

CIDADES PEQUENAS NA AMAZÔNIA E ORDENAMENTO TERRITORIAL: REDES DE SUJEITOS LOCAIS E AS REDES URBANAS DE URUCARÁ (AM) E SÃO SEBASTIÃO DO UATUMÃ (AM)

Estevan BARTOLI¹

RESUMO

O objetivo do artigo é entender os papéis e as funções urbanas de Urucará (AM) e São Sebastião do Uatumã (AM), que possuem intensas relações com a rede urbana regional através de dinâmicas fluviais e ribeirinhas. Enquanto cidades pequenas, descrevemos as principais redes de sujeitos que compõem o Sistema Territorial Urbano-Ribeirinho (STUR) que exercem: atividade da pesca, cultivo do guaraná, carpintaria naval e movelaria. O modelo STUR é proposta metodológica para entendimento da economia popular em interação com setores mercantis da cidade e escalas diversas. Concluimos apresentando um padrão de organização espacial das cidades com seus entornos, demonstrando forças centrífugas e centrípetas influenciadas pela economia urbana, úteis para o entendimento das mediações que as cidades desempenham no ordenamento do território.

Palavras chave: Cidades pequenas. Redes de sujeitos. Redes urbanas. Sistemas territoriais.

¹ Professor da Universidade do Estado do Amazonas - Campus de Parintins. Doutor em Geografia pela UNESP de Presidente Prudente (2017) com estágio na Universidade Ca' Foscari de Veneza.

**SMALL CITIES IN AMAZON AND TERRITORIAL ORDAINMENT:
LOCAL NETWORKS OF SUBJECT AND THE URBAN NETWORKS OF
URUCARÁ AND SÃO SEBASTIÃO DO UATUMÃ (AM)**

ABSTRACT

The aim of this paper is to understand the urban roles and functions of Urucará and São Sebastião do Uatumã (AM), which have intense relationships with the regional urban network through river dynamics and your riverside population. For as much as small cities, it's described the main networks of subjects that make up the Urban-Riverside Territorial System (STUR) that exercise fishing activity, guarana cultivation, naval carpentry and furniture making. The STUR model is a methodological proposal for understanding the popular economy in interaction with the city's market sectors and various scales. It's be concluded by presenting a pattern of spatial organization of cities with your surroundings, demonstrating centrifugal and centripetal forces influenced by the urban economy, useful for the understanding the mediations that cities play in the territorial ordainment.

Keywords: Small cities. Subject networks. Urban networks. Territorial systems.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo faz parte da segunda coleta e análise de dados relativa aos estudos sobre municípios do baixo Amazonas², projeto intitulado Rede urbana, Tipologia de Cidades e Sistemas Territoriais Urbano-ribeirinhos no Baixo Amazonas³. Damos sequência à proposta metodológica presente em Bartoli (2017, 2018a, 2018b) relativa à composição, papel e funções urbanas de cidades com intensas dinâmicas de suas redes urbanas primordialmente fluviais e ribeirinhas.

Avanços recentes na proposição de tipologias das cidades da Amazônia Ocidental (SCHOR, et al, 2016) resultaram no entendimento dos papéis de Parintins, no interior do Estado do Amazonas, enquanto cidade média de responsabilidade territorial (SCHOR e OLIVEIRA, 2016; BARTOLI et al, 2019), surgindo lacunas explicativas sobre os papéis e funções das cidades menores que orbitam sobre sua região de influência e, obviamente, sob influência de metrópoles regionais Manaus (AM) e Belém (PA), assim como da rede urbana paraense.

Sendo assim, o objetivo principal deste artigo é entender os papéis e as funções urbanas de Urucará (AM) e São Sebastião do Uatumã (AM), que possuem intensas relações com a rede urbana regional através de dinâmicas fluviais e ribeirinhas. Os objetivos específicos são os de interpretar tais núcleos enquanto cidades pequenas e descrever as principais redes de sujeitos que compõem o Sistema Territorial Urbano-Ribeirinho (STUR) que exercem: atividade da pesca, cultivo do guaraná, carpintaria naval e movelaria.

Os procedimentos metodológicos, materiais, métodos de pesquisa e critérios de análise sobre os fluxos das duas cidades são apresentados na segunda seção sobre o modelo STUR. O modelo STUR propicia apreensão da densidade de relações que cidades possuem com seus entornos, desenvolvido a partir das pesquisas realizadas em Parintins (BARTOLI, 2017, 2018a; 2018b). Trata-se de proposta metodológica para entendimento da economia popular em interação com setores mercantis da cidade e escalas diversas.

O artigo está estruturado da seguinte forma: no primeiro subitem, retomamos aportes teóricos para construção de uma concepção crítica dos papéis que cidades pequenas na Amazônia desempenham, ressaltando que estão inseridas num processo de produção desigual dos espaços

² Denominamos no presente texto baixo Amazonas, a sub-região de planejamento composta pelos municípios de Urucará, Boa Vista do Ramos, Barreirinha, Maués, São Sebastião do Uatumã, Nhamundá e Parintins.

³ Financiamento concedido através de Bolsa Produtividade da Universidade do Estado do Amazonas (UEA).

urbano-regionais mesmo considerando as baixas interações diretas com redes urbanas nacionais, mas sujeitas ao processo de urbanização extensiva (MONTE MOR, 1994).

Na segunda parte do texto, o que denominamos Sistema Territorial Urbano-Ribeirinho (STUR), trata-se da proposta metodológica para compreender as dinâmicas de redes locais de sujeitos pertencentes à economia popular, que através da navegação fluvial (barcos de pequeno e médio porte de uso particular/familiar), interligam e sobrepõe o processo urbano ao ribeirinho, complementando a economia local.

Junto ao recorte analítico privilegiando as relações das duas cidades com seus entornos, é necessário captar as relações escalares com a rede urbana regional. Para isso, no terceiro momento descrevemos os três principais subsistemas territoriais existentes: pesca, guaraná e carpintaria naval, visando descrever as territorialidades dessas redes de sujeitos para entendimento dos papéis de mediação das cidades no ordenamento territorial.

Concluimos apresentando um padrão espacial de ordenamento do território de entorno das cidades, ressaltando forças centrífugas e centrípetas que as redes de sujeitos influenciam, relacionadas à economia popular (STUR) em intensa interação com o sistema territorial pertencente ao capital mercantil urbano e demais escalas regionais.

2 CIDADES PEQUENAS, CONTEXTO SUB-REGIONAL E AS REDES DE SUJEITOS LOCAIS

A análise das cidades na Amazônia pode indicar o caráter desigual do processo de desenvolvimento capitalista, onde a economia amazônica como aparece como “reflexa” de vieses econômicos mundiais (BECKER, 2005), cujos desdobramentos dessa influência global multiescalar na rede urbana tem sido objeto de estudos diversos (TRINDADE JR., 2010; MONTE MÓR, 1994; BROWDER; GODFREY, 2006, BECKER, 2013). Portanto, refletir sobre o fenômeno urbano na Amazônia requer retomada de aspectos teóricos que permeiam a gênese da rede urbana e sua inserção em ciclos de econômicos de produção/extração de mercadorias vinculadas às demandas da economia-mundo (WALLERSTEIN, 1985), cuja valorização flutua com as transformações e reveses que a economia global impõe.

Para Becker (2013), o não desenvolvimento das cidades na região tem explicação na ausência de novas divisões do trabalho, que estimulariam trocas comerciais e incentivariam a

substituição de importações, possibilitando a organização da rede urbana para criação de relações mútuas entre as cidades, rompendo assim vias hierárquicas que dominam núcleos urbanos. As pequenas manufaturas geradas logo sucumbiram com o declínio de surtos de crescimento. Essa falha, presente até hoje na ausência de agregação de valor aos produtos exportados, é uma das principais razões da insuficiência de dinamismo urbano (BECKER, 2013, p. 19).

Machado (1999) já havia apontado baixa capacidade histórica de complementação econômica entre as cidades, com escassas trocas mercantis em formações de economias com baixa diversidade e complexidade em análise do período Colonial, considerando-as enquanto “proto-urbanização”. Averiguar como esses antigos padrões de circulação e extração de excedentes são alterados frente às recentes mudanças relacionadas ao processo de urbanização, desdobra a outras indagações: Qual seria a capacidade de mediação no ordenamento territorial que tais núcleos urbanos possuem hoje? Quais são as redes de sujeitos e como suas práticas espaciais reinserem o papel dos núcleos urbanos numa nova divisão territorial do trabalho?

Frentes de expansão de desenvolvimento dessas cidades se consolidaram através de “suas relações oriundas de estruturas urbanas mais antigas e sujeitas a transformações recentes” (VICENTINI, 2004, p. 62). No caso do baixo Amazonas, condicionantes de fluxos dos transportes fluviais e de dinâmicas ribeirinhas são cada vez mais alteradas a aspectos da modernização induzidos pelo processo urbano. De modo geral, uma hipótese “macro” guia a investigação nos sete municípios do baixo Amazonas: afirmar que o caráter incompleto das economias urbanas tem incentivado setores populares a complementos de renda através do processo contínuo de reterritorialização, formando o Sistema Territorial Urbano-ribeirinho que aparece como a principal forma de ordenamento espacial dos entornos das cidades. Essa abrangência espacial da economia popular varia de acordo com a composição dos setores dominantes nas cidades, demonstrados com detalhes no modelo STUR a seguir. No bojo desse processo de urbanização, “a rede urbana passou a ser o meio através do qual a produção, circulação e consumo se realizam efetivamente” (CORRÊA, 2006, p.15).

A base produtiva regional da maioria das cidades na Amazônia tem sido afetada pela competição inter-regional no interior do espaço brasileiro, assim como as transformações do cenário econômico nacional/internacional como afirma Brandão (2007). Produtos industrializados são introduzidos no mercado regional de consumo afetando as já enfraquecidas bases produtivas de cidades pequenas da Amazônia. Devem ser consideradas forças coercitivas exógenas e

macroeconômicas como concorrências/rivalidades entre agentes capitalistas e as forças oligopólicas, pois o comando maior desse processo está fora dos espaços de análise “tornando-se impositivo estudar a natureza das hierarquias (impostas em variadas escalas) de geração e apropriação de riqueza” (BRANDÃO, 2007, p. 48).

Santos e Silveira (2003) apontam que há capacidade desigual de competição entre regiões onde o espaço geográfico possui no processo de urbanização nervo essencial de intermediação das relações de dominação, onde produtos mais rentáveis recebem primazia em relação a outros, causando desvalorização de certas atividades em favor de outras, inserindo uma especialização espacial. Essa especialização geográfica da produção é responsável por uma massificação do capital, que “impõe ao mercado uma escala espacial mais ampla, e pode-se tanto falar de uma alienação regional como de uma alienação do homem-produtor” (SANTOS e SILVEIRA, 2003, p. 145), causando colapso em cidades locais.

No estado do Amazonas, o processo de estagnação das cidades pequenas foi dinamizado pela criação da Zona Franca e a posterior criação do Polo Industrial de Manaus, que impactaram negativamente as economias de pequenas cidades interioranas. A incursão do regime militar que desde 1967 instituiu a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) objetivando transformar a Zona Franca em um centro industrial (BECKER, 1974). Isso gerou mudanças espaciais na cidade de Manaus com reflexo em todo o estado. Mesmo com boas intenções do Planejamento Estratégico da SUFRAMA em “Aprimorar o processo de interiorização dos efeitos do modelo Zona Franca de Manaus” (SUFRAMA, 2007, p.13), as desigualdades espaciais se aprofundaram. Com a perda de vínculos territoriais por populações diversas na Amazônia, advinda tanto por causa do êxodo rural como por frequentes embates e lutas pela terra, as cidades e o fenômeno urbano passam a estar ligados a duas preocupações: em primeiro lugar, os desequilíbrios entre grandes aglomerações metropolitanas e cidades menores, em segundo lugar, com pequenos núcleos interioranos (muitos quase isolados), exigindo repensar as grandes concentrações onde o papel das pequenas e médias cidades tornam-se centrais na capacidade de ordenamento territorial (BARTOLI; SPOSITO, 2016).

Recentemente, a temática sobre cidades pequenas tem obtido destaque nos estudos urbanos, com avanços importantes na categorização de seus papéis e funções. Sposito e Jurado da Silva (2009) realizaram extensa revisão bibliográfica sobre o assunto, e afirmam que as cidades pequenas oferecem o qualificativo inicial para a caracterização do urbano e da cidade porque, “[...]”

núcleos dessa magnitude, não apresentam dimensões populacionais muito complexas, o que permite avaliar com melhor clareza como se expressam as principais demandas da população (SPOSITO E JURADO DA SILVA, 2009, p. 205)”. Apontam que a cidade pequena deve ser interpretada como a marca de uma escala da dimensão de cidade na divisão territorial do trabalho e da transformação do espaço em relação dialética e contínua com a luta de classes, inserindo-se no processo reticular da desigualdade geográfica do espaço.

A ínfima parcela de pessoal ocupado nos remete a pensar sobre a informalidade dinamizada pela economia popular, base da proposta do modelo STUR. Parte da população costuma se deslocar com frequência para comunidade maiores e mais próximas às sedes como veremos. Outra fração desloca-se com frequência menor para comunidades longínquas e de difícil acesso. O tipo de posição na rede urbana pode imprimir padrões diferenciados de circulação dentro dos municípios. Municípios que não estão localizados nas calhas de grandes rios que interligam as principais cidades e metrópoles, possuem ocupação com poucos núcleos secundários (Distritos), desenvolvendo hinterlândias menos densas e com poucos nós secundários (comunidades).

Refletindo sobre o âmbito da rede urbana brasileira, Santos (1979) aponta que nas pequenas cidades nem sempre há uma dimensão mínima requerida para instalação de conteúdos modernos, onde os consumidores que requerem produtos ou serviços raros dirigem-se às cidades maiores. Essa é uma característica que merece atenção quando tratamos de cidades pequenas na Amazônia dinamizadas por ligações fluviais, pois há maior distância dos grandes centros dificultando a realização dos trajetos (custos altos e baixa eficiência dos transportes fluviais). O que o autor denomina como circuito inferior, (presente onde se encontra a população pobre como nas periferias de grandes e médias cidades), é dinamizado enquanto modo de viabilizar o consumo. O entendimento desse circuito a Amazônia, requer metodologia específica para cidades com dinâmicas ribeirinhas intensas e suas escalas com a rede urbana, abordados no próximo subitem na proposta analítica do Sistema Territorial Urbano Ribeirinho (STUR).

Em outro importante estudo sobre cidades pequenas, Endlich (2009, p.151) sinaliza que a distinção cultural entre cidade e campo tende a se apagar, mas com permanências de ilhas de ruralidade em decorrência da maneira contraditória como isso ocorre, onde significativas partes do que se considera cidade são interpretadas como espaço de mediação entre campo e a cidade, cuja a expressão brasileira seriam as favelas. Salienta que transformações culturais e de valores que permeiam e estabelecem relações sociais (e também a forma e o volume do consumo), são fatores

relevantes para compreender o significado das pequenas cidades. A autora afirma que o declínio da sociedade rural é outra característica das cidades pequenas e ocorre acompanhado de mudanças no consumo e pela diminuição da produção para subsistência, onde

[...] a passagem para a condição urbana, ainda que marcada pelas contradições, cria uma sociedade com uma alta demanda, ou repleta de necessidades a serem supridas por meio do comércio ou de serviços, acentuando fortemente a divisão social do trabalho e a financeirização das relações sociais. Dessa maneira explica-se a criação de novos padrões comerciais (ENDLICH, 2009, p. 158).

Os estudos de Endlich (2009) são relativos o norte paranaense, cuja ampliação qualitativa e quantitativa do consumo fez com que a maioria das pequenas cidades perdesse centralidade em relação ao parâmetro do comércio existente em décadas anteriores, onde a importância do consumo para a rede urbana está na estrutura que ela exige, “já que a estruturação dessa rede diante do mesmo pode significar o desmantelamento daquela preexistente, afetando as interações espaciais, especialmente os papéis e significados das pequenas cidades.” (ENDLICH, 2009, p.160). A implantação de rodovias e autopistas com intensificação do uso de automóveis implicou em acesso de populações a cidades vizinhas maiores, causando falência em comércios de pequenas cidades locais (perda de centralidade). Essas reflexões nos inspiram a averiguar como o desenvolvimento do transporte fluvial gera alterações de centralidades em cidades pequenas a exemplo de Urucará e São Sebastião do Uatumã (SSU), e qual é o padrão do comércio existente.

Resumindo, tais aportes teóricos dialogam com a realidade das cidades pesquisadas: nas desigualdades existentes entre municípios na rede urbana do Amazonas, há manutenção da baixa complexidade nas economias urbanas de cidades pequenas, gerando processo de densificação da economia popular informal que se reterritorializa nas cidades, redesenhando suas áreas de influência de entorno. Isso tem incentivado formação de novos bairros populares em cidades ribeirinhas/fluviais que incitam novas práticas no espaço para viabilizar o consumo. Como veremos, a economia popular necessita da produção rural e extrativismos diversos complementares para manutenção da vida na cidade (que incentiva a circulação constante cidade/interiores no STUR). Em cidades da Amazônia com intensa dinâmica de circulação entre bairros populares e os chamados “interiores” (comunidades de portes diversos, Terras Indígenas, Fazendas ou pequenos conjuntos de moradias), o modelo STUR obteve resultados satisfatórios na análise da economia popular de Parintins.

3 A PROPOSTA METODOLÓGICA DO SISTEMA TERRITORIAL URBANO-RIBEIRINHO (STUR): AVANÇOS E DESAFIOS

A proposta metodológica do Sistema Territorial Urbano-Ribeirinho (STUR) apresentada em Bartoli (2017) contribui para analisar como as redes de sujeitos locais em Parintins (AM) vieram se re-territorializando na cidade devido à instabilidade dos ciclos econômicos que ocorreram na região, gerando êxodo rural e intensa circulação entre cidade e interiores. A hipótese lançada foi a de que tais redes de sujeitos que manejam recursos regionais enquanto coletivos organizados desempenham novas mediações na formação de territórios e territorialidades. A partir da formação de projetos econômicos com reformulações organizacionais diversas e maior interação com esferas variadas na cidade (dimensões políticas, econômicas, culturais e naturais), essas redes de sujeitos constituem um padrão de circulação formando redes diversificadas em busca de complementos para a combalida economia urbana.

Nessa primeira estruturação do modelo (BARTOLI, 2017), o STUR foi interpretado enquanto um módulo socioeconômico e organizacional levando em conta a valorização da territorialidade ativa (GOVERNA, 2005) cujas redes de sujeitos formulam a partir de oportunidades existentes na cidade, seja função de mercado, acesso a instituições diversas ou à rede de ensino. Retoma contribuições teóricas advindas de abordagens sistêmicas que salientam o grau de abertura de sistemas urbanos complexos que realizam trocas com o exterior (relações escalares), propiciando evolução qualitativa das relações territoriais. Teóricos da geografia italiana como Dematteis (2005; 2008); Magnaghi (2010a, 2010b); Governa (2005) e demais autores do chamado grupo de Turim (SANTANGELO, 2005; BAGLIANI E DANSERO, 2005; SOMMELLA E VIGANOTI, 2005; entre outros), desenvolvem para auxílio do planejamento territorial, o modelo analítico dos Sistemas Locais Territoriais (SLoT), que funcionam como sistemas auto-reguláveis, organizados por módulo envolvendo matéria, energia e informação, dependendo de conexões internas e externas. Apontam que fragmentações territoriais colocariam em risco a manutenção de tais sistemas. São abordagens úteis quando tratamos do contexto amazônico, com necessidade de entendimento das funções e papéis das cidades no ordenamento territorial.

O modelos STUR, portando, se inspira em tal base teórica italiana propondo análise capacidade de ação das redes locais de sujeitos com o território a partir do *milieu* urbano (condições para ação). Essas redes constroem uma malha de influência, cujos critérios para investigação

consistem: na relação histórico-cultural; relações com o sítio e situação da cidade; capacidade de processamento de recursos regionais; abrangência da área de atuação e influência econômica; capacidade de ativar pontos no território; autonomia relativa frente às redes locais de poder e a capacidade de criar relações em escalas variadas (BARTOLI, 2017, p. 68).

A análise empírica foi feita a partir de quatro grupos: Colônia de Pescadores, Associação de Carpinteiros Navais, Consórcio de produtores Sateré-Mawé e a Associação de Produtores Moveleiros. Após coleta de dados, comparando a evolução das relações territoriais de cada caso, o STUR foi definido enquanto mediador multidimensional na produção de territorialidades. Funciona como complemento dual da economia urbana, abastecendo tanto a economia popular quanto as atividades vinculadas ao capital mercantil dominante. Como elo mediador entre a cidade e interiores, possibilita extração sazonal de recursos através de práticas espaciais adaptativas de cada grupo articulando saberes e técnicas tradicionais não codificadas às técnicas modernas.

O modelo STUR abrange ainda entendimento de dinâmicas do espaço intraurbano e elementos da análise em morfologia urbana (BARTOLI, 2018b). Ocupações irregulares e bairros populares possuem configurações em beiras de rios que propiciam continuidade das práticas espaciais dos grupos. Fixos referenciais como portos populares ou privados, flutuantes, beiras de rios, aglomerados palafíticos são responsáveis pela dinamização dos fluxos referenciais e adjacentes (MORAES, 2012).

Estrutura-se, assim, um sistema territorial que conecta a cidade às suas áreas de influência (comunidades, Unidades de Conservação e Terras Indígenas) com papel de destaque às tipologias de embarcações. Um resumo das características do STUR que está em intensa interação com o Sistema Territorial dominante relativo ao capital mercantil, torna-se útil para aplicação em cidades com dinâmicas ribeirinhas e fluviais semelhantes do baixo Amazonas (Figura 1). Cabe aqui a distinção entre os termos ribeirinho e fluvial. Usaremos o termo *ribeirinho* para indicar reprodução de práticas espaciais e territorialidades associadas a populações interioranas adaptadas ao meio urbano: forte referencial simbólico – cultural ao uso dos rios com temporalidades “lentas”, usos lúdicos, atividades laborais de subsistência e circulação para complemento de renda (predomínio do valor de uso). O termo fluvial será utilizado indicando prevalência do capital mercantil como lógicas mais funcionais atreladas à circulação de mercadorias com uso de embarcações maiores, relacionadas a transporte de cargas (predomínio do valor de troca), nomeando o Sistema territorial dominante como STUF (Sistema Territorial Urbano-Fluvial).

As práticas espaciais do STUF resumidamente: i) causam maior rebatimento espacial, pois possuem maior poder de organizar espaços partindo da posse de lotes e glebas, materializados principalmente nos portos, o que confere maior extração de renda (BARTOLI, 2018b); ii) Incentivam circuitos econômicos geradores de maior impacto ambiental em extensas áreas a partir de ações como extração de madeira, areia, seixo e criação de gado, búfalos, pesca comercial, etc.; iii) uso de embarcações grandes de ferro, conferindo vantagens ao obter produtos de Manaus e do Pará⁴, o que os tornam os maiores distribuidores de alguns produtos na sub-região, como materiais de construção, combustíveis e alimentos industrializados (SILVA, 2018; BARTOLI, 2018a).

Características complementares e interações entre os sistemas na figura 1. Após período militar e conseqüente aceleração do povoamento regional, ocorreu na região amazônica formação de novos meios de comunicação e transporte que conectam cidades em diferentes meios de acessos às redes nacionais e globais, constituindo novas centralidades urbanas que extrapolam os limites das cidades e expressando um amplo processo econômico-espacial que Monte-Mór (1994) denomina como urbanização extensiva. Essa urbanização ultrapassa barreiras das cidades penetrando em todos os espaços regionais, sendo favorecida pelo desenvolvimento do meio técnico-científico e informacional e pelo apoio da forte presença das relações de produção urbano-industriais. A tese da urbanização extensiva só é passível de ser entendida se nos detivermos na análise das direções, intensidades e modalidades dos fluxos que partem da cidade (força centrífuga), a partir do transporte fluvial complementando fluxos para a cidade (força centrípeta), compondo parte da dinâmica do STUR (BARTOLI, 2018a).

A força centrífuga do STUR é relativa à busca do complemento dual: economia mercantil dominante influenciando e incentivando a popular através da demanda por produtos (usufruindo de seus saberes, navegar, coletar, pescar, etc.) e compondo parte expressiva da economia urbana. A estrutura da cidade propicia condições para práticas espaciais fornecendo base de ação para que sujeitos atinjam localidades cada vez mais distantes, distribuindo assim produtos industrializados, dialogando com a tese da urbanização extensiva. A composição mercantil do STUF fornece base para que o STUR funcione, fornecendo fluxos adjacentes e absorvendo itens regionais (figura 1). Os dados levantados sobre Parintins evidenciam o aumento substancial da circunscrição espacial

⁴ Balsas de carga, balsas de combustíveis, empurradores, barcos tanque de gasolina, barcos grandes de ferro, lanchas e iates de veraneio Deixaremos de lado os cargueiros utilizados para transporte de produtos produzidos pelo Polo industrial de Manaus e os transatlânticos de turistas que ancoram em Parintins, pois exigiriam ampliação dos sistemas atrelados a outras frações do capital, mas sendo tema de estudos frutíferos em pesquisas futuras.

que essa economia popular é capaz de atingir, que propicia também exploração de produtos regionais para a cidade (BARTOLI, 2018a, p.45).

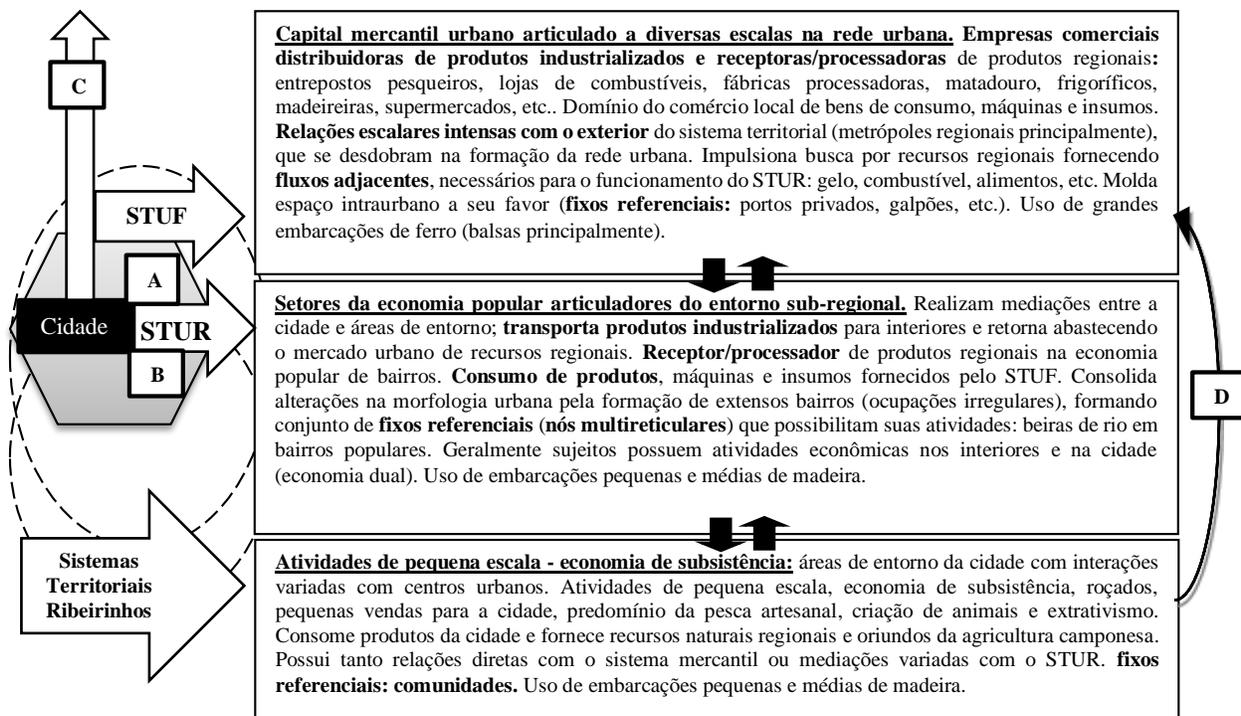


Figura 1: Fluxograma resumo das interações entre sistemas territoriais mediadores da influência urbana.

Fonte: BARTOLI (2018a) adaptado.

A força centrípeta no STUR consiste no movimento contínuo de populações que migram na busca de benesses e melhorias que a cidade oferta, como no acesso a serviços, instituições de fomento, bancos, mercados e tantas outras “facilidades” urbanas, indutoras de novos contextos de inserção de sujeitos na cidade. Como frisado, também necessitam “absorver” complementos recursivos dos interiores para complementar renda: madeira para moradia popular, barcos ou para pequena indústria moveleira; peixes para alimento ou processamento; palha; piaçava; carne de caça ou quelônios, pequenas criações de gado, etc.

Resumidamente, o Sistema Territorial Urbano-Ribeirinho corresponde à formação da economia popular em cidades com dinâmicas ribeirinhas e fluviais, cujas economias incompletas incitam que redes locais de sujeitos se rearticulem (re-territorialização) a partir das cidades criando complementaridades cidades-interiores.

4 REDES DE SUJEITOS NA PRODUÇÃO DAS MEDIAÇÕES TERRITORIAIS E PADRÕES ESPACIAIS DO STUR

É possível pensar o urbano na sua dimensão regional, reconhecendo as distinções a partir das regiões que as geram como proposto em Bitoun (2009). Para o autor, as tipologias de cidades associadas a outras estratégias de desenvolvimento sub-regional fornecem auxílio nas especificações de propostas em políticas públicas. Ressalta que existem formas de trabalho – mediadoras na produção de territorialidades – que só se realizam (ou podem ser potencializadas) através da presença da cidade. Sem esta, frações consideráveis do território permaneceriam em “desuso”. Apesar do patamar de cidades pequenas, as enormes áreas de Urucará e SSU são características na maioria dos municípios na Amazônia, e possuem juntas extensão de 38.549,425 km².

Problemas ocorrem quando cidades servem de base para usos predatórios de recursos. Isso beneficia elites locais e frações pouco dinâmicas vinculadas ao capital mercantil. Bitoun e Miranda (2009) apontam como desafio ao Ministério das Cidades o enfrentamento ao isolamento de algumas sedes municipais. Urucará e São Sebastião do Uatumã não teriam tal problema, pois possuem localização privilegiada – calha do rio Amazonas entre as duas metrópoles regionais Manaus e Belém, situados na porção oriental do Estado do Amazonas, a leste da capital Manaus e localizados entre duas cidades médias: Itacoatiara e Parintins.

Sobre o entendimento das relações com suas áreas de influência (comunidades do entorno), uma vez que o consumo do espaço municipal estaria ligado à posição ocupada na divisão territorial do trabalho, argumentamos a favor da descrição das territorialidades de grupos que estão inseridos na relação STUR/STUF. Através das tramas tecidas, estes formam densidades de relações no território a partir da mediação principal (a cidade e o *milieu* urbano). Cumpre-se, assim, papel complementar à combatida estrutura econômica municipal, ainda dependente de repasses governamentais e funcionalismo público.

A maneira com redes de sujeitos locais estão inseridos no contexto urbano, pode revelar aspectos de trajetórias de longa interação de grupos humanos com a base material território, cujo processo coevolutivo é salientado por mediações técnicas e culturais diversas (DEMATTEIS, 2005). A aceleração do processo de urbanização inserindo especializações produtivas confronta com os tradicionais modos de vida ribeirinhos que antes exerciam atividades mais diversificadas. Tais variedades produtivas ainda persistem, cujos camponeses combinam atividades de acordo com a sazonalidade, mercados, e cultura local (COSTA, 2017). Apesar dessa tendência cultural dos moradores de interiores na construção de “multi-tarefas” no dia a dia, é possível identificar nas pequenas cidades especializações que formam sub-sistemas territoriais no interior da dinâmica STUR/STUF. Três atividades possuem destaque nos dois municípios.

4.1 O SUBSISTEMA TERRITORIAL PESQUEIRO

Por estar inserido na demanda urbana de pescados e necessitar de fluxos adjacentes fornecido pelo STUF (gelo, gasolina, financiamentos, fornecimento de cesta básica, etc.), denominamos tal atividade enquanto subsistema, compondo a relação STUR/STUF. Esse tipo de pesquisa possui pioneirismo na abordagem de Moraes (2012, 2014), que analisou a rede de mercado de bagres na calha do rio Solimões, interpretando a rede urbana a partir dessa intensa *rede temática*: metodologia que opta pela escolha de um *tema*, ganhando detalhamento dos aspectos que compõem a rede urbana.

Devido à posição próxima ao rio Amazonas com abundância de lagos, rios, paranás e também proximidade da foz do rio Madeira, a piscosidade dos entornos das sedes municipais de Urucará e São Sebastião do Uatumã é enorme. Urucará possui dois sindicatos de pescadores e uma Colônia. De acordo com o presidente da Colônia, são 500 pescadores cadastrados nas três representações que vivem diretamente da pesca. A média de pescado por trabalhador é de 200 quilos mensais, e a estimativa anual da atividade municipal é de 700 toneladas por ano, o que confere à atividade enorme pressão sobre as espécies.

São oito barcos de 15 toneladas que pertencem aos pescadores residentes em Urucará. Os pescadores de Parintins também possuem como área de pesca, lagos e rios supracitados, ocorrendo ainda invasão de frotas de barcos de pesca industrial vindos do Pará, o que acirra a disputa por territórios de pesca (BARTOLI, 2017, 2019a). Segundo o presidente da Colônia, de julho a

setembro cerca de trinta barcos paraenses de 20 a 40 toneladas adentram nas áreas de pesca de Urucará/SSU. Quando questionamos sobre a resistência das populações locais quanto essas invasões, salientou que existem vários acordos de pesca para proibição, mas que não contemplam a maior parte dos lagos invadidos. Citou conflitos recentes no lago Anamari (Urucará) e disse que houve suspensão do uso de malhadeiras para os moradores locais e proibição da entrada de barcos. Isso resultou no aumento significativo do pescado, com permissão apenas de uso de anzol, linha e zagaia. Nas beiras frontais das cidades é possível notar a venda diária do pescado para consumo urbano, com carros de som anunciando a chegada de espécies mais cobiçadas (matrinã, por exemplo) vendidos direto dos pescadores para a população. Trata-se de uma porcentagem mínima consumida nas cidades.

O que chama atenção é que tanto Urucará como São Sebastião do Uatumã não possuem centros compradores ou processadores dessa enorme quantidade de pescado, que em sua maioria é vendida em Parintins, que possui três empresas médias (frigoríficos pesqueiros) e diversos outros compradores populares em feiras e flutuantes (BARTOLI, 2019a). As principais espécies são o mapará, surubim, caparari (pele lisos), e os mais abundantes jaraqui e pacu (escama) durante o ano todo. Quando a chamada safra da pesca ocorre com período da vazante e seca dos rios, a quantidade de pescado não consegue ser absorvida por Parintins e as frotas de barcos pesqueiros de Urucará e São Sebastião do Uatumã são forçadas a vender a Maués (AM), Barreirinha (AM) e até mesmo Santarém (PA), segundo relatos. Isso incide em mais gastos com gelo, gasolina, alimentação obtendo baixos preços da venda devido à fartura, o que compromete a renda adquirida pelos pescadores. A única fábrica de gelo das duas cidades é particular, encarecendo ainda mais a atividade. Conforma-se ausência de processamento do pescado que poderia ocorrer nos dois municípios, formando cadeia produtiva incompleta delegando aos municípios baixa *capacidade de mediação das relações territoriais*. Não há engenheiro de pesca trabalhando nas cidades.

4.2 PRODUÇÃO DE GUARANÁ

O município de Urucará vem despontando como o segundo maior produtor de guaraná do estado do Amazonas com produção média anual de 190,5 toneladas, cultivada por cerca de 310 produtores em uma área de 480 hectares, ficando atrás apenas do município de Maués (AM).

Diante do cenário de valorização da produção orgânica, surge a cooperativa Agrofrut em 2001 com crescente interesse pela exportação do guaraná de Urucará, desafios que não seriam fáceis de serem superados como aperfeiçoar os processos de produção e os trâmites de exportação. A AGROFRUT é a consolidação do trabalho realizado pelo Centro de Treinamento Rural de Urucará – CETRU, que em 1972, com a colaboração da prelazia de Itacoatiara e voluntários Italianos, organizou os produtores em colônias, com objetivo de orientar os produtores a desenvolver novas alternativas econômicas (AGROFRUT, 2001 apud SERRÃO, 2018).

Como aponta Serrão (2018), a introdução do cultivo se deu com a criação das primeiras colônias agrícolas em 1972, com áreas de abrangência alçando volume considerável de produção nas décadas seguintes. De olho em um mercado nacional e internacional crescente, no início do ano 2000 a Cooperativa Agrofrut focou na exportação e certificação orgânica do guaraná. Segundo Serrão (2018). A certificação orgânica do guaraná de Urucará foi resultado de muito esforço e inúmeras parcerias: Prefeitura Municipal; Serviço Brasileiro de Apoio à Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE); Fundação Centro de Análise, Pesquisa e Inovação Tecnológica (FUCAPI); Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB); Serviço Nacional de Aprendizagem do Cooperativismo do Estado do Amazonas (SESCOOP/AM); Instituto de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal Sustentável do Estado do Amazonas (IDAM); Centro De Treinamento Rural de Urucará (CETRU); Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA); Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA); Instituto Nacional De Pesquisa Da Amazônia (INPA); Banco da Amazônia (BASA), Agência De Fomento do Estado do Amazonas (AFEAM); Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB); Banco do Brasil e Secretaria de Estado e Produção Rural (SEPROR/AM) e Parceiros Comerciais RDV Productos, Recofarma / AM, AMBEV/AM, Centro-Flora – SP, Duas Rodas Comalt Comercio Alternativo – Itália, Agrorisa (AGROFRUT, 2001)

Isso reforça a importância da densidade institucional nas cidades, visando além da qualificação das redes de sujeitos, realizar saltos de escalas no que tange às vendas, evitando atravessadores, onde “O território da produção orgânica é produzido por estas experiências de combinações múltiplas, relações espaço-tempo complexas e intimamente forjadas pelas relações de poder em seus diferentes níveis escalares (SERRÃO, 2018, p160)”. Do número total de camponeses (310) que cultivam e produzem guaraná no município de Urucará, cerca de 75% da comercialização é realizada de forma individual e outros 25% através da Cooperativa Agrofrut. Da

produção total de guaraná comercializada pela cooperativa que corresponde a variante de 40 a 60 toneladas/safra, 80% desse guaraná não possui certificação são vendidos para agroindústria local, regional e nacional. O restante, 20%, é certificada e vendida em forma de pó para os mercados internacionais (SERRÃO, 2018, p. 161).

Apesar dessa maior densidade de relações e mediações com a cidade, Costa (2017) em trabalho recente sobre “os cultivadores do guaraná e o processo da monopolização do território pelo capital no município de Maués” destaca que foi um dos fatores que certamente influenciou no aumento da demanda e na produtividade do guaraná na região do baixo Amazonas, a chegada da Empresa Paulista Antártica (atual Companhia de Bebidas das Américas - AMBEV) em 1964. Posteriormente a Coca-Cola passa a influenciar na comercialização subregional, implicando controle dos preços por parte das duas empresas, criando certa dependência dos produtores e menores lucros.

4.3 O POLO NAVAL E MOVELEIRO DE SÃO SEBASTIÃO DO UATUMÃ

Possuindo hoje 18 galpões de produção de barcos de madeira e 24 galpões de produção moveleira, o polo de SSU gera 320 empregos diretos, sendo considerado “carro-chefe” da economia local. Com organização da cooperativa da construção naval e movelaria possui hoje boa projeção de relações escalares, realizando vendas para todo o Amazonas e possuindo parcerias com IPAAM e SEBRAE. Possui ainda contrato com IDAM e AFEAM para construção de imobiliário escolar.

Maior polo naval de embarcações de madeira do estado⁵, é considerado Patrimônio Cultural Imaterial do Amazonas (MARTINS, 2007) que em 2018 construiu 100 embarcações segundo dados da cooperativa. A conexão com setor pesqueiro é latente, com vendas de barcos tipo batelão de 12 metros possuindo capacidade de carga de seis toneladas. Foram vendidos nesse ano 16 embarcações para Nova Olinda do Norte, 12 para Iranduba, 24 para Manaus, 15 para pescadores de Urucará e 18 dentro do próprio município. Foram fabricadas ainda 16 bajaranas, embarcação média e ágil, útil a pequenos produtores de interiores. Segundo o presidente da cooperativa, a fabricação de canoas de 4 tábuas ultrapassa 120 unidades ao ano, sendo o tipo de

⁵ Ver matéria no site do SEBRAE: “Indústria Naval de Uatumã expande atividades”. Disponível em <http://www.noticias.sebrae.com.br/asn/2007/05/14/6089953>. Acesso em 21/05/2014.

transporte mais popular na região. Balsas para transporte de gado também são fabricadas no polo. Foram construídas 5 grandes embarcações de madeira possuindo 30 metros para uso turístico, tendo em vista que para transporte de cargas e pessoas estão proibidas.

Um dos destaques nos relatos dos carpinteiros navais e moveleiros é a contínua retirada de madeira destinada ao polo. Como na maioria dos municípios pesquisados no baixo Amazonas, não existem Planos de Manejo. Na carpintaria, cerca de 50 metros cúbicos de Itaúba são consumidos por ano, além do pau d'arco. Ambas são madeiras muito resistentes à água. As formas de organização nos estaleiros são muito parecidas como as descritas em Bartoli (2019b). As extrações ilegais de madeira são parte da dinâmica da relação STUR/STUF.

A Itaúba, assim como outras madeiras averiguadas no caso das movelarias, começa a dar sinais de escassez na sub-região, passando a ser extraída nas cabeceiras de rios e matas interiores. A Itaúba (*Mezilaurus itauba* – *Lauraceae*) é a espécie de madeira mais utilizada na maioria dos estaleiros. É difícil de serrar, fácil de aplainar e com secagem lenta e enorme resistência à água. Cidades como SSU cumprem papel de pressionar estoques ainda existentes.

É notório que a Amazônia urbanizada tem contribuído para a alteração de estoques diversos de biodiversidade. Em diversas atividades com uso de madeira prevalece inexistência de certificados de origem, principalmente o Documento de Origem Florestal (DOF). Isso ocorre mesmo tendo na cidade o Instituto de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal Sustentável do Amazonas (IDAM) como mediador para obtenção desse documento junto ao Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPAAM). Tais fatores impelem fragilidade ao setor e isso passa a impactar negativamente o tipo de uso do território, sobrecarregando a capacidade de reposição natural das espécies.

O preocupante quadro existente quanto à disponibilidade de madeira é fator crucial no futuro da atividade. Trata-se de subsistema territorial de alto valor contextual com técnicas disponíveis aptas a avanços e evolução. Como salientou um dos carpinteiros, seus barcos ainda servem primordialmente aos homens simples dos interiores, agricultores, pescadores ou pequenos criadores de gado.

As embarcações passam a cumprir funções diversas ao comando das atividades urbanas. Vem ocorrendo adaptação constante do Sistema Territorial Urbano-Ribeirinho às práticas mercantis que acompanham fluxos e refletem a divisão territorial do trabalho. Assim, os estaleiros constroem e adaptam barcos tradicionais para novos usos mais ligados ao setor fluvial-mercantil

(barcos postos de combustíveis, empurradores, etc.). Outro indicador é a presença das lojas fornecendo motores novos e bancos com financiamento com o qual proprietários de embarcações conseguem modernizar as máquinas de acordo com suas necessidades.

As três redes de sujeitos descritas são as mais numerosas e densas, fazendo parte da intensa circulação intra e inter municipal, com complementos de outras atividades produtivas dos setores populares estruturando áreas de entorno de Uruará e São Sebastião do Uatumã.

A figura 2 apresenta os fluxos de produtos regionais em direção às cidades. Observamos alguns destaques que denotam as especializações produtivas, como o guaraná, vassouras e legumes e verduras, com destaques às comunidades de Buçuzal e Sol Nascente (consideradas distritos) e uma série de aglomerados menores do entorno.

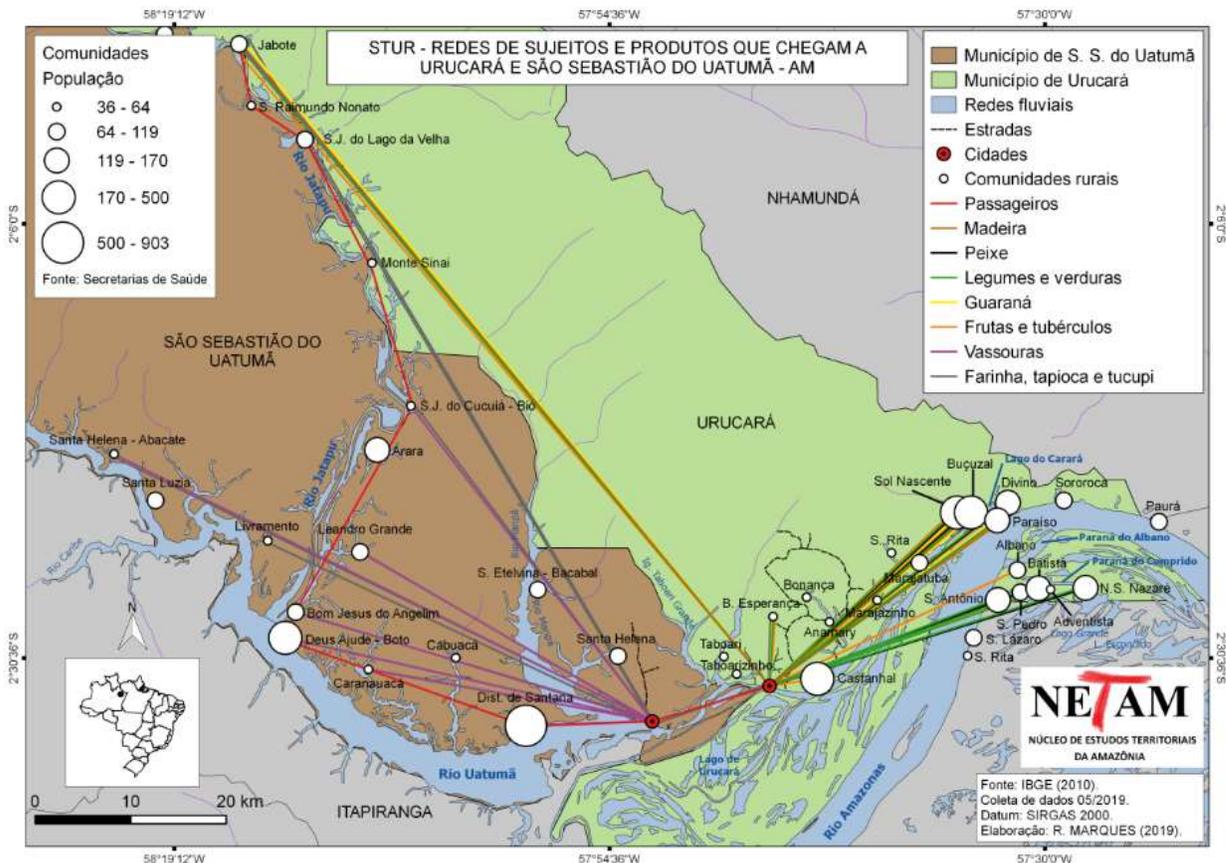


Figura 2 – Produtos que chegam a Uruará. Fonte: Trabalhos de campo (04/2019)

Assim como em outros municípios analisados do baixo Amazonas, o fator sítio é primordial na explicação do padrão de assentamento dos núcleos centrais e das comunidades que orbitam em seus entornos. Presença maior de comunidades ocorre a leste da sede municipal de

Urucará, localizadas em várzeas e lagos fartos em pescados ao longo da calha do rio Amazonas. Tendo acesso às linhas de embarcações que atravessam a rede entre Manaus a oeste e Parintins e leste, tais comunidades mantêm certo grau de centralidade por estarem nesse eixo, com menor grau de isolamento. A comunidade de Castanhal se difere pois possui status de Distrito, estando ligada por estrada asfaltada à sede de Urucará, o que explica seu maior contingente populacional. Serrão (2018) afirma que as colônias do Marajazinho e Castanhal foram a que mais participaram da comercialização e exportação de guaraná a partir da década de 1990.

A leste das sedes adentrando na calha do rio Uatumã, existe menor quantidade de comunidades, com dois distritos maiores pertencentes a São Sebastião do Uatumã: Santana e Boto. Os donos de embarcações e comerciantes entrevistados em SSU indicaram especialização na produção de vassouras, que vendidos posteriormente à capital Manaus e demais municípios do Baixo Amazonas. Por medo de relatar, e desconfiando de nossas abordagens enquanto pesquisadores na aplicação de formulários, a maioria dos entrevistados evita falar sobre o transporte de madeira, o que justifica a ausência no mapa (figura 2).

No entendimento das redes amazônicas torna-se necessário averiguar quais fluxos interligam cidades. Com aumento do número de embarcações de ferro (navios e catamarãs) realizando trajetos entre as metrópoles com escalas nas principais cidades da calha do rio Amazonas, estas se tornam entrepostos de redistribuição dos produtos para suas áreas de influência. Setores do capital mercantil se fortalecem ao realizarem tais vendas, configurando o Sistema Territorial Urbano-fluvial (STUF). A presença dessa fração do capital mercantil varia de acordo com o papel que a cidade cumpre na rede, levando em conta sua polarização e centralidade. No caso de Urucará, o STUF é composto por pequenas empresas comerciais configurando o espaço urbano a seu favor construindo pequenos portos/rampas, galpões, lojas, postos de gasolina etc. São ainda responsáveis por realizar grande parte dos fluxos para cidades do entorno, distribuindo itens diversos como materiais de construção, combustíveis, cestas básicas, estivas, entre outros.

A composição do STUF em Urucará é muito mais significativa do que em São Sebastião do Uatumã, tendo a avenida beira rio predominantemente comercial. Supermercados médios e lojas especializadas em determinados itens, como material escolar, construção e roupas demonstram maior centralidade do comércio, indicado ainda pela beira rio central repleta de embarcações tanto do STUR como do STUF.

Já o comércio de SSU é bem reduzido, não possuindo centralidade na beira rio principal, fato raro em cidade com dinâmicas ribeirinhas/fluviais. Com plano urbano recente junto da criação do município em 1983, possui ruas bem largas e não possuindo uma avenida ou rua especializada em comércio. Os estabelecimentos são 3 mercados que vendem de tudo, de peças de barco, cimento aos itens do dia a dia. Tais tipos de comércio generalistas são típicos de cidades pequenas e de baixa dinâmica econômica, que vendem fiado “na caderneta” para clientes dos interiores, geralmente agricultores. Populações de interiores, ao acessarem a cidade para realizar acessos às “benesses” urbanas (instituições diversas, sistema de saúde e educação, comércio, etc.), acabam retornando com uma série de produtos industrializados adquiridos nos comércios locais, configurando aspectos do processo da urbanização extensiva (MONTE-MÓR, 1994). Os dados obtidos através da aplicação de formulários a embarcações pequenas e médias pertencentes ao STUR revelam que, assim como em Parintins, nos dois municípios ocorre uma força centrífuga relacionada ao consumo urbano (Figura3).

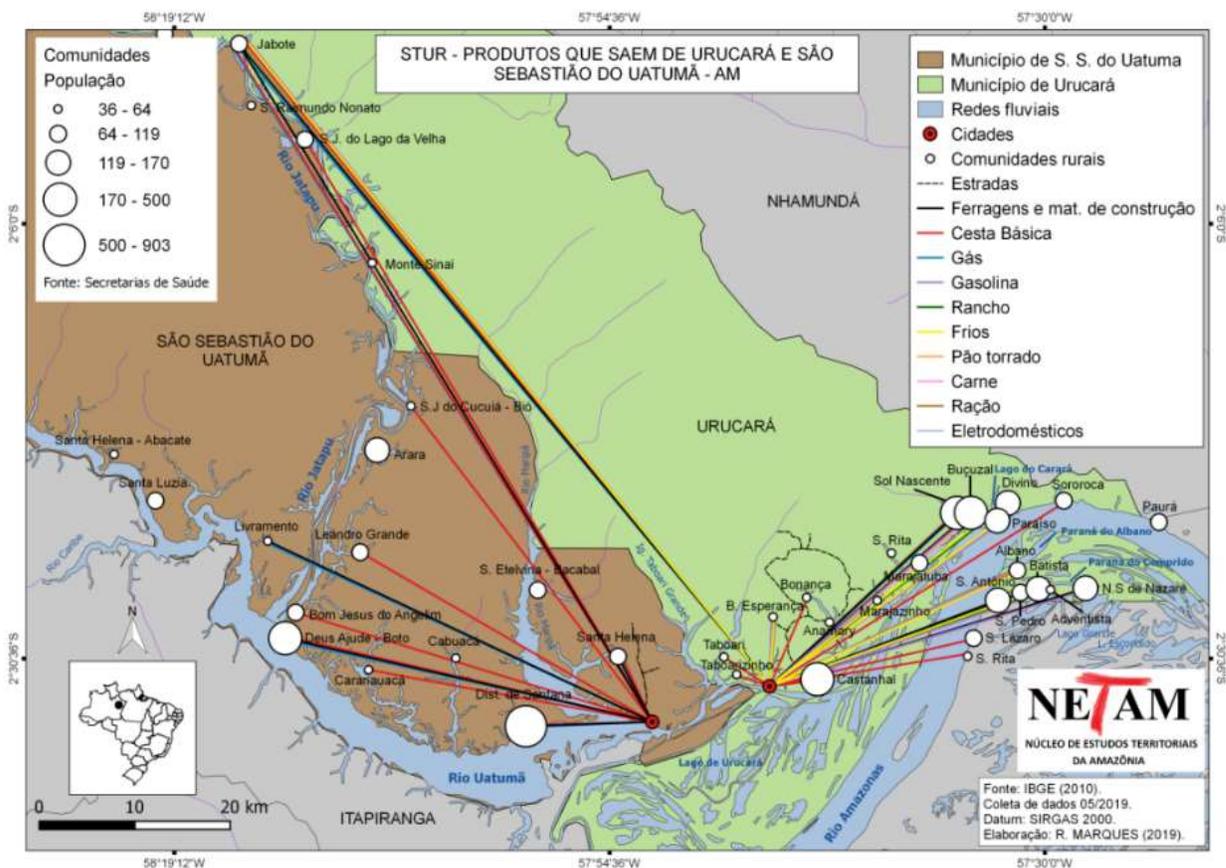


Figura 3 – Produtos que saem de Urucará e São Sebastião do Uatumã. Fonte: Trabalhos de campo (04/2019)

Por fim, o comércio de Urucará e SSU caracteriza-se por seu caráter funcional mais local, atendendo sua região imediata com alcance espacial “mínimo” considerando a escala municipal, mas atingindo longínquas comunidades da bacia do rio Uatumã e seus vários afluentes.

O tipo de dinâmica logística entre produtos que a cidade distribui e os que chegam, nos fornece boas indicações das territorialidades que compõem o papel do STUR relacionado ao STUF. Mais do que logísticos, indicam outras territorialidades e ritmos. Pela escassez de dinâmica econômica urbana o uso das embarcações torna-se elemento complementar, tanto para extração de produtos regionais, pesca, produção agrícola, etc., como cumprindo função de moradia.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pela disparidade populacional e econômica em relação à capital Manaus, diagnósticos sobre cidades pequenas no Amazonas podem se tornar desafiadores. A estruturação dessas redes mais recentes se sobrepondo aquelas preexistentes, reposiciona a centralidade comercial das cidades sobre comunidades que também abastecem as cidades com produtos variados.

No quadro urbano sub-regional, as cidades possuem centralidade baixa, limitando-se a atender seu entorno. No caso dessas cidades que possuem sítios urbanos que condicionam dinâmicas fluviais e ribeirinhas, centrais para formação da *situação*, os papéis na Divisão Territorial do Trabalho são estruturados também pelo tipo de circulação calhas de rios distintas. O rio Uatumã é mais “fechado”, com sua rede urbana voltada para a mediação e mercados de SSU/Urucará, possuindo baixa complexidade de funções produtivas e comerciais, mas possuindo considerável extração de madeira. Já a rede urbana do rio Amazonas, é mais “aberta” e dinâmica, recebendo fluxos da metrópole Manaus a oeste e da rede urbana paraense a leste, condicionando ainda Urucará a ser polarizada por Parintins quanto à venda de pescados e produtos agrícolas. Os núcleos menores no rio Amazonas são os que mais cresceram nos últimos anos, cujos papéis serão descritos nas próximas etapas da atual pesquisa.

As forças centrífuga e centrípeta estão dialeticamente ligadas num movimento contínuo de reterritorialização impulsionados pelo fenômeno urbano enquanto processo. Pela busca por complementos de renda, especializações produtivas como as do guaraná, pesca e carpintaria naval/movelaria acabam suscitando que o comércio local cumpra função de dar base a esse movimento fornecendo fluxos adjacente. As cidades cumprem assim, padrões de circulação e

extração de excedentes ligados ao processo de urbanização pela maneira com que redes de sujeitos e suas práticas territoriais reinserem os papéis do núcleo urbanos numa nova divisão territorial do trabalho: intensa distribuição de produtos industrializados para os interiores condicionada à navegação (STUF necessitando do STUR), com uso de comunidades para posterior redistribuição para os longínquos assentamentos humanos do alto curso dos rios da sub-região.

Ausência de agregação de valor aos produtos exportados no baixo Amazonas merece atenção urgente (pescado e madeira principalmente, indicados em Bartoli – 2017, 2019), fato presenciado em Urucará no caso do pescado e guaraná. A capacidade de ordenamento das relações territoriais das cidades fica comprometida, com ausência de planos de manejo, destinação do pescado e fiscalização/manejo das atividades pesqueiras. Portanto, as cidades apesar de pequenas, são responsáveis por enorme área de influência de ordenamento territorial com impactos ambientais.

Por outro lado, promissoras experiências organizacionais ocorrem no setor do guaraná e produção naval / moveleira, passíveis de potencialização. As cooperativas realizam saltos escalares que reposicionam as duas cidades em maior interação com a rede urbana regional (produção de embarcações) e nacional/global pela influência de corporações de bebidas na compra do guaraná e as vendas de produtos orgânicos a mercados estrangeiros.

6 REFERÊNCIAS

AGROFRUT. **Cooperativa Agrofrutíferas dos Produtores De Urucará**. Fundação, Perfil socioeconômico e de mercado. Urucará, 2001.

BARTOLI, E. **O Retorno ao Território a partir da cidade: Sistemas Territoriais Urbano-Ribeirinhos em Parintins (AM)**. Presidente Prudente: PPGG / UNESP, 2017.

_____. **Cidades na Amazônia, Sistemas Territoriais e a Rede Urbana**. Mercator, v. 17, e17027, p. 1-16, 2018a.

_____. **Entre o Urbano e o Ribeirinho: Territorialidades Navegantes e Sistemas Territoriais em Parintins (AM)**. Espaço Aberto, PPGG - UFRJ, Rio de Janeiro, v. 8, n.2, p. 169-185, 2018b.

_____. **Territorialidades Urbano-Ribeirinhas: o Sistema Territorial pesqueiro de Parintins (AM)**. GeoNorte, v.13, 2019a.

BARTOLI, E. Tilheiros: carpintaria naval e sistemas territoriais em Parintins-AM. In: **Revista Desenvolvimento Meio Ambiente**, v. 51, Seção especial: Técnica e Ambiente, p. 43-62, agosto 2019b.

BARTOLI, E. SCHOR, T. OLIVEIRA, J.A., **Cidades Médias na Amazônia: ampliando percepções sobre a responsabilidade territorial de Parintins (AM)**. Terra Plural, 2019.

BARTOLI, E. SPOSITO, E.S. Cidades na Amazônia e Sistemas Locais Territoriais: Novas Mediações Urbanas e Ordenamento Territorial. In: **Fronteiras de Saberes**. Manaus: EDUA, 2016. P. 153 – 173.

BAGLIANI, M. DANSERO, E. Verso uma territorialità sostenibile: um approccio per sistemi locali territoriali. in: DEMATTEIS G. GOVERNA, F. (org.). **Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: Il modello Slot**. Milano: Angeli, 2005.

BECKER, B. K. A Geopolítica na virada do Milênio: Logística e Desenvolvimento Sustentável. In: CASTRO, Iná Elias de. **Geografia e política: Território, escalas de ação e instituições**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

_____. **O Uso Político do Território: questões a partir de uma visão do Terceiro Mundo**. in: BECKER, B. K. COSTA, R. H. SILVEIRA, C. D. B. (orgs.). *Abordagens Políticas da Espacialidade*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1974.

_____. **A Urbe Amazônida**. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

BITOUN, J. Tipologia das cidades brasileiras e políticas territoriais: pistas para reflexão. in: _____. MIRANDA, L. (orgs.). **Desenvolvimento e Cidades: Contribuições para o Debate sobre as Políticas de Desenvolvimento Territorial**. RJ: FASE, Observatório das Metrôpoles, 2009.

BITOUN, J. MIRANDA, L. (orgs.). **Desenvolvimento e Cidades: Contribuições para o debate sobre as Políticas de desenvolvimento territorial**. RJ: FASE, Observatório das Metrôpoles, 2009.

BRANDÃO, C. A. **Território e Desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global**. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

BROWDER J.O. GODFREY, B.J. *Cidades na Floresta*. Manaus: EDUA, 2006.

CORRÊA, R. L. **A Periodização da Rede Urbana na Amazônia**. In: _____. Estudos sobre a rede urbana. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p. 181-253.

COSTA, L. F. B. da. **Cultivadores de guaraná: um estudo do processo de monopolização do território pelo capital no município de Maués-AM**. (Dissertação), Mestrado em Geografia, Instituto de Filosofia, Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2017.

DEMATTEIS, G. Il sistemi territoriali in um'ottica evoluzionista. in: DEMATTEIS G.; GOVERNA, F. (orgs.). *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello Slot*. Milano: Angeli, 2005.

_____. Sistema Local Territorial (SLoT): um instrumento para representar, ler e transformar o território. In: ALVES, A. CORRIJO, B. CANDIOTTO, L. (orgs.). *Desenvolvimento Territorial e Agroecologia*. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

ENDLICH, A. M. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades**. São Paulo: Ed. Unesp, 2009.

GOVERNA, F. Sul ruolo attivo della territorialità. in: DEMATTEIS G. GOVERNA, F. (org.). *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello Slot*. Milano: Angeli, 2005.

MARTINS, M. A. de C. *O Caminho das Águas na Amazônia: itinerário da tecnologia Naval amazônica e sua proteção jurídica como patrimônio cultural imaterial*. Dissertação de mestrado. Programa de Pós- Graduação em direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas. Manaus: 2007.

MACHADO, L. O. **A Urbanização e Mercado de Trabalho na Amazônia Brasileira**. *Cadernos do IPPUR*, 1, 1999, pp. 109-138.

MAGNAGHI, A. *Il progetto locale*. Torino: Bollati Boringhieri, 2010a.

_____. *Montespertoli: le mappe di comunità per lo statuto del territorio*. Firenze: Alinea, 2010b.

MONTE-MÓR, R.L. **A Urbanização Extensiva e Lógica de Povoamento**. SANTOS, Milton et. al. (orgs.) *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1994.

MORAES, A. de. *Peixes, redes e cidades: aspectos socioambientais da pesca comercial de bagres no Médio e Alto Solimões - AM*. 2012. 140 f. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2012.

_____. **Embalando Mercados em Redes Urbanas: alimentação e pesca articulando cidades na Amazônia brasileira**. in: SCHOR, T. (org.). *Dinâmica Urbana na Amazônia – vol. 1*. Manaus: Valer, 2014.

SANTOS, M. **O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **Brasil: território e sociedade no limiar do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SANTANGELO, M. Transescalarità e multiescalarità dello sviluppo locale. DEMATTIES, G. GOVERNA, F. (orgs.). *Territorialità, Sviluppo Locale, sostenibilità: Il modelo SLoT*. Roma: Franco Angeli, 2005.

SCHOR, T; OLIVEIRA, J. A. de. **Parintins: a geografia da saúde na formação da cidade média de responsabilidade territorial**. In: BARTOLI, Estevan et al. *Parintins: Sociedade, Territórios & Linguagem*. Manaus: EDUA, 2016, p. 35-58.

SCHOR, T et al. **Apontamentos metodológicos sobre o estudo de cidades e de rede urbana no Estado do Amazonas, Brasil**. PRACS: Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP <https://periodicos.unifap.br/index.php/pracs> ISSN 1984-4352 Macapá, v. 9, n. 1, p. 09-35, jan./jun. 2016

SERRÃO, A. M. **Colônias agrícolas e campesinato: raízes de uma nova territorialidade no médio rio Amazonas, município de Uruará-Am.** / Arenilton Monteiro Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas.

SILVA, F. **Capital Mercantil, Transportes Fluviais e a Rede Urbana Sub-Regional de Parintins - AM**. Parintins-AM, 2018. Monografia de Conclusão de Curso Licenciatura em Geografia) - Universidade do Estado do Amazonas, UEA/CES/Parintins, 2018.

SPOSITO, E. S.; JURADO DA SILVA, P. F. **Cidades Pequenas, perspectivas teóricas e Transformações Socioespaciais**. Jundiaí: Paco editorial, 2013.

SUFRAMA. Relatório de Gestão. **Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior**, 2007. Disponível em http://www.suframa.gov.br/suframa_relatorio_de_gestao.cfm

WALLERSTEIN, I. **The relevance of the concept of semiperiphery to the analysis of Southern Europe**. In: ARRIGHI, G. (ed.) *Semiperipheral development: the politics of Southern Europe in the twentieth century*. Beverly Hills: Sage publications, 1985.

TRINDADE JR, S. C. C. **Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional**. *Cidades*, Presidente Prudente, Grupo de Estudos Urbanos, v.7, n.12, p.227-225, 2010.

VICENTINI, Y. *Cidade e História na Amazônia*. Curitiba: UFPR, 2004.

Data de recebimento: 12 de novembro de 2019.

Data de aceite: 27 de janeiro de 2020.