

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



GÊNESE, MORFOLOGIAS E CONDIÇÃO RESIDUAL DA URBANIZAÇÃO DA PANAMAZÔNIA

GENESIS, MORPHOLOGIES AND THE RESIDUAL CONDITION OF THE PANAMAZON URBANIZATION

GÉNESIS, MORFOLOGÍAS Y LA CONDICIÓN RESIDUAL DE LA URBANIZACIÓN PANAMAZÓNICA

Darío Toscano¹

Gustavo Durán²

Paz Santelices³

RESUMO

Este artigo parte da premissa de que as análises do território Pan-Amazônico tendem a compreender os ambientes urbanos amazônicos como fenômenos isolados e autocontidos, quando na realidade são o resultado da existência de uma rede urbana historicamente interligada por meios físicos e elementos não físicos, influenciados pela esfera local e internacional. Portanto, este documento tem como objetivo propor uma desfragmentação analítica dos estudos urbanos amazônicos através de uma breve descrição cronológica e morfológica dos processos de urbanização da região amazônica de países como Equador, Colômbia, Brasil, Peru e Bolívia; onde são evidentes os marcos comuns que condicionaram os processos urbanos em toda a região Pan-Amazônica, resultando em uma urbanização de natureza “residual”

PALAVRAS-CHAVE: Urbanização, Pan-Amazônia, extrativismo, morfologia, residual.

¹ Antropólogo, urbanista, estudante del Doctorado en Desarrollo Territorial en Flacso-Ecuador. <https://orcid.org/0009-0003-0076-4326> Email: dtoscanofl@flacso.edu.ec

² Arquitecto, profesor-investigador de Flacso-Ecuador. <https://orcid.org/0000-0002-1930-0228> Email: gduaran@flacso.edu.ec

³ Arquitecta, estudiante de la maestría en Estudios Urbanos, Flacso-Ecuador. <https://orcid.org/0009-0005-9402-4066> Email: mpsantelicesfl@flacso.edu.ec

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



ABSTRACT

This article is based on the premise that analyzes of the Pan-Amazonian territory have tended to understand Amazonian urban environments as isolated and self-contained phenomena, when in reality they are the result of the existence of an urban network historically interconnected by physical and non-physical elements, influenced by the local and international sphere. Therefore, this document aims to propose an analytical defragmentation of Amazonian urban studies through a brief chronological and morphological description of the urbanization processes of the Amazon region of countries such as Ecuador, Colombia, Brazil, Peru and Bolivia; where the shared milestones that have conditioned urban processes throughout the Pan-Amazon region are evident, resulting in an urbanization of a “residual” nature.

KEYWORDS: Urbanization, Pan-Amazon, extractivism, morphology, residual.

RESUMEN

El presente artículo parte de la premisa de que los análisis sobre el territorio Panamazónico han tendido a comprender a los entornos urbanos amazónicos como fenómenos aislados y autocontenidos, cuando realmente son el resultado de la existencia de una red urbana históricamente interconectada por elementos físicos y no físicos, influenciados por el ámbito local e internacional. Por lo tanto, este documento tiene como objetivo proponer una desfragmentación analítica de los estudios urbanos amazónicos mediante una breve descripción cronológica y morfológica de los procesos de urbanización de la región amazónica de países como Ecuador, Colombia, Brasil, Perú y Bolivia; en donde se evidencian los hitos compartidos que han condicionado los procesos urbanos en toda la región Panamazónica, dando como resultado una urbanización de naturaleza “residual”.

PALABRAS CLAVE: Urbanización, Panamazonía, extractivismo, morfología, residual.

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



1 REPLANTEANDO LA LECTURA DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN DE LA REGIÓN AMAZÓNICA

El renovado interés por el análisis de los fenómenos que se han materializado en el territorio Panamazónico deriva de las profundas transformaciones que se han manifestado en este espacio respecto a la incorporación de nuevas dinámicas, funcionalidad y rol dentro de las lógicas locales y globales. En las últimas décadas se ha dado una transición de una región históricamente asociada a un “entorno vacío”, habitada únicamente por comunidades indígenas y un escenario dispuesto a las actividades extractivistas (Alexiades: Peluso, 2016. Alonso et al., 2017; Andrade, 2022; Wilson et al., 2015, Riaño; Guhl, 2022); hacia un área rebotante de procesos de urbanización, modernización, intercambio comercial y sector estratégico productivo (tal como evidencia la red vial amazónica en la *Ilustración 1*) (Gudynas, 2007; Pulecio, 2022; Bayón; Durán, 2023; Correa 2022). Esto nos obliga a replantearnos ciertas concepciones y abordajes que tradicionalmente se han relacionado a este espacio.

Los análisis sobre el territorio Panamazónico, en general, han tenido una marcada tendencia hacia los estudios locales, vinculados a una comunidad específica, a un proceso espacialmente restringido y desde una visión disciplinaria unidimensional. Dando la impresión de que estos entornos surgen y se desenvuelven de una manera independiente y fragmentada. El objetivo de las siguientes páginas es demostrar lo opuesto. Proponemos un acercamiento que aboga por la desfragmentación analítica de los estudios sobre la Amazonía vislumbrando que sus espacios urbanos no son el resultado de eventos aislados ni auto contenidos, sino la expresión de la existencia de una red de urbana profunda e históricamente interconectada por una serie de elementos físicos y no físicos, articulados y generados por influencias endógenas y exógenas. Esta concepción, primeramente, viabiliza metodológicamente el aglutinar las transformaciones amazónicas dentro de una sola espacialidad y, en segundo lugar, nos permite atrevernos a generalizar algunos grandes hitos que han determinado la constitución de esta red urbana regional desde una perspectiva que contempla la historicidad del espacio.

Vislumbrar dichos hitos demanda una revisión cronológica que dé cuenta del origen de los principales ejes urbanos Panamazónicos en los distintos países, como base para explicar sus particulares morfologías y estados actuales con relación a la localización de los nodos y conexiones viales de los mismos. De esta manera se constata que Ecuador, Colombia, Brasil, Perú y Bolivia (los países seleccionados para el estudio) arrancan sus periodos modernos de urbanización amazónica de la mano de religiosos evangelizadores y

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



exploradores buscando riquezas; para pasar a un emplazamiento urbano vinculado con el boom del caucho en el siglo XIX, dando paso finalmente a una urbanización relacionada con los mercados globales de materias primas, conflictos fronterizos, redes transnacionales, ampliación de la frontera agrícola y dinámicas migratorias en el siglo XX y XXI (Franchi et al., 2015; Revilla, 2019; Alonso et al., 2017; Betancourt; Rubiños, 2021). Es en este último periodo, vale resaltar, cuando la morfología de las ciudades amazónicas reluce su naturaleza “residual”.

En el marco de la urbanización planetaria (Revilla, 2019; Sánchez, 2022; González, 2023; Durán; Bayón, 2021), la región amazónica y los diversos recursos que contiene ha sido ofertada como un nuevo stock extractivista y de rutas comerciales para los mercados e inversores globales. Los distintos gobiernos locales han posado sobre la Amazonía la responsabilidad territorial de financiar el desarrollo nacional y regional a costa de la depredación ambiental y la extracción de sus recursos. En este escenario, la dotación de infraestructuras, servicios, vialidad y demás aspectos que detonan los procesos de urbanización, fue llevada a cabo con la intención específica de liberar los capitales y recursos territoriales. Las inversiones situadas en el espacio atraen a olas de migrantes quienes producen un espacio urbano caracterizado por periferias carentes de servicios básicos, empleo formal, vivienda digna, destinados a convivir diariamente con la contaminación ambiental, el desarrollo desigual y a la espera de incorporarse en la mancha urbana consolidada. De esta manera, la naturaleza “residual” de la urbanización amazónica, es consecuencia de un proceso en donde la producción de espacio urbano y la vida humana se desarrolla de manera informal, no planificada, espontánea, fragmentada, dispersa y dependiente a los “residuos” de capitales e infraestructuras extractivas que son utilizadas por los habitantes como la base para expandir la mancha urbana (Bayón; Durán, 2023; Durán; Bayón, 2021). Por ende, esa naturaleza o condición de residualidad, que será ilustrado más adelante, se ancla en el vínculo entre las infraestructuras y capitales formados por las actividades extractivistas, y la generación de espacio urbano que emerge como consecuencia. La “residualidad” se presenta como la dinámica subyacente, el ruido de fondo, de los procesos de urbanización amazónica en el escenario extractivista.

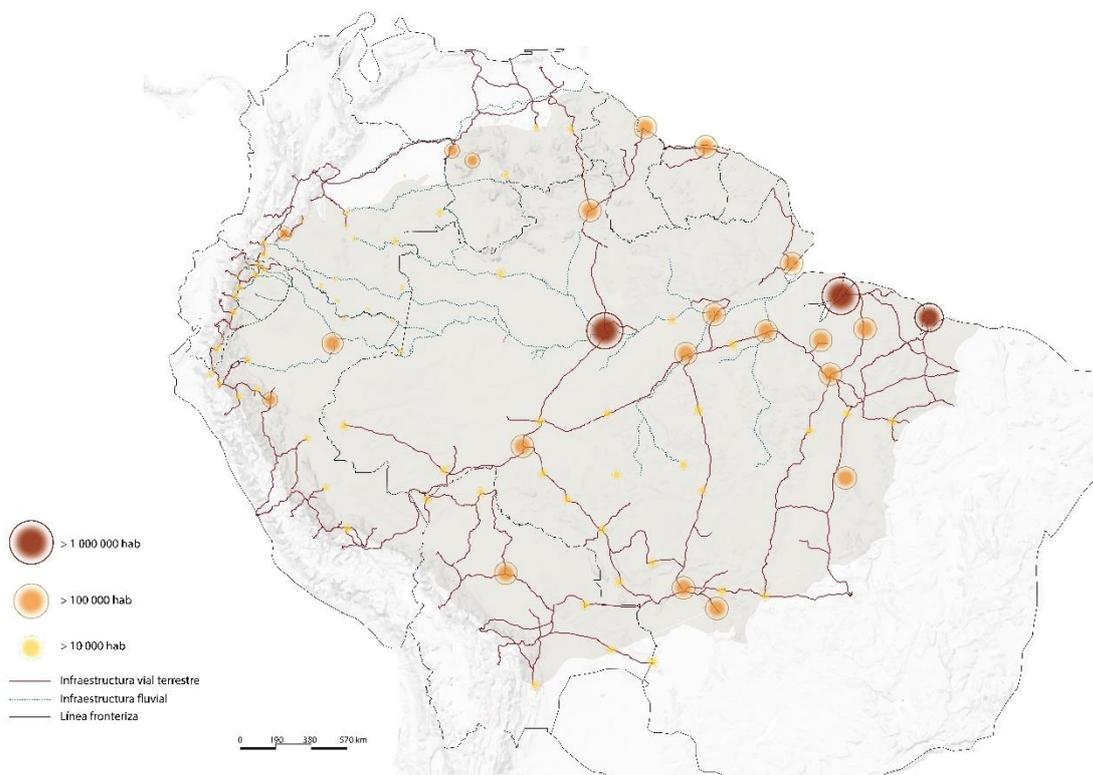
En cuanto a la organización del artículo, se efectuará un breve recorrido histórico-espacial de los principales hitos que han configurado la constitución de la actual red urbana Panamazónica en países como Ecuador, Colombia, Brasil, Perú y Bolivia. Estas cronologías estarán acompañadas de material cartográfico que evidencia las principales centralidades,

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



fragmentaciones, relaciones espaciales, redes de conexión y morfología de las ciudades de la región. A lo largo de estas descripciones se observará como gran parte de los procesos de expansión urbana amazónica están determinadas por las actividades extractivas y, por ende, vinculadas a procesos residuales de urbanización en el marco de la urbanización planetaria. Finalmente se presentarán algunos comentarios de cierre.

Ilustración 1. Infraestructura vial Panamazónica



Fuente: Elaboración Propia

2 LA URBANIZACIÓN DE LA AMAZONÍA ECUATORIANA

La urbanización moderna de la región amazónica del Ecuador comienza con la llegada de los colonizadores que comenzaron a explorar los territorios amazónicos buscando oro y nativos para evangelizar. La ciudad de Quito fue el epicentro de expansión hacia la zona nororiente mediante la fundación de la ciudad de Baeza, Archidona y Tena. En el sur y centro de la amazonía, por otro lado, la expansión colonial fue limitada ante la resistencia de los indígenas locales. Las misiones religiosas, por su parte, construyeron distintos caseríos y pequeñas urbanizaciones que sirvieron como ejes de la evangelización indígena, aunque la

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



mayor parte de la selva se mantuvo inexplorada hasta el siglo XIX (Bayón; Durán, 2023; Zárate, 2021; Bayón et al., 2020; Wilson et al., 2015).

Con el inicio del periodo republicano, empezó la expansión del modelo de hacienda y de proto urbanización en la región norte impulsada por el boom del caucho. Se establecieron edificaciones que permitieron su exportación a través del río Napo hasta Iquitos y luego a Manaus, para finalmente exportar hacia los centros industriales europeos. A mediados del siglo XX el decaimiento de la explotación cauchera fomentó la colonización agrícola y para década de 1940's la urbanización amazónica se combinó con el establecimiento de infraestructuras militares en el suroriente amazónico, debido a la guerra fronteriza con Perú (Bayón et al., 2020; Wilson et al., 2015; Sánchez, 2022).

Para mediados de siglo, misiones evangelizadoras se encargaría de crear asentamientos indígenas a modo de enclaves para extracción de recursos. En el escenario de la reforma agraria de los 60's-70's arranca la explotación petrolera en la amazonía mediante detonando la expansión de una malla de carreteras intrarregionales, el oleoducto y el desarrollo urbano de las principales centrales de procesamiento del crudo: Lago Agrio, Shushufindi y Joya de los Sachas. Así como también, numerosos pequeños nodos urbanos informales que se iban poblando por las migraciones desde la costa y sierra, como es el caso del Coca. Entre las décadas de 1970-1980 el incremento de inversiones proveniente de transnacionales extractivistas expandió la malla urbana y vial de una forma dispersa y fragmentada (Wilson et al., 2015; González, 2023; Bayón et al., 2020; Bayón; Durán, 2023).

Finalmente, desde entonces hasta la actualidad se ha venido consolidando el vínculo entre el desarrollo nacional y las rentas extractivas amazónicas. Se ha revalorizado el rol extractivo de la Amazonía a través de grandes inversiones transnacionales y nacionales en infraestructuras relacionadas con el cambio de matriz productiva y el desarrollo amazónico mediante proyectos de vivienda, energéticos y productivos, directamente relacionados proyectos mineros en el centro y sur de la región. Paralelamente, se observa un gradual crecimiento demográfico y de paisaje construido en las zonas cercanas o vinculadas con los territorios de concesiones mineras y/o petroleras (Wilson et al., 2015; Bayón; Durán, 2023; Zárate, 2021; Erazo, 2017; Barros, 2020; Sánchez, 2022; Durán; Bayón, 2021; Wilson; Bayón, 2017).

3 LA URBANIZACIÓN DE LA AMAZONÍA COLOMBIANA

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



La leyenda de “El Dorado” motivó las primeras exploraciones por parte de exploradores y misiones religiosas europeas, quienes asentaron el primer caserío en la región: San Miguel Arcángel de Mocoa. Entre los siglos XVI-XVIII la explotación de oro, la búsqueda de rutas fluviales, extracción de algunos productos y la evangelización indígena, motivaron la creación de diversos caseríos en las regiones de los departamentos de Caquetá y Putumayo (CEPAL; Patrimonio Natural, 2013; Gómez et al., 2017; Arcila, 2011).

Durante el periodo republicano, a mediados del siglo XIX, Mocoa sufrió una importante expansión espacial y demográfica al convertirse en el epicentro del comercio y acopio amazónico durante la bonanza producida por la explotación de la quina. En este mismo periodo, en el contexto post independentista, el Estado colombiano se aventuró a la Amazonía buscando asegurar su soberanía y establecer relaciones comerciales, fundando varios corregimientos administrativos, comerciales y de control fronterizo (como Sibundoy, Solano, Putumayo y Aguarico) (Arcila, 2011; Gómez et al., 2017).

Posteriormente, en las primeras décadas del siglo XX el mercado de la quina fue reemplazado por la demanda de caucho, cuya rentabilidad provocó una ola migratoria hacia Mocoa y Puerto Umbría alrededor de las cuales se formaron anillos de urbanización. Después, frente a la depresión del mercado cauchero estas zonas fueron revitalizadas por la guerra con el Perú y, desde 1930 en adelante, con el inicio de las exploraciones petroleras en la región. Elementos que reactivaron su economía, comercio, dinamismo demográfico y construcción de infraestructura (con un fuerte contenido de informalidad y no planificación por parte de las autoridades). Durante las siguientes décadas la extracción petrolera se convirtió en la principal actividad económica en este territorio (Arcila, 2011; Riaño; Guhl, 2022).

Entre las décadas de 1970-1980 inicia la depresión petrolera y comienza la producción de marihuana y hoja de coca concentrados en los territorios de Meta, Guaviare y Vaupés. Las rentas de estas economías ilícitas fomentaron una expansión de infraestructuras, comercios y vialidad formales e informales. Para la década de los 90's existe una explosión urbana en los departamentos de Caquetá, Guaviare y Putumayo, incrementando el tamaño de ciudades como Florencia, San José del Guaviare, Puerto Asís, y Mocoa. Para el siglo XXI la región amazónica está experimentando un proceso de crecimiento urbano desordenado y desarticulado en función de las economías extractivas, ilícitas y el mercado agrícola (Arcila, 2011; Santoyo, 2021; Gómez et al., 2017; Pulecio, 2022; Riaño; Guhl, 2022).

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



De esta manera, la región amazónica colombiana se conformó en dos espacios: la zona noroccidental ubicada al borde de la cordillera andina urbanizada mediante procesos de colonización soportados por el comercio interno e infraestructura estatal donde resaltan las ciudades de Florencia, Mocoa y San José de Guaviare; y la zona suroccidental, formada principalmente por economías extractivas y el comercio fronterizo, donde se encuentran Leticia, Mitú e Inírida. Ciudades que cuentan con una creciente presencia de asentamientos informales que lentamente expanden la mancha urbana (Gutiérrez et al., 2004; SANTOYO, 2021; Pulecio, 2022; Andrade, 2022; Riaño; Guhl, 2022).

4 LA URBANIZACIÓN DE LA AMAZONÍA BRASILEÑA

En el siglo XVII comienza la exploración colonial portuguesa en la actual amazonía brasileña de la mano de misiones religiosas y exploradores quienes fundaron los primeros asentamientos urbanos en las riberas de los grandes causes fluviales. Esta posición estratégica pretendía para facilitar el comercio, el control defensivo y administrativo del territorio. Este fue el escenario del nacimiento de ciudades como Belém, Manaus, Óbidos y Santarém (Texeira; De Souza, 2013; Ferreira, 2022; Santiago, 2022; Coimbra de Oliveira, 2011; Cordeiro, 2015; Godfrey; Browder, 1996).

Después, a mediados del siglo XIX, las ciudades comerciales de Belém y Manaus experimentarían un crecimiento bicefálico debido a la alta demanda internacional de caucho que atrajo trabajadores de todo el país. Desde entonces, se produjo una clara división urbano-espacial entre la Amazonía oriental y occidental que determinaría el patrón del desarrollo urbano en la región. Esta fiebre del caucho continuó hasta las primeras décadas del siglo XX, momento en el que ya se avizoraban los primeros indicios de una malla urbana amazónica. La cual fue gradualmente expandida gracias a las crecientes colonizaciones agrícolas de migrantes que aprovechaban la construcción de vialidad y las tierras disponibles para crear nuevos asentamientos (Cordeiro, 2015; Arcila, 2011).

Durante la segunda mitad del siglo XX, el gobierno brasileño enfocó grandes esfuerzos y recursos públicos para la modernización amazónica mediante proyectos infraestructurales (vialidad, energía), de minería empresarial y artesanal, hidroeléctricos, telecomunicacionales, agroindustriales (en donde resalta la producción de soja), ganaderos y turismo. Para los 1980, Belém y Manaus se consolidan como epicentros bicefálicos del crecimiento demográfico,

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



dinamización económica y puntos de comercio amazónico, consolidando anillos de asentamientos marginales e informales (Macedo de Sousa et al., 2015; Cordeiro, 2015; Monte-Mór, 2016; Coimbra de Oliveira, 2011; Sathler et al., 2009).

A finales del siglo XX y principios del XXI, el gobierno de Brasil funda y empuja la iniciativa IIRSA promoviendo el desarrollo y la integración económica, política, social y territorial sudamericana mediante la generación de un bloque productivo fuerte capaz de competir en el mercado globalizado. Dicha integración, a nivel territorial amazónico, se materializa principalmente en el “Eje Amazonas”, el cual pretende implementar sistemas multimodales de transporte para conectar a varios puertos ubicados en el pacífico colombiano y ecuatoriano, con los puertos brasileños de Macapá, Belém y Manaus. Sumando a los procesos previos de urbanización, la implementación de este proyecto va estableciendo un modelo urbano caracterizado por la creación de asentamientos mixtos alrededor de los ejes viales y fluviales vinculados con las grandes ciudades divididos entre las regiones oriental (con ciudades como Belém, Amapá, Marañón, Pará, Santarém, Tocantins y Marabá) y occidental (centralizado en el área metropolitana de Manaus) (Oliveira, 2021; Chiarella, 2011; Santoyo, 2021; Dos Santos, 2022; Cordeiro, 2022).

5 LA URBANIZACIÓN DE LA AMAZONÍA PERUANA

Entre los siglos XVI y XVIII las primeras inmersiones coloniales en la amazonía peruana estuvieron lideradas por órdenes religiosas que exploraron los ríos Napo, Marañón, Amazonas, Huallaga y Ucayali, fundando una serie de reducciones, caseríos y conventos en donde convivían con la población nativa evangelizada. Debido a la considerable distancia que existía entre éstos con la ciudad de Lima, los poblados amazónicos subsistieron con una economía autosuficiente con poca relación comercial con el exterior. Desde el siglo XVII, sin embargo, iniciaron los intentos de colonización de las tierras amazónicas para la producción agrícola y maderera, así como de destacamentos militares para control fronterizo, pero no tuvieron mayor representatividad en procesos de urbanización ni transformación del paisaje (San Román, 1994; Figallo; Vergara, 2013).

Finalmente, durante la fiebre del caucho del siglo XIX, la reducción jesuita de San Pablo de Nuevo Napeanos (ahora Iquitos) y la ciudad de Pucallpa se convirtieron en los principales centros de comercio y ejes del desarrollo urbano amazónico gracias al tráfico de productos como caucho, zarzaparrilla, alimentos y demás bienes que se intercambiaban a través de Brasil

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



hacia los mercados de Europa y Estados Unidos. La bonanza económica llevó al Estado a fomentar un rápido crecimiento de la infraestructura portuaria, de vivienda y locales comerciales. Esto vino de la mano del aumento demográfico por las migraciones de colonos en búsqueda de oportunidades de negocios y la ocupación de tierras para agricultura, quienes se asentaron de manera informal en los territorios cercanos. Como parte del boom cauchero, se fundó la ciudad de Puerto Maldonado al sur del país, enfocado en el comercio con Bolivia y Brasil. Este dinamismo comercial y de urbanización entró en depresión ante la caída de la demanda de caucho en las primeras décadas del siglo XX, producto que intentó ser reemplazado con la exportación de productos como balata, leche de caspi, tagua, etc., pero sin alcanzar el éxito previo (Desmaison et al., 2019; Barrantes et al., 2014; San Román, 1994).

Desde inicios del siglo XX, la guerra con Ecuador y Colombia, la construcción de carreteras y el inicio de las exploraciones petroleras y de gas natural, dieron paso a una mayor vinculación de la selva amazónica con el resto del país. La mejora de la vinculación comercial entre Lima-Pucallpa-Iquitos permitió el avance de la industrialización en las grandes ciudades amazónicas, construcción de proyectos energéticos, expansión de las fronteras agrícolas-ganaderas y un éxodo de colonos que permitieron el crecimiento de centros urbanos como Moyopamba, Tarapoto, Puerto Ocopa y Boca Manu. La extracción de hidrocarburos y minerales, la producción agrícola y como las economías ilegales (como la coca y la minería ilegal) se convirtieron en elementos centrales del crecimiento urbano informal y poblacional en la Amazonía desde la década de los 1980's (San Román, 1994; Raisg, 2015; Morel, 2014; Figallo; Vergara, 2013).

Para el siglo XXI, estas urbes están experimentando un importante aumento demográfico y geográfico, fomentado mayormente por las economías extractivas del petróleo, minería, agroindustrias y madereras, de la mano del crecimiento de infraestructuras viales, hidroeléctricas, puertos y demás elementos derivados del IIRSA que impactan directamente a Iquitos, Moyobamba, Chachapoyas, Pucallpa, Puerto Maldonado y Quillbamba (Vergara et al., 2014; Delgado; Barrantes, 2020; Zucchetti et al., 2020; Andrade, 2022).

6 LA URBANIZACIÓN DE LA AMAZONÍA BOLIVIANA

El inicio de la colonización y urbanización de la Amazonía boliviana arranca en el siglo XVI mediante exploradores que buscaban rutas comerciales, así como por militares que pretendían custodiar los límites fronterizos ante la expansión portuguesa, y a través misiones

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



religiosas que sentaron ciudadelas artesanales y de evangelización. Los grupos religiosos fueron los principales partícipes de la fundación de ciudades como Santísima Trinidad, Rurrenabaque, Santa Cruz de la Sierra y San Ignacio de Moxos que funcionaron como ejes comerciales, puntos de partida de inmersiones a la selva y enclaves de protección territorial (Bourgoin et al., 2001; García, 2012; Neri, 2021).

Ante la creciente demanda internacional de productos como cascarilla, caucho, goma y quina, las exploraciones hacia la región amazónica se intensificaron desde mediados del siglo XIX. Los comerciantes utilizaron las infraestructuras de las antiguas reducciones jesuitas en los departamentos de Pando y Beni como el eje de sus operaciones. En este escenario se dio una expansión poblacional y económica en nodos comerciales importantes como San Ignacio de Moxos y Rurrenabaque. Durante la segunda mitad de este siglo, se fundaron diversas ciudades fronterizas como Cobija y Guayamerín con propósitos militares para definir las fronteras territoriales con Brasil (Neri, 2021; García, 2012; Bourgoin, 2001).

El boom cauchero provocado por la 1era Guerra Mundial empujó la fundación de la ciudad de Riberalta, centro estratégico para la recolección, almacenaje y comercio de dicho producto. Después, desde mediados del siglo XX, el Estado instauró un paquete de medidas destinadas a fomentar la colonización de la región amazónica. Gracias a la expansión de conexiones y rutas comerciales concentradas en el norte y centro de la Amazonía, ciudades como Villa Tunari, San Borja, Magdalena y Puerto Quijarro adquirieron un gran dinamismo económico y demográfico. En consecuencia, además, el departamento de Santa Cruz sufrió un importante crecimiento urbano espontáneo e informal, viendo la fundación de ciudades como El Torno. Durante las últimas décadas del siglo XX, el rol económico y productivo de la Amazonía se ve envuelto en las actividades de hidrocarburos, minería y productos ilegales, principalmente en los municipios de Guanay, Mapiri y Teoponte (Neri, 2021; Pérez, 2023; García, 2012; Nogales; Paye, 2021; De Marchi, 2023; Orsgan; Guzmán, 2021).

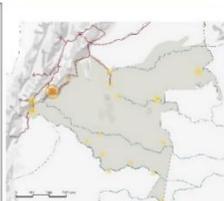
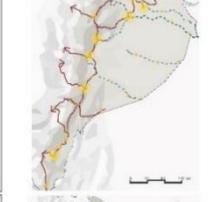
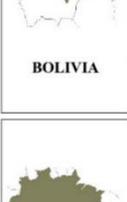
Para inicios del siglo XX, el aumento de los flujos financieros globales por la demanda de petróleo, minerales y productos como la castaña y la goma, han determinado los procesos de expansión de la mancha urbana amazónica. Las presiones transnacionales, como es el caso de la iniciativa IIRSA, también han tenido un importante impacto ante la construcción de megaproyectos viales, energéticos y productos. El tráfico de hoja de coca para la producción de estupefacientes, también, es otro de los pilares de la producción de espacio urbano y

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



dinámicas comerciales en la región. Entre las mayores ciudades amazónicas bolivianas se encuentran Riberalta, San Ignacio de Moxos, Santa Cruz de la Sierra, Trinidad, Guayamerín, San Borja y El Torno. Todas ellas poseen un fuerte componente de asentamientos informales y carentes de infraestructuras básicas (Pérez, 2023; Nogales; Paye, 2021; Guzmán, 2021; Blanes, 2021; López, 2021).

Ilustración 2. Descripción morfológica de la red Panamazónica por países

PAÍS	MORFOLOGÍA	DATOS GENERALES			
		Población	Ciudad más poblada	Cantidad de Centros poblados urbanos	Área de territorio amazónico
 COLOMBIA		335 260 hab	Florencia 156 114 hab	54	419 346 km2
<p>Los núcleos urbanos de la Amazonia colombiana de mayor jerarquía están en el sur occidental del país en cercanía a la frontera con Ecuador y a los pies de la cordillera de los Andes. La infraestructura vial principal, que parte de estos nodos, asciende hacia la cordillera y posteriormente coneluye en las llanuras del centro y norte del país. Este patrón de desarrollo vial resulta en la desconexión de múltiples asentamientos dispersos que se hallan en el interior de la Amazonia, específicamente en las zonas oriental y meridional del país.</p>					
 ECUADOR		956 699 hab	Lago Agrio 119 594 hab	15	131 000 km2
<p>La red vial de la región amazónica ecuatoriana tiene una estructura lineal que conecta los principales centros urbanos poblados a pie de la cordillera oriental de los Andes, de norte a sur. En el norte de la región la infraestructura se extiende hacia el oriente conectando otros nodos urbanos, donde vemos una concentración de asentamientos. Sin embargo, hacia el centro y sur, esta infraestructura se fragmenta y existen varios asentamientos dispersos, hacia el interior de la llanura amazónica. Algunos interconectados de manera fluvial.</p>					
 PERÚ		438 360 hab	Iquitos 261 148 hab	10	756 992 km2
<p>En el contexto peruano la red de infraestructura vial que atraviesa la región del Amazonas tiene un patrón lineal en sentido norte-sur, con ramificaciones hacia el oriente para conectar con otros centros poblados urbanos. No obstante, uno de los núcleos urbanos de mayor jerarquía ubicado al nororiente de la región, se encuentra conectado solamente por una infraestructura fluvial. Esto provoca una separación entre la conectividad lineal antes mencionada y los asentamientos nororientales.</p>					
 BOLIVIA		700 000 hab	Trinidad 122 000 hab	53	600 000 km2
<p>La infraestructura vial de la región amazónica boliviana tiene un patrón irregular que responde a la articulación de nodos urbanos que presentan aletoriedad espacial. Se percibe una mayor concentración de centros urbanos de menor jerarquía hacia el sur de la región.</p>					
 BRASIL		24 000 000 hab	Belém 2 146 595 hab	30	5 144 800 km2
<p>La morfología de la infraestructura vial en la Amazonia brasileña se caracteriza por tres patrones distintos. En la porción nororiental atlántica de la región, se observa una aglomeración de nodos urbanos de significativa importancia, incluyendo dos de alta jerarquía, lo que da lugar a una compleja red de interconexiones y circularidades entre estos centros urbanos. En contraste, la infraestructura vial experimenta un declive progresivo a medida que se adentra en el centro de la región, recuperándose posteriormente en una red más densa que se extiende hacia el sur y las fronteras occidentales. En el centro-occidental de la región, se visualiza una red vial de configuración lineal, que enlaza uno de los centros urbanos más destacados con otros ubicados al norte y al este. En la dirección noroccidental, la infraestructura vial es casi inexistente y la conectividad se establece a través de la infraestructura fluvial de varias desembocaduras y afluentes del río Amazonas.</p>					

Fuente: Elaboración propia

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



De manera general, y como se expresa en la *Ilustración 1* y la *Ilustración 2*, esta red de conexión vial y fluvial muestra una concentración de asentamientos hacia el oriente atlántico de la región, en particular hacia el nororiente donde se emplazan las ciudades de mayor jerarquía en la desembocadura del río Amazonas y hacia donde convergen varias líneas de enlace de la red de centros urbanos. Esta red, sin embargo, mengua conforme se aproxima al centro norte de la región donde la aleatoriedad espacial de los asentamientos da como resultado una fragmentación en la red vial terrestre. La conexión aparente está establecida por la red fluvial de los afluentes del río Amazonas provenientes de los Andes. Hacia el occidente de la región en el límite de la cordillera de los Andes, por su parte, la conformación morfológica de la red asume un patrón lineal y conecta a los núcleos urbanos en sentido norte – sur. En los extremos de este eje lineal existe una conexión con las redes de oriente antes descritas conformando un anillo perimetral al centro de la región. Esta amplia y compleja red de conectividad es el resultado de procesos históricos sociales y económicos de interacción entre los núcleos urbanos Panamazónicos.

7 ALGUNOS COMENTARIOS DE CIERRE

Si bien es cierto que el asentamiento de las primeras infraestructuras urbanas amazónicas ocurrió de una manera relativamente autónoma y basada en los intereses de actores locales, realmente el proceso de urbanización de este territorio respondió a un acuerdo tácito y colectivo muy amplio que coincidió en que la gran riqueza de recursos naturales, fluviales y disponibilidad de espacio, jugarían un papel central en los procesos económicos, políticos y sociales desde ese momento hasta la fecha. Es así que las primeras excursiones evangelizadoras y de exploradores sembraron la semilla infraestructural que ha crecido de manera ininterrumpida adaptándose a los respectivos auges y caídas de demanda de materiales y productos, desde el oro y el caucho, al petróleo y la coca. La morfología y características de la red urbana amazónica son el testimonio de esa historicidad de residualidad plasmada en este espacio.

La dificultad de acceso al este territorio conllevó una falta sea de control, de interés y/o de capacidades de los gobiernos centrales por promover un desarrollo urbano planificado, formal y supervisado; de manera que la producción del paisaje infraestructural amazónico, desde su propio inicio, estuvo marcado por la informalidad, la fragmentación, la carencia y demás elementos que las olas de migrantes aceptaron a cambio de beneficiarse de las migajas

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



de esos réditos económicos de la extracción. Tal como se pudo observar en las descripciones realizadas, esta naturaleza residual, por ende, se presenta como uno de los hitos, cualidades y dinámicas intrínsecas y genéticas de la producción de un espacio urbano amazónico, condicionado y edificado según determinen los movimientos del capital y la demanda comercial, mas no por principios como la habitabilidad o la calidad de vida.

Para terminar, es importante señalar que el clásico imaginario de esa Amazonía de naturaleza prístina, ocupada por comunidades indígenas, distanciada de los procesos económicos, políticos y sociales del resto de la región, poco a poco se va desvaneciendo ante la profunda transformación del paisaje que está experimentando hacia un entorno cada vez más relacionado como un entorno urbanizado. El espacio amazónico comprende uno de los pocos territorios de la región sudamericana que aún no han sido completamente impactados por los procesos de urbanización y vinculación a las lógicas globales. Pero esto, tal como hemos evidenciado, es cuestión de tiempo, principalmente debido a la rápida expansión de la mancha urbana que permite una urbanización de carácter residual. Por ende, representa un escenario valioso y atractivo para la investigación, el análisis teórico y conceptual de los diversos y complejos fenómenos que aglomera tanto a nivel cultural, político, económico, ambiental, social, como territorial.

Todos os(as) autores(as) declararam não haver qualquer potencial conflito de interesses referente a este artigo.

8 BIBLIOGRAFÍA

ANDRADE, C. Acción regional para irrumpir las economías criminales: el caso de la minería ilegal de oro en la Amazonia de Perú, Colombia y Brasil. En: GUHL Samudio, Juan Felipe & RIANO, Elizabeth UMBARILA. (Comp.) **Simposio Internacional Ciudades para la vida en la Amazonia. Memorias de 2021**. Bogotá, Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas Sinchi (2022), pp. 384-400.

ALEXIADES, M; PELUSO, D. La urbanización indígena en la Amazonia. Un nuevo contexto de articulación social y territorial. **Gazeta de Antropología**, 32 (1), 2016.

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



ALONSO, S; RAMOS DE CASTRO, Edna; GARRETA, María. 2017. Interés en torno al agua en la Panamazonia: grandes represas y estrategias empresariales. **Cuadernos del Cendes**, Año 34, No.94. Enero-abril 2017, pp. 49-76.

ARCILA, O. **La amazonía colombiana urbanizada. Un análisis de sus asentamientos humanos**. 2011. Bogotá. SINCHI.

BARRANTES, R; FIESTAS, J, HOPKINS, A. Evolución de la infraestructura de transporte y energía en la amazonia peruana. **Amazonía peruana y desarrollo económico**, Barrantes, Roxana; Glave, Manuel (Edts). Serie Estudios sobre Desigualdad 8. Instituto de Estudios peruanos, 2014, pp. 9-150.

BARROS, K. Violencias territoriales: un análisis de la producción estatal de hábitat y vivienda en la Amazonia ecuatoriana. En: GUHL Samudio, Juan Felipe & RIANO, Elizabeth, UMBARILA. (Comp.) **Simposio Internacional Ciudades para la vida en la Amazonia. Memorias de 2021**. Bogotá, Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas Sinchi (2022), pp. 207-222.

BAYÓN, M; DURÁN, G; BONILLA, A; ZÁRATE, D; GONZÁLEZ, J; ARAUJO, M; VILLAVICENCIO, J. 2020. “**VI. Lago Agrio: Barrios petroleros en el caso urbano claman por sus derechos**”. **Contested Cities Ecuador, Violencias y contestaciones en la producción del espacio urbano periférico del Ecuador**, 2020. Quito. Flacso.

BAYÓN, M; DURÁN, G. Decolonizar los estudios urbanos desde la amazonía: prácticas indígenas para disputar la urbanización planetaria. **Revista Invi**, Vol 38, No. 107, mayo 2023, pp.13-48.

BETANCOURT, M; RUBINOS, S. Colonialidad Territorial: disputas globales-locales en la Amazonía Andina (Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia). **Colonialidad Territorial y Conflictividad**, 2021, pp. 335-375. Consultado en: <https://bit.ly/48BfP7J>

BLANES, J. **El subsistema fronterizo boliviano en la globalización de los mercados ilegales**. 2017. Quito. Flacso.

BOURGOIN, M; QUIROGA, I; ALANOCA, L; FLORES, L; CHINCHEROS, J. **El Mercucio en la amazonía boliviana**. 2021. La Paz. Editorial Offset Boliviana.

CHIARELLA, R. Redes y territorio: La iniciativa IIRSA en foco. **Espacio y Desarrollo**, No. 23 (2015), pp. 5-29.

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



COIMBRA de Oliveira, J. 2011. Expansión urbana y espacialidad rural-urbana en la amazonía brasileña: el caso de una periferia urbana en Santarém-pa, Brasil. **Revista Geográfica de América Central**. Número Especial Egal, 2011, II semestre, pp. 1-12.

CORDEIRO, S. Cidades e centralidades urbanas na amazônia: dos diferentes ordenamentos territoriais ao processo de urbanização difusa. **Revista Cidades**. Vol. 12. Num. 21, 2015, pp. 305-334.

CORDEIRO, S. "Regionalizacáo, ciudades e urbanodiversidade na Amazonia Brasileira". En: GUHL Samudio, Juan Felipe & RIANO, Elizabeth UMBARIAL. (Comp.) **Simposio Internacional Ciudades para la vida en la Amazonia. Memorias de 2021**. Bogotá, Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas Sinchi (2022), pp. 238-253.

CORREA, J. Cidades e paisagens socioambientais no tecido urbano amazônico: uma perspectiva do ciclo familiar na região da Rodovia Transamazônica, Brasil. En: GUHL Samudio, Juan Felipe & RIANO, Elizabeth UMBARILA. (Comp.) **Simposio Internacional Ciudades para la vida en la Amazonia. Memorias de 2021**. Bogotá, Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas Sinchi (2022), pp. 126-139.

DE MARCHI, B. Cidades de frontera. Casos de las tierras bajas bolivianas. **Lo urbano y la urbanización en Bolivia: problemáticas y sueños**. La Paz. PNUD, 2023, pp. 161-184.

DELGADO, D; BARRANTES, S. **Diagnóstico del norte amazónico peruano**. Series Reportes 10, Técnicos, 2020. Pontificia Universidad Católica del Perú.

DESMAlSON, B; ESPINOZA, K; JAIME, K; GALLARDO, L; PENA, M; RIVERA, C. **Convivir en la Amazonía en el siglo XXI**. 2019. Lima. Fondo Editorial. Pontificia Universidad Católica del Perú.

DURÁN, G; BAYÓN, . Urbanización residual, extractivismo y emergencia de la red de ciudades amazónicas del Ecuador. En: GUHL Samudio, Juan Felipe & RIANO, Elizabeth UMBARILA. (Comp.) **Simposio Internacional Ciudades para la vida en la Amazonia. Memorias de 2021**. Bogotá, Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas Sinchi (2022), pp. 24-40.

DURÁN, G; BONILLA, A. Violencias territoriales, extractivismo y urbanización residual en la Amazonía ecuatoriana. **Ciudades y Territorios Sostenibles. Aportes desde la Academia. Alianza para el Desarrollo Urbano Sostenible**. Quito. Flacso, 2021, pp. 77-88.

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



ERAZO, N. 2017. **La red urbana amazónica: análisis multiescalar de la dinámica de urbanización**. Tesis de Maestría de Estudios Urbanos. Quito. Flacso.

FERREIRA, R. Por uma identidade urbana: a gestão dos elementos da paisagem do centro histórico de Belém (chb) do Pará. En: GUHL Samudio, Juan Felipe & RIANO, Elizabeth UMBARILA. (Comp.) **Simposio Internacional Ciudades para la vida en la Amazonia. Memorias de 2021**. Bogotá, Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas Sinchi, 2022, pp. 284-295.

FIGALLO, M; VERGARA, K. La amazonía peruana hoy. BARRANTES, R; GLAVE, M. (Edit). **Amazonía peruana y desarrollo económico**. Serie Estudios sobre Desigualdad 8. Instituto de Estudios peruanos, 2013, pp. 47-100.

FRANCHI, T; HOLANDA, R; VIANA, K. 2015. Ejes de Integración nacional y regional: El caso amazónico". **Estudios en Seguridad y Defensa**, 11(21), 2015, pp. 5-12.

GARCÍA, Á. **Geopolítica de la Amazonía. Poder hacendal-patrimonial y acumulación capitalista**, 2012, La Paz. Vicepresidencia del Estado Plurinacional.

GODFRAY, B; BROWDER, J. Desarticulated urbanization in the Brazilian amazon. **Geographical Review**. Vol. 86, No. 3. Latino American Geography jul-1996, pp. 441-445.

GÓMEZ, A; SÁNCHEZ, L; MOLINA, N; RIAÑO, E. **Pioneros, colonos y pueblos: memoria y testimonio de los procesos de colonización y urbanización de la amazonía colombiana**. Bogotá. Universidad Nacional del Colombia, 2017, pp. 157-160.

GONZÁLEZ, J. El regreso del capital al origen extractivo. Evolución de los procesos urbanos en la Amazonía norte ecuatoriana (2000-2018). En: **Eure**. Vol 49, No. 146, enero 2023, pp. 1-23.

GUDYNAS, E. **La nueva geografía amazónica: entre la globalización y el regionalismo**. 2007. Observatorio del Desarrollo. CLAES-Centro latinoamericano de Ecología Social.

GUTIÉRREZ, F; ACOSTA, L; SALAZAR, C. **Perfiles urbanos en la amazonía colombiana: un enfoque para el desarrollo sostenible**. 2004. Bogotá. SINCHI.

GUZMÁN, J. Ciudades y comunidades en la amazonía boliviana. Aproximaciones a una realidad energética contradictoria. El caso de Riberalta. **Amazonía y Expansión mercantil**

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



capitalista. Nueva frontera de recursos en el siglo XXI. Buenos Aires. CLACSO, 2021, pp. 645-708.

MACEDO de Sousa, J; RIBEIRO, B. Os reflexos da urbanização amazônica na produção do espaço urbano de imperatriz-ma. **Revista Eletrônica de Geografia**, Vol.7, Num.19, jun. 2015, pp. 94-115.

MONTE-MÓR, R. Urbanização e modernidade na amazônia contemporânea. En: LIMOAND, Ester; HAESBAERT, Régério; MOREIRA, Ruy (Comp.). **Brasil Século XXI, por uma nova regionalização. Agentes, Processos e Escalas.** 2da Edición, 2016, pp. 112-122.

MOREL, J. De una a muchas amazonías: los discursos sobre la selva (1963-2012). En: BARRANTES, R; GLAVE, M. (Edit). **Amazonía peruana y desarrollo económico.** Serie Estudios sobre Desigualdad 8. Instituto de Estudios peruanos, 2014, pp. 21-44.

NERI, J. El destino del bosque. Dependencia, capitalismo y precariedad en la amazonía norte boliviana. **Amazonía y Expansión mercantil capitalista. Nueva frontera de recursos en el siglo XXI.** Buenos Aires. CLACSO, 2021, pp. 377-428.

NOGALES, N; PAYE, L. Formación social y deforestación en la Amazonía. Transformación de los suelos boscosos desde la estructura del norte cruceño. **Amazonía y Expansión mercantil capitalista. Nueva frontera de recursos en el siglo XXI.** Buenos Aires. CLACSO, 2021, pp. 17-82.

LÓPEZ, E. Ausencias presentes del estado y la expansión aurífera en la subregión de la Amazonía boliviana. **Amazonía y Expansión mercantil capitalista. Nueva frontera de recursos en el siglo XXI.** Buenos Aires. CLACSO, 2021, pp. 947-993.

OLIVEIRA, H. **El papel de Brasil en la IIRSA. Neoestructuralismo y neoextractivismo,** 2021, Maestría de Investigación en Estudios Latinoamericanos. Quito. UASB.

ORSAG, J; GUZMAN, N. 2021. "Tecnología, modernidad y desplazamiento del conflicto social. El continuo avance de la frontera agraria en la Amazonía sur. Brasil y Bolivia (1960-2020)". *Amazonía y Expansión mercantil capitalista. Nueva frontera de recursos en el siglo XXI.* Buenos Aires. CLACSO: 137-194

PULECIO, J.2022. *La Panamazonía en 200 notas. Riesgos de crisis sistémica para la humanidad y alternativas de acción.* Bogotá. Editorial UNAD.

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



REVILLA, C. 2019. *Megaproyectos hidroeléctricos y urbanización extensiva en la Amazonía*. La Paz. Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario-CEDLA.

RIAÑO, E; GUHL, F. Sistema de asentamientos humanos en la región amazónica colombiana. GUHL, S, Juan Felipe & RIANO, Elizabeth, UMBARILA. (Comp.) **Simposio Internacional Ciudades para la vida en la Amazonia. Memorias de 2021**. Bogotá, Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas Sinchi (2022), pp. 41-63.

SÁNCHEZ, Y. Delimitación de territorios hidrosociales en la Amazonia ecuatoriana en el contexto de la urbanización planetaria. Configuración de la red hidrosocial de la cuenca alta y baja del río Napo. En: GUHL, Samudio, Juan Felipe & RIANO, Elizabeth, UMBARILA. (Comp.) **Simposio Internacional Ciudades para la vida en la Amazonia. Memorias de 2021**. Bogotá, Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas Sinchi (2022), pp. 177-194.

SAN ROMÁN, J. **Perfiles históricos de la amazonía peruana. Iquitos**. 1994. Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana.

SANTIAGO, A. História urbana na amazonia em perspectiva. **Sigma, Macapáa**. Vol. 3, No. 1, jan-jun 2022, pp.193-209.

SANTOYO, Á. Formas, sistemas y ensambles. Elementos para una geografía de la urbanización de la Amazonía colombiana. **Revista Ciudades, Estados y Política**. Vol. 8 (3), 2021, pp. 147-162.

SATHLER, D; MONTE-MÓR, R; MAGNO de Carvalho, J. As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia brasileira. En: **Nova Economia**, vol. 19, núm. 1, enero-abril, 2009, pp. 10-39.

TEIXEIRA, P; DE SOUZA, J. La ciudad en el Brasil: por una nueva comprensión del fenómeno urbano brasileño. **Anales de la Geografía**, Núm. 1, Vol. 33 (1), 2013, pp. 211-224.

VERGARA, K; FIGALLO, M; GLAVE, M. 2014. "Infraestructura en la amazonía peruana". En: BARRANTES, R; GLAVE, M. (Edit). **Amazonía peruana y desarrollo económico**. Serie Estudios sobre Desigualdad 8. Instituto de Estudios Peruanos, 2014, pp. 161-207.

WILSON, J; BAYÓN, M; DIEZ, H. Posneoliberalismo y urbanización planetaria en la Amazonía Ecuatoriana. **Revista Economía**, Vol. 67, No. 105, mayo 2015, pp. 29-57.

WILSON, J; BAYÓN, M. **La selva de los elefantes blancos**. 2017, Quito. Abya-Yala.

https://doi.org/10.20873/dez2023_5



ZÁRATE, D. **Espacios de transición urbano-rural Amazónicos: entre la expansión urbana y el capital espacial Estudio de caso: Puerto Francisco de Orellana 2000-2020, 2021**, Tesis de Maestría de Estudios Urbanos. Quito. Flacso.

ZUCCHETTI, A; FREUNDT, D; CÁNEPA, M. **Ciudades Amazónicas del Perú**. Segundo Reporte de Indicadores Urbanos. 2020. Ed. Plataforma Mi Ciudad.

Recebido em: 14/11/2023

Revisado em: 11/12/2023

Aceito em: 16/12/2023