade intermediária é sua função, seu grau de polarização, seus equipamentos de serviços e de lazer e o papel que sua estrutura urbana exerce na Região, recebendo e emitindo externalidades, ou seja, Itacoatiara é uma cidade com população acima da média regional que exerce influência em sua sub-região, com funções que a fazem assumir o papel de pólo regional na hierarquia urbana, provendo o consumo produtivo e coletivo da sub-região onde está inserida, recebendo e emitindo inovações, apresentando-se à região em que está inserida como modelo de progresso de produção e de modo de vida, a ser seguido e, assim, consolidando a forma de viver da sociedade capitalista em todos os lugares, mesmo nas regiões mais distantes dos grandes centros, como é o caso da Amazônia.

REFERÊNCIAS

ABRAZPE – Associação Brasileira de Zonas de Processamento de Exportação. Disponível em: < <http://www.ABRAZPE.org.br.html>>. Acesso em: 15 agosto de 2006.

AGASSIZ, Louis & Agassiz, Elizabeth Cary. **Viagem ao Brasil: 1865-1866**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975.

AGUIAR, Lileane Praia Portela de. **Belle Époque**: dois atos, dois palcos. 2003, 82f. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) – Manaus: PPGSCA/UFAM.

AMAZONAS. **Lei n. 298, de 23.10.1917**. No Art. 5.º, dispõe sobre a delimitação da área urbana da cidade de Itacoatiara. Diário Oficial do Estado do Amazonas, Manaus: D.O., 1918. Legislação Estadual.

_____. Secretaria de Estado de Planejamento e Cooperação Geral. **A rede funcional urbana do Amazonas**. Manaus: Seplan, 1976.

_____. Comissão de Desenvolvimento do Amazonas. **Proposição de uma política de Desenvolvimento urbano regional**. Manaus: Codeama/Icoti, 1980.

_____. Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação. Centro de Desenvolvimento, Pesquisa e Tecnologia do Estado do Amazonas. **Pesquisa socioeconômica da 8.ª sub-região: Município de Itacoatiara**. Manaus: Codeama, 1984a.

_____. Secretaria de Estado da Educação e Cultura. Núcleo de Recursos Tecnológicos. **Itacoatiara: estudos sociais**. Manaus: Seduc, 1984b (Série Descobrimos nosso município).

_____. Secretaria de Estado e Planejamento e Coordenação. Centro de Desenvolvimento, Pesquisa e Tecnologia do Estado do Amazonas. **Estado do Amazonas: aspectos territoriais**. Manaus: Codeama, 1986.

_____. **Lei n. 2.326, de 8/5/95**. Cria a Companhia de Desenvolvimento do Estado do Amazonas – CIAMA, como sociedade anônima, dotada de personalidade jurídica de direito privado, sob forma de economia mista com patrimônio e autonomia administrativa e financeira. Manaus: Diário Oficial, 1995. Legislação Estadual.

_____. Instituto de Cooperação Técnica Intermunicipal. **Perfil Municipal de Itacoatiara**. Manaus: Icoti, 1996a.

_____. **Informativo III Ciclo: Aqui começa o Amazonas**. Manaus, n. 1, 1996b. Suplemento.

_____. Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas. **Proposta preliminar: zoneamento ecológico-econômico participativo para o município de Itacoatiara**. Manaus: Ipaam, 1999.

_____. Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas. **Zoneamento ecológico-econômico participativo de Itacoatiara**. Manaus: Ipaam, 2003.

_____. Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento do Estado do Amazonas. **Anuário Estatístico do Amazonas**. Manaus: Sead, 2004.

_____. Secretaria de Estado da Fazenda do Amazonas. **Agência de Arrecadação de Itacoatiara**. Manaus: Sefaz, 2005.

_____. Superintendência de Urbanização e Habitação do Amazonas. **Listagem de conjuntos habitacionais do Estado do Amazonas**. Manaus: Suhab, 2006a.

_____. Secretaria de Estado da Saúde. **Condição jurídica das unidades de saúde de Itacoatiara**. Manaus: Susam, 2006b.

_____. Junta Comercial do Estado do Amazonas. **Listagem de empresas do município de Itacoatiara**. Manaus: Jucea, 2006c.

_____. Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico. **Produto Interno Bruto dos Municípios Amazonenses**. Disponível em: <<http://www.seplan.am.org.br/>>. Acesso em: 20 nov. 2006d.

AMORIN FILHO, Osvaldo; RIGOTTI, José Irineu Rangel. **Os limiares demográficos das cidades médias**. Belo Horizonte: Depin, 2002.

ANDRADE, Thompson A.; SERRA, Rodrigo V. Crescimento econômico nas cidades médias brasileiras. In: ANDRADE, Thompson A. (org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: Ipea, 2001.

ANDRADE, T. A. & SERRA, R. V. **O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro**. Rio de Janeiro: Ipea, Texto para Discussão n. 554, 1998.

ARAÚJO e AMAZONAS, Lourenço da Silva. **Dicionário topográfico, histórico, descritivo do Alto Amazonas**. Manaus: Grafima, 1984 (reprodução fac-similada da edição de 1852, Impressa no Recife por Typografia Comercial de Meira Henriques).

ARQUIDIOCESE DE MANAUS. **Distribuição das Prelazias: Amazonas / Roraima**. Manaus: Cúria Prelática, 2002.

AVÉ-LALLEMANT, Robert. **No Rio Amazonas**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980.

AZEVEDO, Gregório Thaumaturgo de. **Mensagem lida perante o Congresso Amazonense**: na sessão de 25 de novembro de 1891. Manáos: Typografia do Commercio do Amazonas, 1891.

BATALHÃO DE POLÍCIA MILITAR. **2.º BPM – Município de Itacoatiara**. Manaus: Comando de Policiamento do Interior, 2006.

BATES, Henry Walter. **Um naturalista no Rio Amazonas**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1979.

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. **O Vale do Amazonas**. 3 ed. São Paulo: Editora Nacional; Brasília: INL, 1975.

BATISTA, Djalma. **O complexo da Amazônia**: análise do processo de desenvolvimento. Rio de Janeiro: Conquista, 1976.

BARBOSA, João Pereira. **Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Itacoatiara pelo Superintendente Municipal**. Itacoatiara: Câmara Municipal, 1909.

BECKER, Berta K. **Fronteira amazônica**: questões sobre a gestão do território. Brasília: UnB, 1990.

_____. **Amazônia**. 5 ed. São Paulo: Ática, 1997.

_____. **Geopolítica da Amazônia: A nova fronteira de recursos**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982.

_____. **Geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

BELÉM, Furtado. **Amazonas – Para**: questões de limites. Manaus: Secção de Obras da Imprensa Pública, 1916.

BENCHIMOL, Samuel. **Manáos do Amazonas: memória empresarial**. Manaus: Edua, 1994a.

_____. **Judeus no ciclo da borracha**. Manaus: [s. ed.], 1994b.

_____. **Eretz-Amazônia – Os judeus na Amazônia**. Manaus: Valer, 1998.

BIARD, François Auguste. **Dois anos no Brasil**. São Paulo: Editora Nacional, 1945.

BITTENCOURT, Antônio Clemente Ribeiro. **Álbum do Amazonas 1910**. Manaus: Courier & Billiter, 1910.

BITTENCOURT, Agnello. **Corografia da Estado do Amazonas**. Manaus: ACA, 1985.

BOTELHO, Antônio José Lopes. **O Projeto ZFM**: vetor de interiorização ampliado. 2001. 146f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus.

BURGOS, Fernando Lopes. **Gestão Pública dos Recursos Minerais**: projeto Fazendinha e Arari. Manaus: DNPM, 2006, 37 slides, color.

BRAGA, Robério. **Itacoatiara**. Manaus: ICOTI, 1979.

BRASIL. **Decreto-Lei n. 288**, de 28 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre a criação da Superintendência da Zona Franca de Manaus. Diário Oficial. Brasília, fev., 1967. Legislação Federal.

_____. Ministério do Interior. Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. Comissão de Desenvolvimento Econômico do

Estado do Amazonas. **Relatório preliminar de desenvolvimento integrado:** Município de Itacoatiara. Manaus: Codeama, 1970.

_____. Banco da Amazônia S/A. **Perfis industriais.** Belém: Divisão de Documentação e Divulgação, 1971.

_____. Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. **Amazônia:** política e estratégica de ocupação e desenvolvimento. Brasília: Sudam, 1973.

_____. **Lei n. 7.993, de 5 de janeiro de 1990.** Dá nova redação ao Art. 1.º da Lei n. 7.792, de julho de 1989, que limita o número de Zonas de Processamento de Exportação – ZPEs, e dá outras providências. Diário Oficial. Brasília, jan., 1990. Legislação Federal.

_____. Superintendência da Zona Franca de Manaus. **Perfil dos Projetos Aprovados na Amazônia Ocidental.** Manaus: Deos, 1983.

_____. Superintendência da Zona Franca de Manaus. **Perfil dos Projetos Aprovados na Amazônia até julho de 1988.** Manaus: Deos, 1988.

_____. Ministério do Desenvolvimento Industrial e Econômico. Superintendência da Zona Franca de Manaus. **Perfil dos Projetos Aprovados até julho de 2000.** Manaus: Deos, 2000a.

_____. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Relação de certificado fitossanitário e adicional de exportação. **Madeireiras de Itacoatiara.** Manaus: Mapa, 2000b.

_____. Câmara dos Deputados. Comissão de Desenvolvimento Urbano do Interior. Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República. **Estatuto da Cidade:** Guia para implementação pelos municípios e cidadão. Brasília: Caixa Econômica Federal/Instituto Pólis, 2001.

_____. Ministério do Trabalho. **Ocupação por setor da economia:** município de Itacoatiara. Itacoatiara: Ministério do Trabalho, 2005.

_____. Ministério da Saúde. Agência Nacional de Vigilância Sanitária. **Atendimento de inspeção realizada no município de Itacoatiara (AM).** Disponível em: <<http://www.anvisa.gov.br>>. Acesso em: 22 nov. 2006a.

_____. Aduana Brasil. **Agência da Receita Federal em Itacoatiara-AM.** Brasília: Receita Federal, n. 34, jul., 2006b.

_____. Ministério do Desenvolvimento Industrial e Econômico. **Exportações pelo Porto Graneleiro de Itacoatiara 1997 a 2005.** <http://www.receitafazenda.gov.br.html>>. Acesso: agost., 2006c.

_____. Marinha do Brasil. Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental. **Agência Fluvial de Itacoatiara.** Disponível em: <<http://www.CFAO.org.br>>. Acesso em: 19 set. de 2006d.

_____. Ministério das Minas e Energia. Departamento Nacional de Produção Mineral. **Cadastro Mineiro:** relação dos processos selecionados – município de Itacoatiara (AM). Disponível em: <<http://www.dnpm/sigmine.com.html>>. Acesso em: 2 out. 2006e.

_____. Ministério das Minas e Energia. Petróleo Brasileiro S/A. **Realidade dos recursos energéticos do Estado do Amazonas**. Manaus: Petrobras S/A, out., 2006f. (comunicação restrita).

_____. Ministério das Minas e Energia. Agência Nacional de Petróleo. **Áreas de exploração de óleo e gás do Estado do Amazonas**. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br.html>>. Acesso em: 23 nov. 2006g.

CAMPOS, Hermenegildo de. **Climatologia médica**. Manaus: ACA, 1910.

CARDOSO, Waldemar. **Plano de fomento agropecuário**. Manaus: [s.ed.], 1956.

CARDOSO, Fernando Henrique. MÜLLER, Geraldo. **Amazônia: expansão do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1977.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. 6. ed. São Paulo: Contexto, 2001.

_____. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

CORREIO DE SERPA, Itacoatiara, 1.º de jan., 1922, Ano I, n. 01.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A Periodização da rede urbana da Amazônia**. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, n. 3, v. 4, p. 39-68, jul./set., 1987.

_____. **A organização urbana**. In: Geografia do Brasil – Região Norte. Rio de Janeiro: IBGE, 1991.

_____. **O espaço urbano: notas teórico-metodológicas**. In: Trajetórias Geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

_____. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Contexto, 2001.

CRUZ, Jocilene Gomes da. **Madeira com selo verde no Estado do Amazonas: um estudo acerca das concepções dos trabalhadores sobre a certificação florestal madeireira**, 2002, 102f. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) – Universidade Federal do Amazonas, Ufam/PPGSCA, Manaus.

DERENJI, Jussara da Silveira. **Arquitetura Nortista: a presença italiana no início do século XX**. Manaus: SEC, 1998.

EMBRAPA. **Projeto cd Brasil.cnpm.Embrapa**. Disponível em: <<http://www.googleearth.com.html>>. Acesso em: 27 maio 2006.

FAISSOL, Speridião. **Urbanização e regionalização**. Rio de Janeiro: IBGE, 1978.

FILHO, Raimundo P. Pontes. **Terceiro Ciclo: promessa ou projeto para o Amazonas?**. Manaus: Edua, 1997.

_____. **Estudos de História do Amazonas**. Manaus: Valer, 2000.

FURTADO, Francisco José. **Relatório de 7 de setembro de 1858 do Presidente da Província**. Manaus: Typografia de Francisco José da Silva Ramos, 1858.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1993.

GOOGLE. **Navegador virtual earth**. Disponível em: <http://www.googleearth.com.html>>. Acesso em: 27 maio 2006.

HALL, Anthony L. **Amazônia: desenvolvimento para quem?**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1991.

HERMASA – NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA S/A. Relatório de Impacto Ambiental – RIMA. **Terminal Portuário Privativo Misto de Itacoatiara**. Manaus: Água Pura Assessoria e Serviços, 1996.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 19 ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1987 (Coleção Documentos Brasileiros).

IANNI, Octavio. **Ditadura e agricultura: o desenvolvimento do capitalismo na Amazônia (1964-1978)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979a.

_____. **Colonização e contra reforma agrária**. Petrópolis-RJ: Vozes, 1979b.

_____. **A ditadura do capital**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981.

_____. **O colapso do populismo no Brasil**. 4 ed. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1988.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1959.

_____. **Geografia do Brasil: Região Norte**. V. 1. Rio de Janeiro: IBGE, 1977.

_____. **Censo Demográfico de 1991: resultados do universo relativos às características da população e dos domicílios**. N. 4, Amazonas. Rio de Janeiro: IBGE, 1993.

_____. **Anuário Estatístico do Brasil**. V. 56. Rio de Janeiro, IBGE, 1996.

_____. **Recenseamento geral do Brasil – censos demográficos de 1940 a 2000**. Manaus: IBGE, 2000.

_____. **Regiões de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

_____. **Anuário estatístico do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2001.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS. **Dados estatísticos: educação básica e superior (Itacoatiara-AM)**. Disponível em: <<http://www.inep.gov.br/estatistica/perfil>>. Acesso em: 20 nov. 2006.

INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS APLICADAS; FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO; PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. **Índice de Desenvolvimento Humano Municipal**. Rio de Janeiro, 2001 (CD-ROM).

ITACOATIARA. **Lei n. 1, de 6 de março de 1990**. Autoriza o Prefeito do Município de Itacoatiara a constituir a Companhia Itacoatiarense de Administração da Zona de Processamento de Exportação – CITAZPE, e dá outras providências. Itacoatiara: Câmara Municipal, mar., 1990a. Legislação Municipal.

_____. **Lei n. 4, de 5 de abril de 1990**. Dispõem sobre a Lei Orgânica do Município de Itacoatiara, e dá outras providências. Itacoatiara: Câmara Municipal, abr., 1990b. Legislação Municipal.

_____. **Lei n. 25, de 26 de dezembro de 1990**. Dá nova redação ao Código de Obras do Município, e adota outras providências. Itacoatiara: Câmara Municipal, dez., 1990c. Legislação Municipal.

_____. **Lei n. 28, de 26 de dezembro de 1990**. Dá nova redação ao Código de Posturas do Município, instituindo novas disposições, e outras providências. Itacoatiara: Câmara Municipal, dez., 1990d. Legislação Municipal.

_____. **Lei n. 17, de 22 de julho de 1993**. Estabelece a subdivisão do distrito da Sede do Município de Itacoatiara, e dá outras providências. Itacoatiara: Câmara Municipal, jun., 1993. Legislação Municipal.

_____. **Lei n. 68, de 6 de novembro de 1996**. Do Tombamento do Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico de Itacoatiara – Amazonas. Itacoatiara: Câmara Municipal, nov., 1996. Legislação Municipal.

_____. **Lei n. 4, de 26 de agosto de 1998**. Cria a Área de Proteção Ambiental do Lago de Serpa, e dá outras providências. Itacoatiara: Câmara Municipal, ago. de 1998a. Legislação Municipal.

_____. **Lei-Complementar n. 01, de 23 de setembro de 1998**. Dispõe sobre o Código Sanitário do Município de Itacoatiara, e dá outras providências. Itacoatiara: Câmara Municipal, set., 1998b. Legislação Municipal.

_____. **Lei-Complementar n. 2, de 2 de dezembro de 2002**. Dispõe sobre o Código Ambiental do Município de Itacoatiara, e dá outras providências. Itacoatiara: Câmara Municipal, dez., 2002. Legislação Municipal.

_____. **Relação de prédios em processo de tombamento**: proposta preliminar. Itacoatiara: Prefeitura Municipal [S.l.: s.n.], 2003.

_____. **Inventário de oferta e infra-estrutura da educação no município de Itacoatiara**. Itacoatiara: Prefeitura Municipal, 2006a.

_____. **Lei n. 076, de 27 de setembro de 2006**. Institui o Plano Diretor do município de Itacoatiara, fixando seus conceitos, objetivos, diretrizes gerais e dá outras providências.

ITA-PROGRESSO. **Construção do pólo moveleiro assegura crescimento de Itacoatiara.** Itacoatiara: Assessoria de Imprensa da Prefeitura Municipal, n. 8, Ano III, fev., 1999, p. 1-8.

JOBIM, Anísio. **Itacoatiara: estudo social, político, geográfico e descritivo.** Manaus: ACA, 1948.

LACERDA, Adolfo de Barros Cavalcante de Albuquerque. **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Província do Amazonas:** na Sessão ordinária de 1.º de outubro de 1864. Manaus: Tipografia de Manoel Figueiroa de Farias & Filho, 1864.

LEITE, Valéria Serpa. **Itacoatiara terá safra de 1.800 toneladas.** A Crítica, Manaus, 5 de nov., 2000, Caderno de Economia.

LIMA, Heitor Ferreira. **Industrialistas brasileiros:** Mauá, Rui Barbosa, Roberto Simonsen. São Paulo: Alfa e Ômega, 1976.

LIMA, Francisco Fiúza. **Amazonas: flora e fauna aquática.** Manaus: Governo do Estado do Amazonas, 1984.

LINS, José. **Estrada Manaus-Itacoatiara.** Manaus: Governo do Estado do Amazonas, 1965.

LOUREIRO, Antonio José Souto. **Amazônia – 10.000 anos.** Manaus: Metro Cúbico, 1982.

_____. **A grande crise (1908-1916).** Manaus: T. Loureiro & Cia., 1985.

_____. **O Amazonas na época Imperial.** Ed. Comemorativa ao 45.º aniversário de T. Loureiro Ltda. Manaus [s.ed.], 1989.

_____. **Tempos de esperança (1917-1945).** Manaus: Editora Sérgio Cardoso, 1994.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana.** Belo Horizonte: UFMG, 1999.

_____. **O direito à cidade.** São Paulo: Documentos, 1969.

LUZ, Nícia Vilela. **A Amazônia para os negros americanos.** Rio de Janeiro: Editora Saga, 1968.

MACHADO, Lia Osório. Significado e configuração de uma fronteira urbana na Amazônia. In: BECKER, Berta K., *et al.* **Fronteira amazônica: questões sobre a gestão do território.** Brasília: UnB, 1990.

MATTOS, João Wilkens de. **Relatório do Presidente da Província do Amazonas, em 4 de abril de 1869.** Manaus: Typografia do Amazonas, 1869.

MARTINELLO, Pedro. **A “batalha da borracha” na segunda guerra mundial: e suas conseqüências para o vale amazônico.** São Paulo: Edusp, 1985.

MARQUES, Manoel. **Hermosa inaugura fábrica dia 19.** Amazonas em Tempo, Manaus, 14 abr., 2002. Caderno de Economia, p. C5.

MARCOY, Paul. **Viagem pelo rio Amazonas**. Traduzido por Antônio Porro. Manaus: Governo do Estado do Amazonas/Edua, 2001.

MAW, Henrique Lister. **Narrativa da passagem do Pacífico ao Atlântico, através dos Andes nas Províncias do Norte do Peru, e descendo pelo rio Amazonas, até ao Pará**. Manaus: ACA, 1989 (reimpressão fac-similar).

MELLO, Otaviano Augusto Soriano de. **Topônimos amazonenses; nomes das cidades amazonenses, sua origem e significação**. 2. ed. Manaus: Imprensa Oficial, 1986.

MENDONÇA, Marcos Carneiro de. **A Amazônia na era Pombalina**. 1.º tomo. Correspondência inédita do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Maranhão Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1963.

MESQUITA, Ontoni Moreira de. **Manaus: História e Arquitetura – 1852-1910**. Manaus: Edua, 1997.

MIRANDA, Manoel Gomes Corrêa de. **Exposição feita ao Presidente da Província do Amazonas**: ao Excelentíssimo Senhor Ângelo Thomas do Amaral, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma Província em 12 de março de 1857. Manáos: Tipografia de Francisco José da Silva Ramos, 1857.

MIRANDA, Bertino de. **A cidade de Manáos: sua história e seus motins políticos**. Manáos: Tipografia de J. Renaud & C., 1908.

MONTEIRO, Mário Ypiranga. **Carros e carroças de bois**. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1984.

MONTEIRO DE NORONHA, José. **Relatório da viagem da cidade do Pará até as últimas colônias do sertão da Província**: escrito na Vila de Barcelos pelo Vigário-Geral do Rio Negro (...) no ano de 1768. Pará: Typografia Santos & Irmãos, 1862.

NÉRI, Frederico José de Santana. **O País das Amazonas**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1979.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Amazonas: um estado ribeirinho**. Manaus: Edua, 1999.

NORONHA, Aldenice. **Empresas do Sul investem em Itacoatiara**. A Crítica, Manaus, 24 set., 1995. Caderno de Economia, p. E1.

OLIVEIRA, José Aldemir de. **As cidades amazônicas: ilusão da busca**. Boletim Amazonense de Geografia. Manaus: AGB, n. 2, 1995.

_____. **Repensando o estudo das pequenas cidades amazônicas**. Revista da Universidade do Amazonas. Série Ciências Humanas, v. 4, n. 1-2, p. 155-172, janeiro/dezembro de 1995.

_____. **Manaus, a produção do urbano na periferia: transformações e permanências**. Amazônia em cadernos (4). Manaus: Edua, 1998, p. 231-256.

_____. GUIDOTTI, Pe. Humberto (org.). **A igreja arma sua tenda na Amazônia**. Manaus: Edua, 2000.

_____. **Cidades na selva**. Manaus: Valer, 2001.

_____. VALLE, Artemísia de Souza. **A cidade de Manaus: análise da produção do espaço urbano a partir dos igarapés**. Manaus: Edua, 2003.

_____. As espacialidades pretéritas da Manaus da Belle Époque: geografias e histórias do urbano na Amazônia. In: IX Simpósio Nacional de Geografia Urbana. 2005, Manaus. **Territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais**. Manaus: Edua, 2005, 201p.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. **Amazônia: monopólio, expropriação e conflitos**. 5 ed. Campinas: Papirus, 1995.

OLIVEIRA, Adélia Engrácia de. Ocupação humana. In: SALATI, E. *et al.* **Amazônia: desenvolvimento, integração, ecologia**. São Paulo: Brasiliense, 1983.

_____. **Amazônia: modificações sociais e culturais decorrentes do processo de ocupação humana (séc. XVII ao XX)**. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, vol. 4, n. 1, p. 65-115. jul., 1988.

OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma re(li)gião**. 5 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

OLIVEIRA, Antônio Perreira de. **Zona Franca de Manaus: análise dos discursos intelectuais nas categorias Estado e desenvolvimento regional**. 2001, 104f. Dissertação (Mestrado em Natureza e Cultura na Amazônia) – Manaus: PPGSCA/UFAM.

PERREIRA, José Carlos Matos. **Importância e Significado das Cidades Médias na Amazônia: uma abordagem a partir de Santarém (PA)**. 2004, 114f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) – Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, NAEA/UFPA.

PERES, Izaac José. **Relatório apresentado à Intendência Municipal de Itacoatiara**. Manáos: Typ. Cá e Lá, 1929.

PERET, João Américo. **Amazonas: história, gente e costumes**. Brasília: Senado Federal, 1985.

PONTES, Beatriz Maria Soares. As cidades médias brasileiras: os desafios e a complexidade do seu papel na organização do espaço regional (década de 1970). In: SPOSITO, Maria Encarnação B. (org.). **Urbanização e Cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente, SP: Unesp, 2001.

PÓVOAS, Joaquim de Melo e. **Cartas do Primeiro Governador da Capitania de São José do Rio Negro (1758-1761)**. Manaus: Cedeam-Edua, 1983.

PORRO, Antônio. **O povo das águas: ensaios de etno-história amazônica**. Rio de Janeiro: Vozes, 1995.

PRADO, Maria Lígia Coelho; CAPELATO, Maria Helena Rolim. **O Brasil Republicano**. (tomo III) São Paulo: Difel, 1977.

PRECIOUS WOODS BRAZIL. **O Manejo**. Itacoatiara, v. 1, n. 1, p. 1-8, dez., 2003.

QUEIROZ, Joaquim Francisco de. **O município de Itacoatiara: os inimigos de seu progresso e sua administração**. Manaus: Edição da Livraria Clássica, 1916.

RAMOS, Bernardo de Azevedo da Silva. **Inscrições e tradições da América Pré-Histórica: especialmente do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1930.

REIS, Arthur César Ferreira. **História do Amazonas**. 2 ed. Manaus: Itatiaia, 1989.

_____. **A Amazônia e a cobiça internacional**. São Paulo: Editora Nacional, 1960.

_____. **Manáos e outras vilas**. Manaus: Governo do Estado do Amazonas/Edua, 1999.

REIS, Nestor Goulart. **Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial**. São Paulo: Edusp, 2000.

RIBEIRO FILHO, Vítor. **Manaus: crescimento demográfico e espacial**. Amazônia em Cadernos (4). Manaus: Edua, 1998.

RIBEIRO, Miguel Ângelo. **A complexidade da rede urbana Amazônica: três dimensões de análise**. 1998. 335f. Tese (Doutorado em Ciências) – Rio de Janeiro: Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

RIBEIRO, Sylvia Aranha de Oliveira. **“E Deus visitou seu povo”**: história do povo de Deus em Itacoatiara. Manaus: Edua, 2003.

ROSQUIUDES, Francisco. **Urbanização no Médio Amazonas: a importância de Itacoatiara (AM) como cidade intermediária** (Dissertação de Mestrado). Itacoatiara, 15/6/2005. Entrevista concedida a Claudemilson N. Santos de Oliveira.

ROTA DO DESENVOLVIMENTO. São Paulo: Grupo André Maggi, 2003, Quadrimestral.

SAD, Alberto Roque, *et al.* **Depósito potassífero de Fazendinha: Bacia do Médio Amazonas**. In: Anais do XXXII Congresso Brasileiro de Geologia, 1982, Salvador, v. 3.

SERVIÇO NACIONAL DE PORTOS E HIDROVIAS. **Serviços da SNPH em Itacoatiara**. Manaus: SNPH, 2003 (publicação restrita).

SANTOS, Francisco Jorge dos. **Além da Conquista: Guerras e rebeliões indígenas na Amazônia Pombalina**. 2.^a ed. Manaus: Edua, 2002.

SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova – da crítica da geografia a uma geografia crítica**. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. **A natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **A natureza do espaço: espaço e tempo: razão e emoção**. 3 ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Roberto. **História econômica da Amazônia: 1800-1920**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980.

SANTOS, Aurélio Vieira dos. **Álbum de Itacoatiara**. Itacoatiara [S.l.: s.n.], 1975.

SAMPAIO, Francisco Xavier Ribeiro de. **As viagens do Ouvidor Sampaio (1774-1775)**. Manaus: ACA, 1985.

SALATI, Enéas *et al.* **Amazônia: desenvolvimento, integração e ecologia**. São Paulo: Brasiliense [Brasília:] CNPq, 1983.

SENNA, Milton Câmara. **Amazônia: Política e estratégia de ocupação e desenvolvimento**. MINISTÉRIO DO INTERIOR. Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Belém: Assessoria de Programação e Coordenação – Divisão de Documentação, 1973.

SERVIÇO DE APOIO ÀS PEQUENAS EMPRESAS DO AMAZONAS. **Diagnóstico socioeconômico e cadastro empresarial de Itacoatiara**. Manaus: Sebrae/AM, 1998.

_____. **Diagnóstico e Cadastro empresarial de Itacoatiara**. Manaus: Sebrae/AM, 1992.

SILVA, Francisco Gomes da. **Itacoatiara: roteiro de uma cidade**. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1965.

_____. **Itacoatiara: administrações municipais**. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1970.

_____. **Corografia de Itacoatiara**. Manaus: Papyros, 1997.

_____. **Corografia de Itacoatiara**. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1998, 2.º v.

_____. **A Igreja de Nossa Senhora do Rosário de Itacoatiara (1759-1999)**. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1999.

SILVA, Garcilenil do Lago. **Educação na Amazônia Colonial**: contribuição à história da educação brasileira. Manaus: Suframa, 1985.

SOARES, Beatriz Ribeiro. **Repensando as cidades médias brasileiras no contexto da globalização**. Presidente Prudente: FCTUNESP, n. 6, 2000.

SOUZA, Francisco Bernardino. **Lembranças e curiosidades do Vale do Amazonas**. Manaus: ACA, 1988.

SCHÄFFER, Neiva Otero. **Urbanização na fronteira (a expansão de Sant'Ana do Livramento)**. Porto Alegre: UFRGS/Prefeitura Municipal de Sant'Ana do Livramento, 1993.

SPÍNDOLA, Henriqueta Barbosa. **Itacoatiara – seus bairros, sua história, sua vida**. Itacoatiara: Silvane, 2002.

SPIX, Johann Baptist von. **Viagem pelo Brasil (1817-1820)**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1981.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. 10 ed. São Paulo: Contexto, 2000.

_____. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. Presidente Prudente, SP: Unesp, 2001.

STEINBERGER, Marília; BRUNA, Gilda Collet. Cidades médias: elos do urbano-regional e do público privado. In: ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: Ipea, 2001.

TOCANTINS, Leandro. **O rio comanda a vida**. Rio de Janeiro: Record, 1968.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS. Comissão de Documentação e Estudos da Amazônia. **Almanak do Amazonas para 1884**. Manaus, vol. semestral, n. 6, p. 17-61, jul., 1982.

_____. Pró-Reitoria de Extensão. **Distribuição dos Campi por Pólo Municipal**. Manaus: Edua, 1999.

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS. **Pólo Itacoatiara**. Manaus: UEA, 2005.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ. Núcleo de Altos Estudos Amazônico. **Rede urbana amazônica**: subsídios para uma política de desenvolvimento regional e urbano. Belém: UFPA/NAEA, 1977.

WAGLEY, Charles. **Uma Comunidade Amazônica: estudos do homem dos trópicos**. 3 ed. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1988.

WALLACE, Alfred Russel. **Viagens pelos rios Amazonas e Negro**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1997.

WILKENS, Henrique João. **Muhuraida ou Triunfo da Fé, 1785**. Manaus: Edua, 1993.

VALLE, Artemísia. **A cidade de Manaus:** análise da produção do espaço urbano a partir dos igarapés. Manaus: Edua, 2003

ANEXO (S)