

O IMPACTO DA CONSOLIDAÇÃO
DO POLO INDUSTRIAL DE MANAUS
NAS CIDADES DO AMAZONAS
O CASO DE ITACOATIARA E PARINTINS

Tatiana Schor
Thiago Marinho
Moises Augusto Tavares Pinto

A Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA – completou 25 anos dia 28 de fevereiro de 2012. O impacto de sua história de desenvolvimento na região norte é inquestionável. Nesse período, a cidade de Manaus tornou-se importante Polo Industrial, produzindo desde biocosméticos, celulares até motocicletas, não só para o mercado regional e nacional, como também sul-americano. Mas qual é o impacto deste modelo de desenvolvimento nas cidades do Amazonas e em escala regional? Como se pode analisar este modelo de desenvolvimento na perspectiva intraestadual? São perguntas dessa ordem que o artigo pretende responder. Para tanto, elege duas cidades no Amazonas – Itacoatiara e Parintins – e busca por meio delas compreender o impacto dessa concepção de desenvolvimento proposta pela SUFRAMA no interior do estado, além de tecer reflexões acerca das propostas atuais de desenvolvimento econômico e social para a Amazônia Brasileira.

Da Zona Franca ao Polo Industrial de Manaus: os impactos das atividades econômicas nas cidades do interior do estado do Amazonas

As desigualdades regionais no Brasil, fruto da herança colonial e sua perpetuação na forma de desenvolvimento das atividades econômicas, é tema recorrente das análises de economistas, sociólogos, geógrafos e demais teóricos que lidam com a realidade. A maneira pela qual as desigualdades regionais são abordadas depende das diversas leituras de dinâmica econômica. No texto clássico de David Ricardo, *Principles of Political Economy and Taxation* de 1817, a forma de resolver as desigualdades encontra uma solução: a ideia de que os países deveriam fazer uso de suas vantagens comparativas para melhorar seu desempenho no comércio internacional. Esta perspectiva ainda se perpetua na teoria econômica e na elaboração de políticas públicas com respeito ao desenvolvimento regional.

No Brasil, as discussões acerca das diversas formas de superação das desigualdades regionais fazem parte do discurso da política e da academia desde seus primórdios. A obra de Celso Furtado, *Formação Econômica do Brasil*, na qual os ciclos econômicos são analisados de forma a mostrar como no seu auge desenvolvem regiões e no seu declínio deixam as mesmas regiões no esquecimento, é ainda tema do debate teórico e empírico nas ciências sociais. Foi este o caso para a zona da mata pernambucana na produção do açúcar, das minas gerais e da Amazônia após o ciclo da borracha.

O auge da borracha estabeleceu as bases urbanas da cidade de Manaus e de algumas cidades do interior do estado do Amazonas, mas a crise manteve estas cidades na sombra do desenvolvimento do seu tempo. Com o reconhecimento da importância geopolítica da cidade de Manaus na manutenção do território na Amazônia Ocidental, o Governo Federal, em 1957, instituiu a Zona Franca de Manaus, que deveria naquele período funcionar como entreposto comercial.¹ Com o intuito de desenvolver a região, em 1967 a Zona Franca foi modificada e instituída a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), com o objetivo de transformar a Zona Franca em um centro industrial.² Essa transformação gerou na região e em Manaus mudanças socioespaciais significativas que se perpetuam até hoje.

Manaus é o centro dinâmico da Amazônia Ocidental, com o maior contingente populacional e com o PIB municipal ultrapassando o das principais capitais do Brasil.³ A SUFRAMA atua no desenvolvimento econômico da região

¹ FONSECA, Vânia. Manaus: polo de desenvolvimento regional. *Geografia*, vol. 7, outubro 1982, n. 13-14.

² FONSECA, Vânia. *Op. cit.*

³ OLIVEIRA, J. A. & SCHOR, Tatiana. *Urbanização na Amazônia: o local e o global*. Manaus: INPA/GEEA – Grupo de Estudos Estratégicos Amazônicos, 2010. p. 147-189. (Caderno de Debates, v. III)

OLIVEIRA, J. A. & SCHOR, Tatiana. Manaus: transformações e permanências, do forte à metrópole regional. In: CASTRO, Edna (Org.). *Cidades na Floresta*. São Paulo: Annablume, 2009. p. 41-98.

OLIVEIRA, J. A. & SCHOR, Tatiana. Das cidades da natureza à natureza das cidades. In: TRINDADE Jr., Saint-Clair C. da & TAVARES, Maria Goretti da Costa (Org.). *Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008. p. 15-26.

OLIVEIRA, J. A. & SCHOR, Tatiana. Espacialidades urbanas como urbanização da sociedade: as cidades e os rios na Amazônia Brasileira. In: OLIVEIRA, Mácio Piñon de; COELHO, Maria Célia Nunes & CORRÊA, Aurea-nice de Mello. (Org.). *O Brasil, a América Latina e o Mundo: espacialidades contemporâneas*. v. II. Rio de Janeiro: Lamparina; FAPERJ e ANPEGE, 2008. p. 165-185.

OLIVEIRA, J. A. & SCHOR, T. Manaus: transformações e permanências, do forte à metrópole regional. *Op. cit.*

desde 1967 e tem mostrado importante capacidade de se adaptar às mudanças no contexto econômico mundial. Esta capacidade consolida-se a partir do final dos anos 1990, intensificando-se a partir de 2000, nos projetos de novas áreas industriais que configuram o Polo Industrial de Manaus (PIM) e o projeto de Interiorização do Desenvolvimento da Amazônia (AMOC). Estes projetos estão amparados pela retórica do desenvolvimento das atividades vinculadas à bioindústria, organizados estrategicamente com o Centro de Biotecnologias da Amazônia (CBA) e com o Centro de Ciência, Tecnologia e Inovação do Polo Industrial de Manaus (CT-PIM).⁴ A consolidação do PIM se manifesta, pelo menos em princípio, na criação e consolidação do Polo de Bioindústrias, que estaria lastreado em tecnologia de ponta e agregação de valor na cadeia produtiva de produtos extrativistas, viabilizando a inserção de diversas localidades e cidades no processo de crescimento econômico. Neste contexto, o Programa de Interiorização do Desenvolvimento da Amazônia, o AMOC, tem como objetivo apoiar a interiorização do desenvolvimento econômico e social da Amazônia Ocidental, tendo como fonte de financiamento os recursos gerados pelo PIM.

A partir da abertura política de mercado do Governo Federal na década de 1990, o modelo de desenvolvimento baseado na Zona Franca de Manaus ganhou nova dinâmica que podemos caracterizar como Polo Industrial de Manaus. Esta dinâmica se consolidou a partir de 2003, com a prorrogação dos incentivos fiscais até o ano de 2023. Neste contexto, a SUFRAMA estabeleceu novas linhas estratégicas, visando produzir impacto maior no desenvolvimento da região da Amazônia Ocidental, diferenciando o período da Zona Franca do atual Polo Industrial. Este fato pode ser objetivamente considerado a partir do Objetivo XIV do Planejamento Estratégico da SUFRAMA: “Aprimorar o processo de interiorização dos efeitos do modelo Zona Franca de Manaus”. Para tal pretende “fomentar a produção no interior da região, com agregação de valores através de indústrias vinculadas que aumente a produção, a atividade econômica e renda regional”.

Nessa perspectiva, considera-se uma mudança significativa entre o período anterior a 2003, que chamaremos de Zona Franca de Manaus, para o período posterior, que denominamos de período Polo Industrial de Manaus. O forte vínculo do discurso da sustentabilidade – econômica, ecológica e social – nas políticas que ordenam o PIM, permite a adoção da seguinte hipótese de análise: a consolidação do

⁴ LIMA, Susane Patricia Melo de. *Cadeia Produtiva dos biocosméticos no Amazonas: da terra ao laboratório, do laboratório à indústria e desta ao mercado*. Dissertação de Mestrado defendida no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas, Orientadora: Prof. Dra. Tatiana Schor, 19/12/2011.

Polo Industrial de Manaus, em especial do Programa de Interiorização do Desenvolvimento da Amazônia, afetará o crescimento urbano das cidades no Amazonas. Para analisar a hipótese é necessário tecer alguns comentários acerca das cidades e da rede urbana no Amazonas.

As cidades e a rede urbana no estado do Amazonas

O processo de urbanização da Amazônia gerou um conjunto de aglomerados humanos ou uma “floresta urbanizada”⁵. Os dados do IBGE apontam a rápida concentração populacional, principalmente ao longo dos principais rios. A divisão territorial em municípios elevou alguns desses aglomerados humanos à categoria de cidade. No estado do Amazonas, principalmente ao longo da calha Solimões-Amazonas, muitas dessas cidades detêm a forma desta categoria, porém não exercem plenamente suas funções, enquanto que aglomerados humanos denominados de povoados e vilas exercem funções de cidade sem sê-la na ordem jurídica. A maneira pela qual estas funções são exercidas difere de uma cidade a outra devido a um determinado conjunto de arranjos institucionais. Esta é uma realidade específica da região e por isso merece diagnóstico e reflexão que definam a forma e a função das cidades na Amazônia brasileira, os impactos dos projetos de desenvolvimento regional nas cidades e na rede e as políticas urbanas capazes de fortalecer a rede urbana existente.

Para poder realizar uma nova tipificação da rede urbana na Amazônia, capaz de relacionar políticas públicas urbanas e o perfil de urbanização e de criar instrumentos que possam acompanhar as transformações nas cidades, é necessário, em primeiro lugar, rediscutir a periodização da rede urbana da Amazônia, em especial a da calha Solimões-Amazonas na qual se situam as principais cidades do estado do Amazonas. Roberto Lobato Corrêa⁶ considera o estudo da periodização como uma sequência de combinações desiguais das diferentes instâncias da totalidade social (econômica, jurídico-política e ideológica) na qual cada instância detém uma temporalidade específica. A periodização, neste contexto, é interpretada como função da variedade e da intensidade dos processos aos quais uma determinada região foi submetida, sendo a rede urbana a materialização desses processos.

Considerando que o trabalho Rede Funcional Urbana do Amazonas, realizado em 1976, e o Estudo de Hierarquia Urbana: estado do Amazonas, de 1990, englobavam número grande de cidades, não se detendo às especificidades in-

⁵ BECKER, B. *Amazônia: geopolítica do III milênio*. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

⁶ CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, 49(3):39-69, julho 1987.

traurbanas e interurbanas, o programa de pesquisa Rede Urbana na Calha do rio Solimões-Amazonas coordenado pelo Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira (NEPECAB), que deu origem à reflexão aqui exposta, teve como objetivo rediscutir a realidade expressa há mais de 30 anos, propondo elaborar e aplicar uma metodologia de caracterização da rede urbana no estado do Amazonas que considere tais especificidades. Para tal, foram analisadas as cidades sedes de municípios localizados ao longo da calha do rio Solimões e Amazonas visando caracterizar o perfil urbano e a rede urbana da região delimitada.

Nesse contexto, analisar o dado demográfico de maneira abstrata pouco informa sobre o papel desempenhado na hierarquia da rede urbana do estado do Amazonas, principalmente quando se considera a brutal diferença entre os dados de Manaus, com uma população de 1 milhão e 700 mil habitantes, e os da segunda maior cidade do estado, Parintins, com 102 mil habitantes.⁷ Ao abstrair Manaus da comparação, percebe-se ao longo da calha dos rios Solimões e Amazonas dois grupos distintos de cidades: o das que estão com população acima dos 50 mil e o das que estão abaixo deste número. Mesmo considerando esta diferenciação, seria demasiado simplista classificar as cidades com mais de 50 mil habitantes como cidades médias e as demais como cidades de pequeno porte, pois em uma análise mais detalhada do perfil urbano de cada cidade e de sua inserção na rede urbana, percebe-se que a tipologia e a classificação em média ou pequena não é quantitativa em termos demográficos, mas sim relacional em termos de atuação na estruturação da rede urbana da região.

Em estudos anteriores⁸ propusemos uma tipologia que incorporasse parâmetros relacionais, pois consideramos que é necessário compreender o papel de cada cidade na estruturação da rede urbana para se elaborar políticas públicas urbanas específicas para a região, sem as quais a possibilidade de desenvolvimento – aqui entendido como liberdade das pessoas que habitam estas localidades e a sustentabilidade da vida –, fica reduzida a padrões homogêneos que não modificam as estruturas sociais.

Para construir a tipologia proposta à rede urbana do estado do Amazonas, delimitaram-se alguns arranjos institucionais que poderiam, se analisados em conjunto, estabelecer uma hierarquia urbana para essas cidades – tais arranjos são: variáveis históricas, relações intra e interurbana, serviços e comércio, arrecadação de impostos, insumos para a cesta básica regionalizada, índice da construção civil, produtos extrativistas, infraestrutura urbana e fluxos de transporte.⁹

⁷ IBGE. Censo 2010.

⁸ SCHOR, Tatiana; COSTA, Danielle Pereira da & OLIVEIRA, José Aldemir de. *Urban network and territorial management: a new perspective for the Amazon Basin*. IV Congreso Internacional de Ordenamiento Territorial, San Luis Potosí, México, nov. 2007.

SCHOR, Tatiana & MORAES, A. O. O papel dos núcleos urbanos na manutenção da vida. In: CRUZ, Gustavo & ANDRADE, Saulo. *Rio Negro, Manaus e as Mudanças no Clima*. São Paulo: Instituto Socioambiental, 2008. p. 47-52.

⁹ SCHOR, Tatiana & COSTA, D. P. Rede urbana na Amazônia dos grandes rios: uma tipologia para as cidades na calha do rio Solimões – AM. In: PEREIRA, Elson & DIAS, Leila Christina. *As cidades e a urbanização no Brasil: passado, presente e futuro*. v. 1, Florianópolis: Insular, 2011. p. 129-146.

OLIVEIRA, J. A. & SCHOR, Tatiana. *Urbanização na Amazônia: o local e o global*. *Op. cit.*

Os arranjos institucionais permitiram a construção de uma tipologia própria para a rede urbana analisada a partir da infraestrutura existente, buscando compreender as dinâmicas internas e externas de cada cidade. Como resultado dos arranjos institucionais, identificaram-se na calha do rio Solimões-Amazonas/AM dois grupos distintos de cidades (médias e pequenas) e deles subgrupos (responsabilidade territorial, dinâmica econômica externa e dependente) no que se refere à construção de uma tipologia e hierarquização urbana. Tem-se, então: Cidades Médias de Responsabilidade Territorial (Tabatinga, Tefé e Parintins); Cidades Médias com Dinâmica Econômica Externa (Coari); Cidades Médias com Função Intermediária (Manacapuru e Itacoatiara); Cidades Pequenas de Responsabilidade Territorial (Benjamin Constant, Santo Antônio do Iça e Fonte Boa); Cidades Pequenas com Dinâmica Econômica Externa (Codajás, Iranduba e Carreiro da Várzea); Cidades Especiais (São Paulo de Olivença, Amaturá, Tocantins, Jutai, Uarini, Alvarães, Anori, Anamã, Silves, Uricurituba e Uruará). Com isso, foi possível elaborar tipos de cidades que são classificadas pelo seu papel na dinâmica da rede urbana.¹⁰

¹⁰ OLIVEIRA, J. A. & SCHOR, Tatiana. *Urbanização na Amazônia: o local e o global*. *Op. cit.*

A análise dos aspectos fixos permite compreender o perfil urbano de cada uma das cidades, e a análise das medidas de fluxo revela a sua interação na rede urbana que se estabelece ao longo da calha do rio Solimões-Amazonas, o que, por sua vez, permite propor uma tipologia para as cidades da região. Porém esta análise não permitiu, em um primeiro momento, identificar as variáveis relacionais de fluxo, em especial a influência oriunda de Manaus, devido ao impacto das atividades do PIM e da consolidação do AMOC na região.

Associada aos critérios demográficos tradicionais, a distribuição espacial de variáveis como infraestrutura de serviços, disponibilidade de equipamentos de saúde, segurança e do setor financeiro, tornou evidente as diferenças entre a microrregião do Alto rio Solimões e Baixo rio Amazonas, sendo as cidades situadas na calha do Amazonas e aquelas do Solimões próximas a Manaus (Iranduba; Manacapuru; Itacoatiara) as que apresentaram maior quantidade e diversidade de serviços; vale ressaltar que estas cidades constituem a Região Metropolitana de Manaus, desde 2008.

Claramente as cidades ao longo do rio Amazonas dispõem de um maior número de serviços e de infraestrutura quando comparadas com as localizadas no rio Solimões. A principal razão para esta diferença é o fato de que a rede urbana ao longo do Amazonas está conectada tanto com

Santarém quanto com Belém, recebendo influência direta destas, além de estarem localizadas no trajeto do fluxo de mercadorias e pessoas entre as duas metrópoles regionais, Belém e Manaus. Afora esta conexão, existe também a rede de transporte de mercadorias e pessoas que vêm de Porto Velho pelo rio Madeira, desembocando em Itacoatiara. A repavimentação da BR 319 deverá modificar ainda mais este quadro, fortalecendo determinados aspectos da rede urbana na calha do Amazonas no estado do Amazonas.

Outro resultado obtido nas análises dos arranjos institucionais está relacionado à dinâmica da rede urbana na calha do rio Solimões. Existe uma concentração das funções urbanas em dois pontos da rede – no alto Solimões, as cidades de Tabatinga e Benjamin Constant, e no médio Solimões, as cidades de Tefé e Coari. Estas cidades não só detêm a maioria dos serviços, mas, mais radical, só elas detêm determinados serviços se considerada a ausência de alguns elementos essenciais para a função urbana, tal qual o sistema financeiro.¹¹

A análise do conjunto dos arranjos institucionais que permitiu definir a tipologia de cidades de responsabilidade territorial é interessante, na medida em que possibilita compreender as articulações específicas entre estas e as demais cidades da calha. A tipologia adotada é importante no estudo das cidades no Amazonas, e conseqüentemente na Amazônia, pois permite resgatar a relevância do urbano em cidades que, se julgadas pelos critérios correntes e em uma escala inadequada, não se perceberia sua importância e desapareceria do mapa, como no caso de diversos mapas utilizados para representar as cidades no Brasil – veja os mapas do IBGE e também do ReCiMe¹². O argumento que aqui se estabelece é que, devido à localidade e ao posicionamento na rede urbana do estado do Amazonas, as cidades de Itacoatiara e Parintins deverão sofrer transformações físicas e econômicas decorrentes da consolidação do Polo Industrial de Manaus. Para isso, consideraremos alguns aspectos históricos, demográficos, econômicos e culturais em ambas as cidades, visando identificar quais seriam os possíveis impactos do PIM sobre as mesmas e, por conseguinte, na rede urbana no Amazonas.

Periodizando a rede urbana de Itacoatiara e Parintins

Parintins possui 102.033 habitantes, sendo assim, é a segunda cidade mais populosa do Amazonas, e Itacoatiara, a terceira com 86.839 habitantes¹³. A agropecuária (14,96%) e os serviços (74,50%) possuem participação expressiva

¹¹ SCHOR, Tatiana; COSTA, Danielle Pereira da & OLIVEIRA, José Aldemir de. *Op. cit.*
OLIVEIRA, J. A. & SCHOR, Tatiana. *Urbanização na Amazônia: o local e o global. Op. cit.*

¹² BRANCO, M. L. G. C. Algumas considerações sobre a identificação de cidades médias. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 89-112.

¹³ IBGE. Censo 2010.

no PIB municipal de Parintins e a mesma configuração se repete em Itacoatiara. Os principais repasses municipais de Itacoatiara e Parintins são, respectivamente, FUNDEB (41,93% e 46,12%), ICMS (35,39% e 26,83%) e FPM com 20,79% e 25,84% do total de transferências. Estes dados demonstram a fragilidade da economia urbana em ambas as cidades, baseada principalmente em serviços.

Para se compreender a dinâmica socioeconômica nas duas cidades, é necessário compreender a dinâmica da rede urbana da qual ambas participam. Segundo Corrêa¹⁴, a periodização da rede urbana reconstrói o tempo espacial, ou seja, coloca em evidência momentos diferenciados que caracterizam o processo de elaboração da organização espacial. Assim, propõe-se analisar a representatividade das cidades de Itacoatiara e Parintins a partir da periodização da rede urbana do Amazonas.

¹⁴ CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, 49(3):39-69, julho 1987.

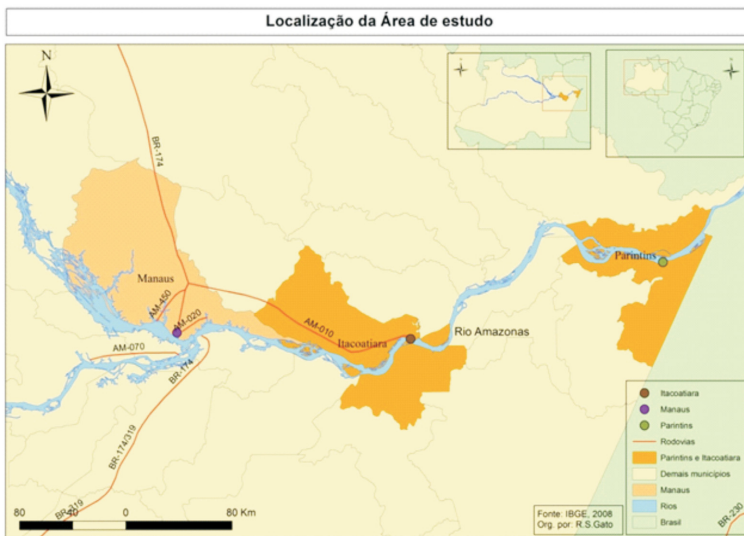


Figura 1: Mapa de Localização dos municípios e das cidades de Itacoatiara e Parintins, Amazonas

As cidades de Itacoatiara e Parintins surgem como consequência do processo de intensificação da ocupação Luso-Brasileira na Amazônia a partir do século XVII. Os luso-brasileiros, a fim de adquirir posição vantajosa, controlando a circulação de um vale, localizaram as aldeias e fortins, principalmente, às margens do rio Amazonas e, em muitos casos, na confluência de um afluente. Como exemplos, têm-se a Aldeia dos Tapajós (Santarém), Óbidos e Tefé, além de outras aldeias missionárias como

Surubiú (Alenquer), Jamundás (Faro), Gurupatiba (Monte Alegre), Maturu (Porto de Moz), Vila Bela da Imperatriz (Parintins), Saracá (Silves), Vila de Serpa (Itacoatiara), Alvelos (Coari) e Mariuá (Barcelos). Nesse mesmo período, foi fundado o Forte de São José do rio Negro, em 1669, onde se desenvolveu a aldeia missionária de Manaus. Essas aldeias, segundo Corrêa¹⁵, constituíram-se o princípio da formação da rede urbana comandada por Belém, que era o centro de exportação para Lisboa dos produtos colhidos.

¹⁵ CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. *Op. cit.*

A implantação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755) trouxe relativo desenvolvimento à rede urbana amazônica, até então embrionária, decorrente não da incorporação de novas áreas à economia colonial e o consequente aparecimento de novos núcleos dotados de funções urbanas, mas sim da expansão das atividades produtivas nas áreas já incorporadas economicamente.

A política do Marquês de Pombal (1750-1780) de inserir, de modo mais expressivo, a economia amazônica no mercado mundial, afetando a rede urbana, seguiu esses acontecimentos: 1) transferência, já em 1751, da capital do estado de Grão-Pará e Maranhão, de São Luiz para Belém, ocorrendo em 1772 a separação dos dois estados; 2) imposição do fim do poder eclesiástico e concessão de liberdade aos índios; 3) doação de sesmarias para colonos e soldados para que cultivassem a terra; 4) introdução, a partir de 1756, de escravos africanos para os cultivos comerciais que são incentivados pela empresa monopolista; 5) expansão dos cultivos de cacau, café, fumo e outros produtos, bem como a intensificação do extrativismo vegetal e da pecuária; 6) ampliação das importações de produtos manufaturados europeus; 7) criação e reativação de numerosos fortes visando à proteção da Amazônia contra interesses externos; 8) elevação, entre 1755 e 1760, de 46 aldeias missionárias à categoria de vila (entre essas, Tefé, Itacoatiara e Parintins); 9) criação em 1755 da Capitania de São José do Rio Negro, base atual no estado do Amazonas, com capital em Barcelos.

As implicações decorrentes das ações da Companhia especializaram-se de forma desigual, criando diferenciação entre os núcleos de povoamento. Surge a hierarquia político-administrativa (em cada uma das duas capitanias passa a existir uma capital, várias vilas e numerosos povoados) em cujo topo situa-se Belém.

Contudo, a estagnação econômica e regional, entre o final do século XVII e a primeira metade do século XIX, afetou a rede urbana amazônica. Dois eventos se apresentam como os principais responsáveis: a extinção em 1778 da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão e o fato de o panorama mundial não favorecer mais os produtos tropicais em geral.

Entre 1850-1920 a rede urbana amazônica ganha nova dimensão, tanto econômica quanto social, decorrente do *boom* do extrativismo da borracha revigorando a economia e o processo de urbanização. O aumento da produção da borracha baseada no extrativismo amplia a área ocupada, gerando a necessidade de novos núcleos urbanos; os já exis-

tentes são revigorados, em consequência, também, da revalorização econômica de suas respectivas hinterlândias. Esse processo intensifica as relações entre os núcleos de povoamento resultante da circulação mais intensa de mercadorias que circulavam pela densa rede fluvial amazônica. A acumulação de excedente do sistema de “aviamento”, mecanismo básico da circulação de mercadorias nesse período, e a consequente concentração de poder político, refletiram no investimento nas cidades de Manaus e Belém, tanto por parte do Estado como de capitais privados, em obras de melhoramentos urbanos.

Nesse período, a Vila de Serpa (Itacoatiara) e a Vila Bela de Imperatriz (Parintins) são elevadas a categoria de cidades, tornando-se Itacoatiara e Parintins, respectivamente. As duas cidades se modernizam graças aos investimentos propiciados pelo desenvolvimento da economia do látex, destacando-se pelo crescimento populacional e por suas economias. Em Itacoatiara, um dos fatores dessa modernização é a implantação de sua alfândega em 1872, criada para reforçar a política de autonomia empregada pelo Amazonas, a fim de sair da dependência do Pará, tornando esta um dos centros exportadores de borracha do estado, produto vindo dos mais distantes seringais, especialmente do rio Madeira e região.

Outra interessante contribuição para a periodização da rede urbana da Amazônia e no Amazonas foi realizada por Samuel Benchimol em seus estudos sobre a comunidade judaica na região. Tanto Parintins quanto Itacoatiara tiveram importantes comunidades judaicas que se formaram no período do auge da borracha e se mantiveram até a década de 1950. Benchimol, ao estudar o êxodo judaico, em especial de judeus marroquinos, que chegam à Amazônia no auge da exploração da borracha, considera cinco períodos que exemplificam bem os ciclos econômicos da região: 1) Os pioneiros (1810-1820) que, aviados por prósperos comerciantes e firmas de propriedade de judeus de Belém e Manaus, foram para o interior subindo o rio Amazonas e Solimões até Iquitos; 2) a interiorização (1820-1850), a partir dos pioneiros, os judeus subiram os rios Madeira, Purus e Tapajós trabalhando nas casas comerciais nos seringais e, de acordo com Benchimol, foram os primeiros donos regatões; 3) o *boom* do ciclo da borracha (1850-1910), quando, com mais recursos, diversas casas comerciais foram formadas e a comunidade trouxe das judarias de Marrocos novas levas de imigrantes; 4) o êxodo do interior para Manaus e Belém (1920-1950) e, por fim; 5) o tempo dos doutores (1950-1970), a diáspora carioca e paulista. Em

ambas as cidades analisadas, percebe-se o impacto principalmente dos ciclos de interiorização das comunidades judaicas e o seu êxodo com a crise econômica que abala as cidades com o fim do ciclo da borracha.

No estado do Amazonas, a cidade de Parintins teve a maior comunidade judaica, não considerando Manaus, seguida por Itacoatiara. Ambas têm até hoje cemitérios judaicos, o de Parintins com 65 lápides (de 1886 a 1980) e Itacoatiara com 44 lápides (de 1876 a 1980), ficando atrás somente de Manaus, com dois cemitérios, e seguidas de Tefé, com 25 lápides (de 1888 a 1956).

Em ambas as cidades, os descendentes de judeus marcaram a política. No caso de Itacoatiara, a principal avenida (Avenida Parque), urbanizada com árvores européias (os benjaminzeiros), foi idealizada e construída por Issac José Perez, prefeito entre 1926 e 1930. Na cultura, Parintins conta ainda hoje com a família Assayag, cujos membros são importantes compositores de músicas de boi (“toadas”) no Festival Folclórico. Nas duas cidades, o número de casas comerciais de propriedades de famílias judaicas é significativo. Mas, com a estagnação econômica, a comunidade judaica se dispersa indo a Manaus, Rio de Janeiro, São Paulo e exterior. Essa periodização étnico-religiosa exemplifica a dinâmica migratória e econômica que aconteceu na região e nos fornece elementos para entender a dinâmica da rede urbana em toda a sua complexidade.

A segunda estagnação econômica da Amazônia é resultante da decadência da borracha na região. Com a retirada de sementes e mudas de seringueiras na década de 1880, a serem distribuídas em toda Ásia, quente e úmida, a borracha brasileira ganha concorrência no mercado mundial, sendo no período de 1911-1920 ultrapassada pela produção asiática.



Figura 2: Cemitérios Israelitas em Itacoatiara (acima) e Parintins (abaixo). Fonte: Acervo NEPECAB, 2011.

A estagnação resulta na diminuição do afluxo migratório para a Amazônia, assim como a existência de certo refluxo para as áreas de origem. Uma das consequências desse processo é a diminuição absoluta da população das pequenas cidades. No entanto, nesse período, alguns dos pequenos núcleos urbanos apresentaram crescimento importante, que, por fatores presentes em sua área de influência, resultaram em certo dinamismo.

Um dos exemplos que merece destaque são as cidades do médio Amazonas “revalorizadas a partir de 1935, aproximadamente, pela introdução e difusão, pelos japoneses, da cultura da juta praticada nas várzeas do Amazonas no trecho entre Manaus e Santarém”¹⁶. O ciclo econômico da juta¹⁷ tem seu início no município de Parintins, ampliando o cultivo posteriormente para outros municípios do Amazonas e do Pará. A cidade de Itacoatiara também participará de maneira significativa nesse ciclo, que se estende de 1932 à primeira metade da década de 1980.

A história da juta em Parintins inicia com a chegada de uma missão chefiada pelo deputado Dr. Tsukasa Uetsuka, vindo do Japão, com a finalidade de escolher no município um local destinado à instalação do núcleo de Kotakuseis (como eram chamados os alunos diplomados pela Escola Superior de Colonização do Japão).

Em 1930, o agora Ministro da Agricultura do Japão, Dr. Uetsuka, cria o Instituto Amazônia, o qual recebe permissão do Governo Federal para fundar em Parintins o Instituto de Estudos Agrícolas para Imigração Japonesa, localizado onde hoje é a Vila Amazônia.

O instituto tinha como objetivo desenvolver a cultura da juta na região, mas devido à fibra não ser nativa, com sementes vindas da Índia, as primeiras experiências tiveram resultado negativo. Mas, nos anos de 1934/35, o colono e técnico agrícola Ryota Oyama conseguiu, por meio de uma série de testes, produzir pés de juta adaptados à região e semelhantes aos indianos. A partir daí, o cultivo da juta ganhou interesse não somente dos colonos japoneses, mas também dos ribeirinhos, e se tornaria a principal atividade econômica no médio Amazonas nesse período.

Na década de 1930, a cidade de Parintins contava com duas unidades prensadoras instaladas, a Brasmentol Caçapava e a Companhia Têxtil do Castanhal, que trabalhavam no processo de enfardamento da fibra da juta apertando-a em feixes a amarrando-as em fardos de 50kg. Parte da produção era exportada para as indústrias de Manaus ou para o exterior e outra parte vendida para a indústria local. A Compa-

¹⁶ CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. *Op. cit.* p. 55.

¹⁷ A juta é uma fibra têxtil vegetal que cresce em climas úmidos e tropicais. Tem sua origem na Índia, mas preferre-se atribuir a origem da *Corchorus capsularis* à região Indo-Burmânica, no sudeste da Ásia, enquanto outra espécie, a *Corchorus olitorius* é originária do Kordofan, no Sudão Anglo-Egípcio. Entretanto, a juta encontrou região privilegiada na Bacia do rio Ganges, na Índia, onde foi cultivada originalmente no ano de 1837. No Brasil, em especial no Amazonas, ela foi a matéria prima para a produção de sacarias para o café antes do surgimento do polipropileno (sacarias de plástico), uma das causas principais para o declínio desse ciclo econômico.

nhia Fabriljuta de Parintins, fundada em 1932, era a indústria de beneficiamento da cidade que produzia sacarias, telas, fios de aniagem, tapetes e outros. No ano de 1964, Parintins movimentava nos seus portos cerca de 1/3 a 1/4 da produção estadual de fibra de juta.

Em Itacoatiara, o cultivo da juta se inicia em 1950. Uma década após, as fábricas I. B. Sabbá & Cia, Chibly Abraham & Cia, Cooperativa Mista de Itacoatiara e Companhia Brasileira de Fiação e Tecelagem de Juta (Brasiljuta) passaram a funcionar, trabalhando tanto no processo de enfiamento da fibra em feixes, quanto no seu beneficiamento em sacarias. Assim como em Parintins, em Itacoatiara a juta representou o fortalecimento de sua economia pós-declínio da economia da borracha. Desse modo, as fábricas das duas cidades captavam a maior parte da produção de juta dos municípios circunvizinhos e o produto beneficiado era revendido para Manaus e Centro-Sul do país. Para a rede urbana desse período, o ciclo da juta consolidou a representatividade econômica das duas cidades em relação às demais de sua rede e dinamizou o intercâmbio comercial com a capital do estado.

A parceria entre o Estado, com os incentivos fiscais disponibilizados de Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), e o capital privado, promove a instalação das unidades industriais madeireiras, sendo Itacoatiara eleita, posteriormente, pelo Estado, como novo polo madeireiro na Amazônia. Nessa década, a cidade tem o maior crescimento demográfico de sua história, ocorrendo no início da década de 1980 a inversão populacional, ou seja, com uma maior concentração de habitantes no meio urbano que no campo. Contudo, no final da década de 1980 e início de 1990, as atividades industriais madeireiras começaram a experimentar um período de crise. Três fatores contribuíram para esse processo: 1) a discussão acerca da Constituição de 1988, que ameaçava a manutenção da SUFRAMA; 2) a recessão da economia brasileira; 3) as mudanças sofridas que permitiam a abertura do mercado nacional à concorrência externa no início da década de 1990.

Como reflexo da crise, grandes empresas foram vendidas ou fecharam, como a Carolina Indústria e Comércio de Madeiras Tropicais S/A e a Gethal Amazonas S/A. Em 1997, o município esboça sinal de mudança, com a criação do Polo Moveleiro, mas sem grande resposta, o ano de 2000 marca o fim dessa alternativa econômica.

Em 1995, com a parceria entre o governo do estado e grupo mato-grossense André Maggi, criou-se o Terminal Por-

tuário Privativo Misto de Itacoatiara (TPPMI). O terminal visava reduzir os custos de transporte da soja do Mato Grosso, até então feito pelos portos de Paranaguá, Paraná ou Santos, São Paulo. A soja sai da região da Chapada dos Parecís até o Terminal Graneleiro de Porto Velho, Rondônia, daí é embarcada em balsas que fazem o percurso até Itacoatiara pela hidrovia Madeira/Amazonas. A posição estratégica do terminal em Itacoatiara possibilita maior facilidade de escoamento da produção da soja para os Estados Unidos e reduz o percurso para a África e Europa.

Para o município de Itacoatiara, o terminal trouxe desenvolvimento em diversos setores, a saber: 1) incentivos no agronegócio pelo Grupo André Maggi, por meio da empresa Agropecuária Jesuíta Ltda, mediante o arrendamento de terras em suas três fazendas no município, para o cultivo rotativo de arroz e soja; o beneficiamento é feito pela própria empresa e comercializado em Itacoatiara e Manaus; 2) os empregos diretos e indiretos gerados pelas empresas que compõem o *holding* do Grupo André Maggi; 3) o alto volume de exportação, tendo as empresas Amaggi Exportação Importação Ltda, Bunge Alimentos S/A e Agrícola e Pecuária Morro Azul Ltda exportado, entre 1997 e 2005 mais de um bilhão e seiscentos milhões de dólares pelo terminal; 4) a terceira posição de maior PIB do Amazonas, decorrente das receitas das exportações do terminal.

Em Parintins, o ano de 1975 marca a chegada do município ao topo no ranking do efetivo de rebanho bovino no estado do Amazonas; após esse ano, até 2008, o município oscila entre a primeira e a terceira posição.¹⁸ A agropecuária cresceu de modo bastante significativo em Parintins, sendo essa uma de suas principais atividades econômicas.

A década de 1980 marca o declínio da economia da juta em Parintins, com a falência, em 1984, da principal fábrica desse setor na cidade, a Companhia Fabriljuta de Parintins. Nas indústrias do Amazonas, os custos de produção cresciam, enquanto a capacidade de absorção do mercado consumidor se reduzia. Três fatores foram responsáveis por isso:

¹⁸ IBGE. Censo Agropecuário 1974-2008.



Figura 3: Porto da Hermasa e balsa de carregamento de soja, Itacoatiara. Fonte: Acervo Nepecab, fevereiro 2011

1) trabalho em regime de expressiva capacidade ociosa e dificuldades no capital de giro das fábricas; 2) surgimento do concorrente polipropileno na produção de sacarias em plástico; 3) queda das vendas de sacas para o café, devido à diminuição da exportação deste produto.

Em decorrência desse fato, ocorre a inversão populacional no município; a cidade, pela primeira vez, concentra mais habitantes que o campo. Desde então, esta realidade se mantém: o esvaziamento da área rural do município e o crescimento populacional da cidade. Contudo, nessa mesma década, surge uma nova atividade econômica a revigorar o município pós-declínio da economia da juta. O Festival Folclórico do Boi-Bumbá de Parintins ganha fôlego nesse período, posicionando-se como a principal atividade econômica da cidade, tornando-a conhecida nacional e internacionalmente.

A periodização da rede urbana das cidades de Itacoatiara e Parintins vem fortalecer a representatividade e a importância desses dois centros urbanos para o Amazonas desde o século XVII. No período atual, o setor de serviços, em especial o ensino superior, apresenta-se como o dínamo a redefinir o papel nas cidades médias brasileiras, e para as duas cidades não é diferente.

As cidades médias, desde meados do século XIX, tinham papéis definidos, em grande parte, pela situação geográfica que ocupavam e/ou papéis político-administrativos que desempenhavam. Assim, a relevância da cidade média tinha, e ainda tem, relação direta com a área sobre a qual exercia influência. Se antes a área de influência era determinada pela distância que as pessoas estavam dispostas a percorrer para adquirir bens e serviços de uma cidade média, essa área de influência, atualmente, é caracterizada, sobretudo, por articulações espaciais que não dependem mais da continuidade territorial.¹⁹

Apesar de tradicionalmente as atividades econômicas do setor primário e secundário serem consideradas como os principais agentes do desenvolvimento, tem-se uma mudança radical na Amazônia a partir da década de 1990 e a crescente importância do setor terciário, de serviços. Sem dúvida, em muitas cidades, a principal economia é a do “colarinho branco” ou, como se costuma dizer no Amazonas, “do contra-cheque” dos funcionários públicos (de todas as esferas) e dos militares. Neste contexto, ao se analisar o espaço intra e interurbano de Itacoatiara e Parintins, pode-se perceber um novo e importante elemento na dinâmica econômica e populacional relacionada ao setor de serviços: a educação superior.

¹⁹ SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; MAIA, D. S. & GOMES, E. T. A. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). *Cidades médias...* Op. cit. p. 35-68.

Em trabalho anterior, referente à segregação socioespacial na cidade de Parintins, identificaram-se as possíveis causas de migração dos chefes de domicílio dos bairros que correspondiam à área de expansão da cidade (bairros de Itaúna I, II e Paulo Corrêa) e observou-se que a busca por educação era maior do que a busca por emprego. A busca por educação estava direcionada para os filhos já numa expectativa do ingresso desses no ensino superior disponibilizado na cidade, redefinindo o papel do ensino na constituição da rede urbana no Amazonas.

Leituras do impacto do PIM e da Zona Franca Verde: a educação superior e os mototáxis

A dinâmica econômica das cidades de Itacoatiara e Parintins apresenta grande importância, tanto no âmbito municipal, como cidades-sede dos municípios, como em termos microrregionais, haja vista o fato das atividades desenvolvidas nas cidades, principalmente com relação à saúde e educação superior, atenderem a população residente em outros municípios, tanto no estado do Amazonas, quanto no Pará.

Considerando o setor industrial, verificou-se em ambas as cidades que este é praticamente inexistente. Embora exista legalmente em Parintins a disponibilidade de uma área da cidade para implantação de um parque industrial, não existe ali nenhuma atividade produtiva que possa ser classificada como indústria. As atividades existentes envolvem movelarias com uso de baixa tecnologia, olaria, uma fábrica de asfalto, o campus da Universidade do Estado do Amazonas e a lixeira pública da cidade. A inexistência de equipamentos industriais implica inexistência de distritos industriais propriamente ditos. O único distrito industrial do estado é o de Manaus.

De acordo com o presidente da Associação de Indústria e Comércio Local (ACIPAR), Parintins não recebe nenhuma forma de incentivo (fiscal, subsídio etc.) por parte dos governos federal, estadual e municipal. O que, na visão do entrevistado, prejudica o desenvolvimento do setor. Para o presidente, outra causa para a deficiência, está associada à divulgação “equivocada” pela mídia sobre o fornecimento de energia que seria instável e de custo elevado. Segundo ele, o gargalo no fornecimento de energia refere-se à necessidade de ampliar o número de transformadores e não à capacidade de energia gerada. Este também é o caso de Itacoatiara, que no passado recente tinha um conjunto de manufaturas ligadas às madeireiras; na atualidade, em ter-

mos “industriais”, pode-se considerar somente o porto da Hermasa e a fábrica de óleo de soja, que exporta para fora da região e do país todo o óleo produzido.

De fato, durante os meses de agosto a outubro de 2010, período de seca recorde – pior seca registrada pelo Serviço Geológico do Brasil desde que os registros começaram, em 1963 –, houve falta de energia elétrica, quase diária, em todas as cidades do Amazonas, incluindo Parintins, Itacoatiara e Manaus. É importante ressaltar que o abastecimento de energia se dá em Itacoatiara e Parintins, como nas demais cidades, por termoelétrica (diesel). O combustível para Parintins é transportado por balsas próprias de Itacoatiara, talvez a única ligação entre ambas, e no período da seca o transporte do mesmo fica debilitado. Essa realidade, sem dúvida, limita a possibilidade de desenvolvimento de um setor industrial em ambas as cidades e nas demais do interior. A questão do fornecimento de energia, constância e qualidade, é um gargalo no setor industrial do Amazonas. O modelo em vigor, centrado na geração de energia por termoelétrica, além de instável, é ecologicamente contestável.

A Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) já teve um posto de atendimento na cidade de Parintins, com sede própria, onde hoje se encontra instalada a Câmara dos Vereadores. De acordo com o presidente da ACIPAR, reativar esse posto, assim como implantar uma unidade da AFEAM (Agência de Fomento do Amazonas), são fundamentais para que o desenvolvimento industrial deslanche, o que se constitui numa das metas estabelecidas pelo planejamento estratégico da gestão atual.

O Programa Zona Franca Verde (ZFV), criado pelo governo do estado do Amazonas, via SUFRAMA, assume como missão promover o desenvolvimento sustentável do estado do Amazonas, a partir de sistemas de produção florestal, pesqueira e agropecuária ecologicamente sustentáveis, socialmente justos e economicamente viáveis, tudo aliado à proteção ambiental e ao manejo de unidades de conservação e terras indígenas.

Uma das relações que os municípios de Itacoatiara e Parintins estabelecem com a Zona Franca Verde ocorre através do PROMOVE (Programa de Regionalização de Móveis Escolares da Rede Estadual de Ensino). Esse Programa, criado no ano de 2005, dentro do Programa Zona Franca Verde, respondia: (1) a uma preocupação do Estado de regionalizar a produção das carteiras escolares; e (2) às demandas relatadas e trazidas por alunos da rede pública estadual de ensino em relação às antigas carteiras escolares.

O Programa de Regionalização de Móveis Escolares é uma das mais importantes ações do Programa Zona Franca Verde para o desenvolvimento do polo moveleiro do estado, tendo como matéria-prima a madeira oriunda dos Planos de Manejo Florestal Sustentável e, além da Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SDS), Secretaria de Produção do Estado do Amazonas (SEPROR), Secretaria Estadual de Trabalho e Cidadania (SETRACI), extinta Agência de Florestas – AFLORAM e ADS, envolve instituições como Fundação Centro de Análise, Pesquisa e Inovação Tecnológica (FUCAPI), Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) e Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI). Hoje são 14 fornecedores de carteiras escolares distribuídos em 13 municípios oficiais que participam deste Programa.

Percebe-se claramente que a proposta de “interiorização do desenvolvimento”, presente no plano estratégico da SUFRAMA, não tem conseguido sair do papel. A infraestrutura para a consolidação de um Polo Industrial em Itacoatiara e em Parintins é uma das principais razões, mas não a única, pois os processos de desenvolvimento geográfico desiguais na região tendem a concentrar a grande e esmagadora maioria das atividades econômicas e os novos agentes na cidade de Manaus, mantendo com isso sua primazia na rede urbana e as desigualdades territoriais.

O que se percebe nestas cidades, e que pode estar relacionado às políticas de interiorização do desenvolvimento, é o aumento significativo da oferta de cursos do ensino superior público, principalmente da Universidade do Estado do Amazonas, além do aumento significativo do consumo de motos produzidas no distrito industrial no Polo de Duas Rodas.

O impacto do ensino público superior nas cidades

As instituições de ensino superior contribuem em muito na conformação do perfil urbano das cidades no estado do Amazonas. A cidade de Manaus, até bem pouco tempo, concentrou grande parte das atividades de ensino superior, em especial as instituições públicas. Com a criação, ampliação e consolidação dessas no interior do estado, cria-se uma nova rede de instituições atuando em mais de um local e de forma permanente. Em muitas cidades esse processo implicou posteriormente a instalação de universidades particulares e cursos de pós-graduação, em especial *as lato sensu*, motivadas pela abertura desse novo serviço.

Para se compreender em pormenores a dinâmica migratória implícita na interiorização das instituições públicas do ensino superior, foi aplicada uma série de questionários com os alunos da UFAM e UEA de Itacoatiara e Parintins (disponível em www.wix.com/nepecab) que passaram a morar em uma das duas cidades, caracterizando uma migração motivada pela busca do ensino superior.

O universo de análise foi constituído por 186 alunos em Itacoatiara – 112 na Universidade Federal do Amazonas (UFAM) e 74 na Universidade do Estado do Amazonas (UEA) – e 221 alunos em Parintins – 80 na UFAM e 141 na UEA. Devido aos mais diversos motivos, nem todos os cursos oferecidos pelas universidades foram contemplados na pesquisa, assim como estima-se que os questionários foram aplicados a 70% do total alunos migrantes.

Os questionários tinham como intuito buscar possíveis respostas para os seguintes questionamentos: – quais os municípios atendidos pela instalação das duas universidades naquelas cidades e qual a intensidade do fluxo de alunos de cada município por universidade e por cidade? – quais os municípios com alunos que realizam migração pendular²⁰ para as duas cidades? – qual o destino escolhido pelo aluno ao se formar: retornar para a sua cidade, ir para Manaus, ficar em Itacoatiara ou Parintins, ou ir para outros municípios e quais seriam esses? – o fluxo varia por curso, por universidade ou por cidade (Itacoatiara e Parintins)?

O Instituto de Ciências Exatas e Tecnologia da Universidade Federal do Amazonas de Itacoatiara disponibiliza os cursos de Sistema de Informação, Ciências Farmacêuticas, Matemática-Física, Biologia-Química, Engenharia de Produção e Química Industrial. Atende a 18 municípios do Amazonas com presença também de alunos de 4 municípios de outros estados (Belém/Pará, Porto Velho/Rondônia, São Luiz/Maranhão e Alcobaça/Bahia). O município de Manaus é o que possui o maior número de alunos migrantes, seguido de Parintins e Itapiranga (figura 4).

O Centro de Estudos Superiores de Itacoatiara da Universidade do Estado do Amazonas disponibiliza os cursos de Engenharia Florestal, Licenciatura em Informática, Normal Superior, Matemática, Educação Física e Letras. Atende a 24 municípios com presença também de alunos do estado do Pará (Itaituba). O município de Manaus é o que possui o maior número de alunos migrantes, seguido de Itapiranga e Parintins (figura 5).

Os municípios de Itapiranga, Manaus, Nova Olinda do Norte, Silves e Uricurituba possuem alunos que reali-

²⁰ A migração pendular aqui descrita refere-se somente aos deslocamentos semanais de alunos que retornam com frequência nos finais de semana para suas casas em municípios próximos a Itacoatiara e Parintins, via malha viária e/ou fluvial.

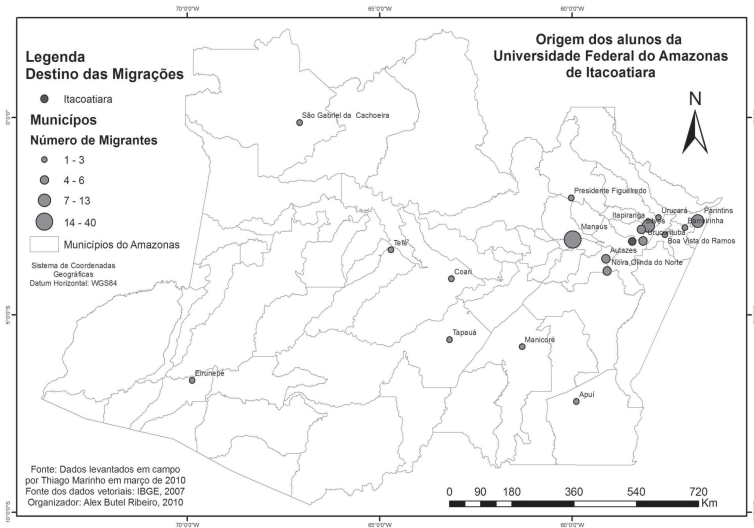


Figura 4: Origem dos alunos da Universidade Federal do Amazonas de Itacoatiara. Fonte: Dados levantados em campo por Thiago Marinho em março de 2010

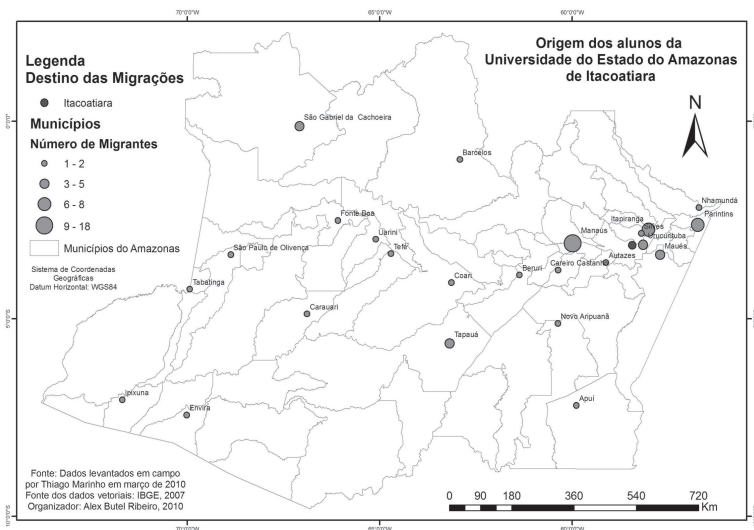


Figura 5: Origem dos alunos da Universidade do Estado do Amazonas de Itacoatiara. Fonte: Dados levantados em campo por Thiago Marinho em março de 2010

zam migração pendular para a cidade de Itacoatiara. Quando comparados migração pendular e permanente com desejo de destino futuro dos alunos da UFAM e UEA, percebe-se que o desejo de retornar ao seu município reduz significativamente da primeira para a segunda. Para os que estão morando de forma permanente na cidade, aumenta o desejo de ir para Manaus ou outro município; no caso, quase todos optaram por Itacoatiara.

Quando analisadas as perspectivas de destino futuro por curso nas duas universidades, percebe-se nas licenciaturas, que demandam número maior de profissionais no interior do estado, como o curso de Matemática e Física e Informática, o desejo de retornar ao município é maior. Por outro lado, em cursos como Química Industrial, por não terem mercado no interior do estado, a maioria dos graduados opta pela capital Manaus e/ou outras cidades fora do Amazonas.

O Instituto de Ciências Sociais, Educação e Zootecnia da Universidade Federal do Amazonas de Parintins disponibiliza os cursos de Serviço Social, Administração, Comunicação Social, Pedagogia, Educação Física e Zootecnia. Atende a 12 municípios do estado do Amazonas e do Pará, com presença também de alunos de outros estados próximos (São Luiz do Anauá/Roraima). O município de Nhamundá é o que pos-

sui o maior número de alunos migrantes, seguido de Barreirinha e Manaus (figura 6).

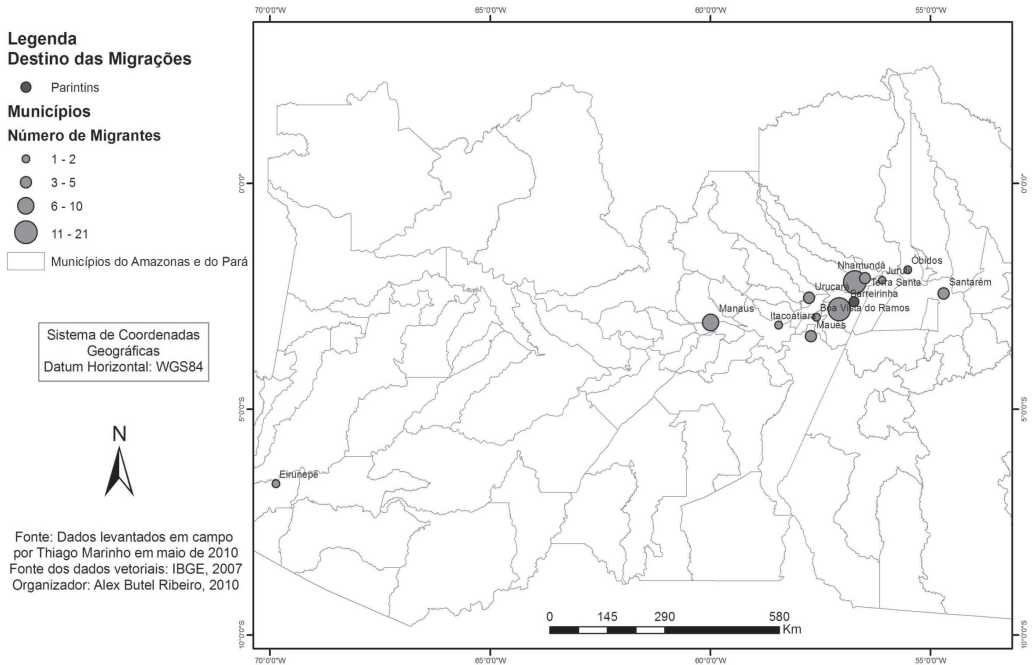


Figura 6: Origem dos alunos da Universidade Federal do Amazonas de Parintins. Fonte: Dados levantados em campo por Thiago Marinho em maio de 2010

O Centro de Estudos Superiores de Parintins da Universidade do Estado do Amazonas, por sua vez, disponibiliza os cursos de Ciências Econômicas, Direito, Pedagogia, Letras, Química, Matemática, Geografia, História, Física, Biologia e cursos tecnológicos em Gestão de Turismo e de Agroecologia. Atende a 23 municípios do estado do Amazonas e do Pará. O município de Barreirinha é o que possui o maior número de alunos migrantes, seguido de Nhamundá, Boa Vista do Ramos e Manaus (figura 7).

Os municípios de Uruará, Barreirinha, Nhamundá e Terra Santa/Pará possuem alunos que realizam migração pendular para a cidade de Parintins. Quando comparados migração pendular e permanente com desejo de destino futuro dos alunos da UFAM e UEA, os resultados se apresentam semelhantes aos que se viram em Itacoatiara, com uma redução do desejo de retorno ao município de origem para os alunos que estão morando de forma permanente na cidade. Contudo, apesar de nas duas cidades o desejo de voltar ao seu município ser a principal opção, em Parintins, tanto na

migração pendular quanto na permanente, mais da metade opta por esse destino futuro, resultado que não se apresenta em Itacoatiara. Além disso, a cidade de Parintins se apresenta como a principal opção para a fixação dos futuros graduados.

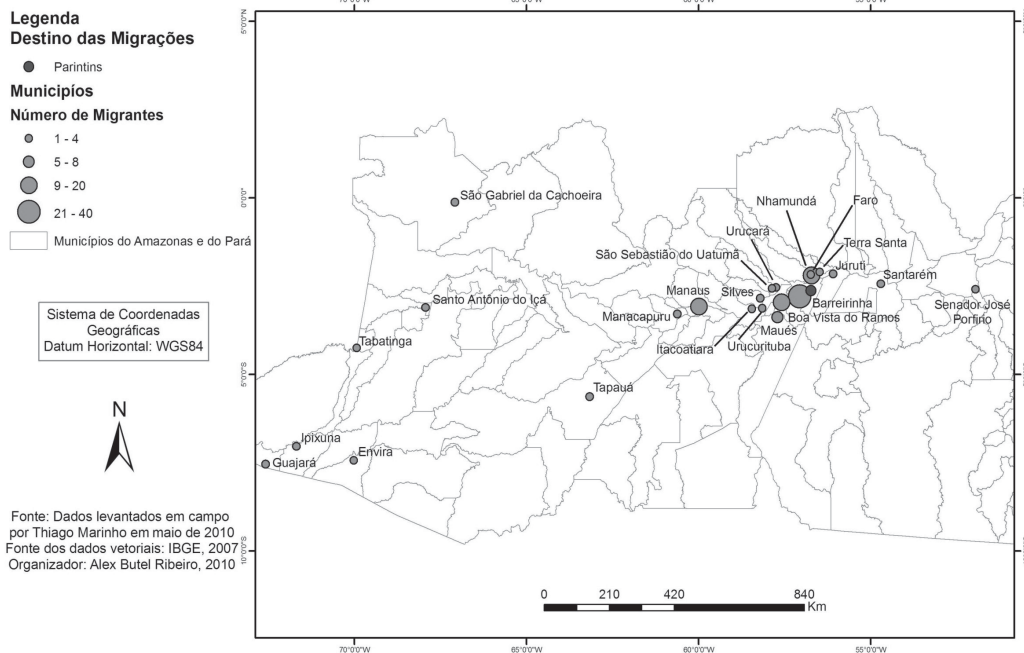


Figura 7: Origem dos alunos da Universidade do Estado do Amazonas de Parintins. Fonte: Dados levantados em campo por Thiago Marinho em maio de 2010

Quando analisados por curso os desejos de destino futuro nas duas universidades, os resultados voltam a se assemelhar com os de Itacoatiara. Cursos como Pedagogia e Letras (Língua Portuguesa), em que há demanda maior por profissionais no interior do município, aumentam o desejo dos alunos em retornar ao seu município. Contudo, em cursos como Administração e Comunicação Social, por terem mercado reduzido no interior do estado, a opção por Manaus e/ou outras cidades fora do Amazonas é a principal alternativa.

Quando consideradas as duas universidades em cada cidade, pode-se inferir que na UFAM e na UEA de Itacoatiara foram encontrados alunos de 36 municípios, sendo 31 do Amazonas e 5 de outros estados como Pará, Rondônia, Maranhão e Bahia. Em Parintins foram registrados alunos de 26 municípios, sendo 19 do Amazonas, 6 do Pará e 1 de Roraima.

Há diferenças entre a UFAM e a UEA presentes nas duas cidades. As políticas de auxílio moradia e alimentação, além das cotas territoriais com forte incentivo a candidatos do interior do estado, podem ser a explicação do motivo da configuração diferente das redes promovidas por essas universidades, mais concentrada nos municípios circunvizinhos, no caso da UFAM, e mais espalhada no caso da UEA.

Os municípios com maior número de alunos migrantes também variam para as duas cidades. Em Itacoatiara, a cidade de Manaus (que possui ligação viária) destaca-se com um grande número de alunos, seguida por Parintins, Itapiranga e Uricurituba. Em Parintins, a cidade que se destaca é Barreirinha, seguida por Nhamundá, Manaus, Boa Vista do Ramos e Maués.

Quando comparados os campus da UFAM e UEA de Itacoatiara com os de Parintins, as duas cidades apresentam características próprias. Em Itacoatiara, há um número maior de municípios atendidos e de forma mais distribuída em todo estado do Amazonas, tanto do ponto de vista espacial quanto em número de alunos migrantes por município (excedendo a regra, apenas nos municípios de Manaus, Itapiranga e Parintins o número de alunos migrantes se sobressai em relação ao dos outros municípios).

A cidade de Parintins, por sua vez, atende a um número menor de municípios, e os alunos migrantes, na sua maioria, são de municípios localizados ao redor da cidade, incluindo os do estado do Pará. Além disso, os municípios de Barreirinha e Nhamundá concentram a maioria dos alunos migrantes. Contudo, em Parintins, o índice de alunos migrantes (tanto pendular quanto permanente) que pretendem voltar para os seus municípios é maior do que em Itacoatiara, reduzindo-se em relação a esta o desejo de estabelecer-se na capital Manaus.

Na cidade de Itacoatiara, a proximidade com Manaus e a ligação entre as duas por estrada, assim como o maior número de bacharelados, propicia à capital do estado maior destaque, tanto no que se refere à maior migração de alunos, quanto à opção de destino futuro. A rede urbana de Parintins promovida pelo ensino superior acaba concentrando-se mais ao redor da cidade e do município, o que confirma a importância e a maior dinâmica desta cidade em relação às demais de sua rede.

De fato, as cidades de Itacoatiara e Parintins, com a implantação e consolidação da UFAM e UEA, tornam-se polos de referência de serviços e equipamentos especializados, antes presentes somente nas capitais Manaus e Belém.

Transporte intraurbano: as mototáxis

A frota de veículos em 2010 era composta por 73,66% de motocicletas e motonetas em Itacoatiara, e por 87,81% em Parintins. Nestas cidades, a motocicleta é utilizada de forma popularizada, como meio de trabalho, lazer e transporte. Parintins e Itacoatiara se destacam não apenas pela maior frota de motocicletas do interior do Amazonas, mas também pelo acentuado crescimento da frota em termos percentuais.

As mudanças na legislação, que incentivaram a substituição da madeira por estruturas reaproveitáveis de alumínio na indústria, foram alguns dos fatores que corroboraram com a redução na demanda por produtos madeiros – Itacoatiara possuía a única madeireira certificada do estado. A crise na indústria moveleira ocasionou uma precária situação social, com muitos trabalhadores sem ocupação tendo de tirar seu sustento na informalidade. Constatou-se que a decadência da indústria moveleira na cidade coincide com o aumento do uso das motocicletas e o aumento do número de mototaxistas. No caso de Itacoatiara, o polo madeireiro era uma esperança que acabou não se concretizando após as grandes empresas do setor, como a Gerthal, serem desativadas. Apesar da existência do porto da Hermasa, que intermedia a exportação de grãos do centro-oeste e mobiliza o público do Festival da Canção, não existe nenhuma outra atividade econômica significativa na cidade, a não ser serviços e comércio varejista e funcionalismo público. Assim, a mototáxi torna-se uma opção de atividade geradora de renda para boa parte dos jovens.

Parintins é uma cidade média com dinâmica econômica externa relacionada ao Festival Folclórico dos Bois-Bumbás, atividade que pouco agrega valor regionalmente.²¹ O comércio tem grande participação na economia local, além de contribuição significativa da indústria, agropecuária e do turismo, principalmente devido ao Festival Folclórico conhecido internacionalmente. Destaca-se também a pecuária, com 143.090 cabeças de gado (IBGE, 2009), carente entretanto de uma infraestrutura de beneficiamento. Quanto ao setor secundário, o município é constituído de microempresas voltadas para o aproveitamento de produtos regionais (indústrias madeiras, alimentícias, oleiras, confecções, naval e metalúrgica). A mão-de-obra formal é constituída praticamente pelos funcionários públicos e empregados no comércio local. Mesmo com a projeção internacional do festival folclórico, a cidade de Parintins não possui

²¹ OLIVEIRA, J. A. & SCHOR, Tatiana. *Urbanização na Amazônia: o local e o global*. *Op. cit.*

um padrão que venha a suprir a grande demanda, e os preços durante os festivais atingem níveis exorbitantes. O município apresenta um baixo nível de emprego com elevado número de pessoas no mercado informal.

O desemprego em ambas as cidades foi apontado pelos entrevistados como o principal motivo para o surgimento dos mototaxistas (principalmente em Itacoatiara). A taxa de desemprego para o ano 2000 foi de 16,41% e 15,65% para Itacoatiara e Parintins, respectivamente. O desemprego não é fenômeno apenas nas cidades amazônicas, é um fenômeno nacional desde os anos 1990, tendo o Brasil atingido, em 2002, a quarta posição no ranking do desemprego mundial. Entre a alternativa de desemprego ou viajar em busca do “eldorado” no polo industrial de Manaus, muitos optam pelo trabalho como mototaxistas.

A frota de motocicletas em Itacoatiara aumentou de 2 para 4 e em Parintins de 8 para 12 motocicletas para cada 100 habitantes, em apenas nove anos (figura 8).

A análise dos resultados obtidos por meio dos formulários aplicados em ambas as cidades comprovou que o serviço de mototaxista é uma atividade com preponderante participação masculina, com os números girando em torno de 92% (Itacoatiara) e 95% (Parintins) do total. Entretanto, os maiores faturamentos são encontrados entre as mulheres. Durante os trabalhos de

campo, constatou-se que as mulheres “transmitem mais segurança” ao usuário do serviço e, portanto, tem a preferência da clientela. Em Parintins, encontramos os mototaxistas que trabalham há mais tempo (92% acima de cinco anos), sendo que em Itacoatiara 30% trabalham há menos de cinco anos. Os dados indicam, portanto, que o serviço está consolidado em Parintins.

Quando perguntado ao entrevistado sobre sua ocupação anterior ao serviço de mototaxista, a resposta foi: emprego no comércio (28% para Parintins e 24% para Itacoa-

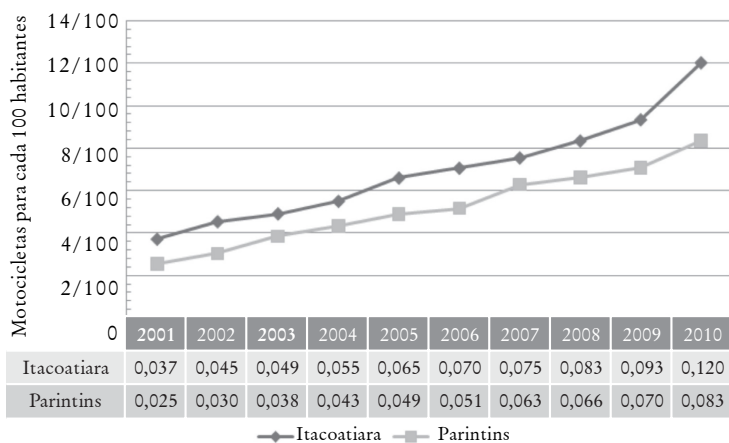


Figura 8: Frota de motocicletas e motonetas per capita em Itacoatiara e Parintins. FONTE: Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), IBGE e Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico do Amazonas (SEPLAN Amazonas). Organizado por Moises Augusto Tavares Pinto

tiara); na indústria (8% e 5% em Manaus); e em serviços gerais (13% para Parintins e 24% para Itacoatiara). Os mototaxistas que trabalhavam nas indústrias de madeira em Itacoatiara constituíram 22% e os desempregados 11%, enquanto em Parintins os que não possuíam emprego somaram 13% dos entrevistados.

No que tange ao faturamento, foi levantado o valor bruto, sem descontar nenhum gasto e considerando apenas a renda obtida por meio da mototáxi. As respostas eram dadas por faturamento diário ou semanal (o que o entrevistado pudesse afirmar com maior precisão) e posteriormente convertido para mensal, considerando, para fins de padronização, o mês de trabalho igual a 30 dias. Constatou-se que Itacoatiara possui o menor faturamento bruto – 47,97% dos mototaxistas entrevistados com faturamento bruto abaixo de R\$ 575,00 reais – em contraste com Parintins, onde 43,90% dos entrevistados possuíam faturamento bruto acima de R\$ 950,00. Em Itacoatiara, aproximadamente 30% dos mototaxistas obtinham faturamento inferior a R\$ 450,00/mês, valor menor que o salário mínimo no período.

O principal motivo dessa assimetria no faturamento deve-se ao excesso de oferta do serviço na cidade de Itacoatiara. A relação população total/mototaxista, em 2011, foi de 261/1, em Parintins, e de 86/1 em Itacoatiara, considerando apenas os regularizados. Neste caso, a regulamentação da profissão – padronização no uso de coletes com identificação, obrigatoriedade do uso do capacete para motorista e passageiro, a constante fiscalização do serviço (realizada inclusive pelos próprios mototaxistas) – foi um fator

importante para o aumento do faturamento em Parintins. Além disso, foi criado um limite de permissionários na cidade, reduzindo a oferta do serviço.

O acesso às motos dá-se principalmente pelo financiamento realizado por intermédio dos bancos, agências financeiras e pelo financiamento da própria concessionária (Banco Honda, por exemplo). Em Itacoatiara, o financiamento é utilizado por 79% dos entrevistados, que pre-

Quadro 1: Faturamento Bruto dos mototaxistas em Itacoatiara e Parintins. Fonte: dados coletados em pesquisa de campo por Moises Augusto Tavares Pinto, 2010 e 2011

Faturamento Bruto como mototaxista	Itacoatiara	Parintins
R\$ 200,00 ----- R\$ 325,00	14,29%	0,00%
R\$ 325,00 ----- R\$ 450,00	13,27%	2,44%
R\$ 450,00 ----- R\$ 575,00	20,41%	9,76%
R\$ 575,00 ----- R\$ 700,00	19,39%	14,63%
R\$ 700,00 ----- R\$ 825,00	22,45%	21,95%
R\$ 825,00 ----- R\$ 950,00	9,18%	7,32%
Acima de R\$ 950,00	1,02%	43,90%
TOTAL	100%	100%

ferem as motocicletas chinesas (por exemplo Garrini); em Parintins encontramos o inverso, ou seja, uma forte predominância da Honda que coibiu a tentativa de abrir uma concessionária da Garrini.

Os mototaxistas que se consideram endividados em Itacoatiara e Parintins constituem 74% e 26% dos entrevistados. No caso de Itacoatiara, este alto percentual reflete a participação do financiamento do veículo no faturamento bruto e também pelo fato de não se possuir outra atividade remunerada, pois em Itacoatiara 63% dos mototaxistas não têm outra atividade.

Outro dado que chama a atenção é o percentual de acidentes envolvendo motocicletas nas cidades pesquisadas. Considerando os acidentes absolutos entre o mototaxista e os outros modais, temos uma grande participação das motocicletas, o que nos levou a fazer uma ponderação pela frota de cada veículo citado na pesquisa. Em Itacoatiara, 54,55% dos acidentes foram causados por motocicletas; em Parintins esta porcentagem aumenta ainda mais, chegando a 68%.

No que tange ao nível de escolaridade, a maior parte dos mototaxistas possui ensino fundamental incompleto ou médio completo. O ensino superior é mais presente em Parintins (2,56% dos entrevistados tinham ensino superior completo e 12,82% estavam cursando a universidade), porém 38,4% dos entrevistados tinham o ensino fundamental incompleto. Já em Itacoatiara, 1% tinha ensino superior incompleto, nenhum ensino superior completo e 32,69% ensino fundamental incompleto.

Quando perguntados se possuíam outra profissão/atividade remunerada além da que exerciam como mototaxistas, 59% em Parintins e 63% em Itacoatiara, respectivamente, responderam que não. Portanto, ser mototaxista é a atividade principal para a maioria. Os que possuem outra atividade recorrem aos “bicos” ou são funcionários públicos ou prestadores de serviço que fazem do trabalho de taxista um complemento da renda.

Diante desse quadro, constata-se, nas cidades analisadas, sua frágil dinâmica econômica. No caso de Itacoatiara, muitos mototaxistas encontram-se em situação de vulnerabilidade econômica diante da relação entre o faturamento obtido e a dívida contratada para o financiamento da moto. Além disso, como a profissão é pouco regulada, o número extraordinário de mototaxistas implica menor rendimento para eles. Não é o caso de Parintins, onde a organização do sindicato e a regulação da prefeitura municipal explicam o alto faturamento dos mototaxistas.

Entretanto, o rendimento dessa atividade não está, no caso das cidades analisadas, ligado diretamente com a dinâmica econômica, mas sim ao número de mototaxistas que estão atuando na praça.

Considerações finais

O estudo da rede urbana do rio Amazonas no estado do Amazonas, com o foco no impacto do Polo Industrial de Manaus sobre as cidades de Itacoatiara e Parintins, ressalta a necessidade de uma análise multiescalar – intra e interurbana – para se compreender mais profundamente a questão. Com efeito, a consolidação do Polo Industrial de Manaus, em especial do Programa de Interiorização do Desenvolvimento da Amazônia, não está afetando o crescimento urbano das cidades amazonenses, pois os resultados mostram o baixíssimo impacto do PIM nestas cidades. Em Itacoatiara e Parintins identificamos somente dois impactos do PIM: um relacionado ao consumo de motocicletas produzidas no PIM e outro com relação à interiorização do ensino público superior, tanto pela UFAM, com recursos federais, quanto pela UEA, que recebe benefícios do PIM/SUFRAMA.

Existem algumas barreiras de infraestrutura com relação à interiorização do desenvolvimento nestas cidades. A fragilidade do sistema de abastecimento de energia é uma das principais. A dinâmica econômica em ambas as cidades está concentrada nos serviços (não especializados) e no funcionalismo público (em todas as esferas). Há poucas manufaturas e quase que a totalidade do abastecimento de gêneros alimentícios, vestuário, mobiliário, material para construção civil etc. vem de Manaus ou de outras regiões do país.

A localização geográfica, ainda importante na escala da Amazônia, não é definidora da rede urbana. A complexidade do urbano nessa região revela dinâmicas urbanas que superam sua localidade, tal como é o caso das cidades de Itacoatiara e Parintins, ambas localizadas ao longo da mesma calha de rio, porém em redes urbanas distintas. Ademais, devido às dimensões de seu território (gigantesco) e de suas cidades (diminutas quando comparadas aos rios e floresta), a escala nacional não dá conta de entender o regional e a escala local não permite voltar à discussão do nacional. Por isso, é importante navegar por uma proposta multiescalar, neste caso o da rede urbana, que ponha em diálogo o local com o nacional sem perder de vista a imensidão da floresta e dos rios, pois só assim propostas de desenvolvimento regional e urbano podem encontrar estratégias adequadas.

Tatiana Schor é graduada em Economia, doutora em Ciência Ambiental, professora do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas (UFAM), Manaus, e pesquisadora do Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira.

tschor@ufam.edu.br

Thiago Marinho é geógrafo e mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFAM, Manaus.

thp.marinho@gmail.com

Moises Augusto Tavares Pinto é economista e mestrando do Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e da Sustentabilidade da Amazônia da UFAM, Manaus.

moisesaugusto.ufam@gmail.com