Universidade de São Paulo
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
Departamento de Geografia

Marcos Castro de Lima

QUANDO O AMANHÃ VEM ONTEM:
A INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS E A INDUÇÃO AO PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

São Paulo
2014

Marcos Castro de Lima

QUANDO O AMANHÃ VEM ONTEM:
A INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS E A INDUÇÃO AO PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Doutor em Ciências.

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientadora: Profª. Drª. Sandra Lencioni

São Paulo
2014

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

L732q

Lima, Marcos Castro de
Quando o amanhã vem ontem: a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus e a indução ao processo de metropolização do espaço na Amazônia Ocidental / Marcos Castro de Lima ; orientadora Sandra Lencioni. - São Paulo, 2014.
298 f.

Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. Amazônia. 2. Geografia Urbana. 3. Metropolização do Espaço. I. Lencioni, Sandra, orient. II. Título.

FOLHA DE APROVAÇÃO

Marcos Castro de Lima

QUANDO O AMANHÃ VEM ONTEM:
A INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS E A INDUÇÃO AO PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Doutor em Geografia, sob a orientação da Profª. Drª. Sandra Lencioni.

São Paulo,.....de.....de 2014

_____

Prof. (a) Dr. (a).....

_____

Prof. (a) Dr. (a).....

_____

Prof. (a) Dr. (a).....

_____

Prof. (a) Dr. (a).....

_____

Prof. (a) Dr. (a).....

Dedicatória

Para meu pai, seu Francisco (1920-2011), velho lavrador, guerreiro, que mesmo distante e sem dizer uma palavra, sempre me ensinou, pela sua vida, o valor da persistência. E para minha irmã Fátima (1956-2007), a primeira de nós a partir, que num curto período, na minha mais tenra infância, foi também minha mãe.

Agradecimentos

Chegar aqui não foi fácil. Digitar estas linhas é a síntese de um processo que começou em 2009, no DINTER USP/UEA, quando ingressei no doutorado, mas não permaneci, pois a minha instituição não estava vinculada. Voltei em 2010, agora vinculado diretamente à USP. Em 2011 fiquei em São Paulo, não tive bolsa de nenhuma agência de fomento. Tive sim o próprio bolso, que sofreu para me custear. Passei o gostoso frio a que um homem do norte não está habituado. Vivi em três lugares diferentes na metrópole paulista. Li, escrevi, corrigi, refiz, reenviei... qualifiquei. E aí chega a hora em que percebemos a presença dos que nos cercam, dos que, mesmo distantes estão sempre perto, daqueles pelos quais lutamos, dos que nos acompanham e nos dão a força necessária para continuar. Esta é a hora de expressar a importância de todos e minha gratidão.

À Professora Dra. Sandra Lencioni, pelo carinho, rigor metodológico,ensinamentos, o incentivo para que eu viesse concorrer ao doutorado diretamente pela USP e a oportunidade que me deu em ser seu orientando, desde o DINTER. Quero expressar o quanto aprendi na disciplina cursada em 2011, e o quanto aprendo em cada encontro nosso.

Aos colegas do tempo em que estive em São Paulo, pelas conversas, diálogos e pela força que sempre deram: André Baldraia, obrigado por me permitir conhecer um pouco da metrópole paulista. Aos colegas de colóquio, aos amazônidas da Iquiririm, Margarida, Simone Marcela e Neliane Alves e ao camarada *"prolegômeno"* Isaque Sousa, pela força e pelas conversas sobre Geografia. Era um pouco de Manaus em São Paulo. À colega de UFAM Mírcia e sua mãe, do período em que morei na Teodoro Sampaio. Obrigado pelos almoços.

Também aos camaradas João D´Anúzio, e José Camilo, pelo cuidado até Guarulhos. A todos os meus colegas do Departamento de Geografia da UFAM, pelo convívio e pela força durante todo esse tempo.

Aos meus filhos Vanessa e Marcos Stephano, razões que sempre me incentivaram a lutar e buscar vencer.

E por fim, um agradecimento especial à minha esposa Caroline Cruz, companheira de todas as horas, que testemunhou todas as minhas lutas e dificuldades durante o doutorado, aceitando a distância do tempo em que fiquei em São Paulo e arcando comigo o ônus dessa distância. Obrigado e desculpe-me, minha "nêga".

Apresentação

A predominância é do verde, que se combina com as múltiplas tonalidades das águas que correm sempre para um rio maior e a partir deste para o oceano. Estas águas formam múltiplas tonalidades, que podem ir de um tom esverdeado, passando pelo turvo carregando os sedimentos do grande Rio Amazonas, até as águas pretas do Rio Negro, outro gigante cujo nome expressa esta tonalidade ímpar dos rios amazônicos. É este grande rio de águas escuras que vem testemunhando todo um processo de produção socioespacial cuja expressão vai ganhando as feições metropolitanas.

Esse processo de feições metropolitanas se impõe e conflita com a produção socioespacial preexistente, gerando conflitos de espacialidades que se chocam, mas também se complementam para formar outras espacialidades, como sínteses de dimensões múltiplas, que imbricadas promovem o constante refazer do ponto de vista da produção do espaço.

Os processos socioespaciais que conferem as feições metropolitanas na Amazônia Ocidental, com particularidade no Estado do Amazonas, constituem o produto da imbricação de três dimensões distintas e ao mesmo tempo complementares, que atuam sobre o espaço e produzem novas espacialidades e novas espacializações. Trata-se de três dimensões, que imbricadas produzem uma quarta.

A ação dessa tríade sobre o espaço é fundamental para se compreender as transformações que se dão nos lugares. Ela permite novas formas de regionalização geradoras de novos valores, novas expressões e novas paisagens, apresentando dessa forma o novo que destrói, mas também pode produzir algo novo, num constante refazer.

No caso da Amazônia Ocidental e do Amazonas, esse processo ocorre a partir de uma importante ação política: a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus em maio de 2007, permitindo uma nova regionalização cujo protagonismo será o da metrópole Manaus sobre sete municípios que lhe são limítrofes, um não limítrofe (Manacapuru) incorporado à região metropolitana em dezembro de 2007 e mais cinco também não limítrofes, incorporados oficialmente a partir de outubro de 2011. Trata-se, portanto, de uma região metropolitana com treze municípios.

Estes municípios que compõem a Região Metropolitana de Manaus são extensos do ponto de vista territorial, com seus núcleos urbanos, exceto a metrópole, constituindo pequenos pontos

em meio ao gigantismo da floresta e das dimensões territoriais municipais. A soma da área dos oito municípios originais e que possuem maior ênfase no Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus, o PDIRMM, é de 101.475 km^2. Isto equivale a afirmar que é uma área maior que estados como Pernambuco, Rio de Janeiro e Santa Catarina, por exemplo, o que marca o seu gigantismo territorial. Se forem incluídos os cinco últimos que passaram a fazer parte, a área territorial passa a possuir um total de 127.119 km^2. Toda essa extensão é marcada historicamente por uma urbanização dispersa em poucos núcleos urbanos, e concentrada em sua metrópole Manaus, que possui mais da metade da população de todo o Estado do Amazonas. A concentração não se resume ao aspecto demográfico, pois do ponto de vista das riquezas e da importância política, há ainda uma maior concentração.

A Região Metropolitana de Manaus, e suas dimensões territoriais superlativas é produto de uma imbricação de três dimensões atuantes no espaço: a dimensão política, que a instituiu, a dimensão jurídica, que a legitimou e a dimensão ideológica, que a sustenta no discurso e fortalece as ações.

Cabe ressaltar que o processo de metropolização e as expressões metropolitanas não ocorrem em toda a extensão da região metropolitana. Ele é seletivo em alguns lugares, que apresentam-se mais atrativos para as ações combinadas do Estado e do capital privado que se espacializa pelas ações do setor imobiliário na margem direita do Rio Negro, em Iranduba. Nos demais municípios o processo fica mais no discurso e em algumas áreas, como as de várzea, ele dificilmente chegará, em virtude da forte influência de um tempo cíclico e ecológico, vinculado ao subir e descer das águas, no período das enchentes e vazantes sazonais. O município de Careiro da Várzea constitui um exemplo disso

Busca-se, portanto, nesta tese, a compreensão da institucionalização de uma região metropolitana singular, que expressa a heterogeneidade de um país de grandes dimensões e grande diversidade regional como o Brasil. Compreendê-la, é compreender esta heterogeneidade, repensar conceitos e saber em que a Amazônia Ocidental tem para contribuir com as análises sobre a produção do espaço a partir da realidade de sua região metropolitana singular, que traz as marcas da tríade atuante sobre o espaço e produz a síntese de uma dimensão socioespacial, num processo que revela a dialética nas relações entre os homens e entre estes com o meio natural amazônico, onde nem sempre o primado da técnica, dos tempos rápidos e dos discursos globalizantes conseguem predominar, muito embora estejam ali sempre presentes.

Resumo

LIMA, M. C. **Quando o amanhã vem ontem: A Institucionalização da Região Metropolitana de Manaus e a Indução ao Processo de Metropolização do Espaço na Amazônia Ocidental.** 2014. 302 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

Esta tese analisa o processo de metropolização do espaço na Amazônia Ocidental a partir da institucionalização da Região Metropolitana de Manaus, ocorrida em maio de 2007. Para tanto é feita uma análise que considera três dimensões atuantes no espaço e que contribuem para a sua produção e expressão socioespacial. Esta tríade analítica é composta pela dimensão política, que produz as ações determinantes na institucionalização da região metropolitana, pela dimensão jurídica, que confere a base de ação da dimensão política e lhe dá legitimidade para esta ação, e por fim a dimensão ideológica, que se imbrica com as duas outras e produz os discursos, as idéias, produzindo dessa forma novas práticas e novas formas de produção do espaço. Esta imbricação vai produzir uma quarta dimensão, a síntese das imbricações entre as três anteriores, constituindo a dimensão socioespacial. É a partir desse pressuposto que é analisada a institucionalização da região metropolitana, e a metropolização, que se caracteriza por um processo de indução a que espaços não metropolizados se tornem espaços metropolizados, visto que, pela dimensão jurídica, ambos constituem espaços metropolitanos, pois ao se instituir um conjunto de municípios limítrofes à metrópole como municípios metropolitanos, se confere um caráter de legitimidade jurídica, o que possibilita tanto ao Estado, com a infraestrutura, quanto ao capital privado, não somente mas principalmente com o setor imobiliário, atuarem nesse processo de metropolização induzida. Ou seja, primeiro se delimita, se estabelece um marco jurídico a esta delimitação e posteriormente se estabelecem as ações, produzindo realidades que irão conflitar com aquelas já existentes, destruindo espacialidades preexistentes e estabelecendo outras, cujo caráter será metropolitano. É o que já se pode constatar numa pequena parte da Região Metropolitana de Manaus, no município de Iranduba, onde se percebe a intensidade das ações do Estado e do setor imobiliário. Mas isso não ocorre em todos os lugares daquela que se constitui numa região metropolitana de dimensões territoriais superlativas. Careiro da Várzea não faz parte desse processo, mesmo estando próximo à metrópole e sendo um dos municípios metropolitanos. O gigantismo desta região metropolitana singular permite, portanto, a compreensão da complexidade do que vem a ser a regionalização metropolitana na Amazônia, especialmente de sua porção ocidental, com todas as contradições inerentes às imbricações envolvidas na produção do espaço.

Palavras chave: Amazônia Ocidental, Região Metropolitana de Manaus, Metropolização do Espaço, Ponte Rio Negro, Plano Diretor Integrado.

Abstract

LIMA, M. C. **When tomorrow comes yesterday: The Institutionalization of the Metropolitan Region of Manaus and Induction to the space Metropolization Case Western Amazon.** 2014. 302 f. Thesis (Ph.D.) - Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

This thesis analyzes the process of space metropolis in western Amazonia from the institutionalization of the Metropolitan Region of Manaus, which occurred in May 2007. Much is taken for an analysis that considers three dimensions in space active and contributing to its production and expression socioespacial. This analytical triad consists of the political dimension, which produces decisive actions in the institutionalization of the metropolitan area, the legal dimension, which gives the basis for policy action dimension and gives legitimacy to this action, and finally the ideological dimension, which overlaps with the other two and produces discourses, ideas, thereby producing new practices and new forms of production space. This overlap will produce a fourth dimension, the synthesis of overlapping of the previous three, constituting the socio-spatial dimension. It is from this premise that analyzes the institutionalization of metropolitan and metropolis, which is characterized by an induction process that spaces do not become of the metropolis spaces, since the legal dimension, both are metropolitan areas, because when establish a set of neighboring municipalities as the metropolis metropolitan municipalities, it gives a character of legal legitimacy, which allow both the State with the infrastructure, as private capital, not only but especially with the real estate industry, acting in this process of becoming cities induced. Ie first delimits establishes a legal framework to this definition and then settle the shares, producing realities that will conflict with existing ones, destroying existing spatiality and establishing other, whose character will be metropolitan. This is what we can already see a small part of the Metropolitan Region of Manaus, in the municipality of Iranduba where you realize the intensity of the actions of the state and the industry. But this does not happen everywhere of what constitutes a metropolitan area of superlative territorial dimensions. Careiro of Várzea not a part of this process, even close to the metropolis and one of the metropolitan municipalities. The enormity of this unique metropolitan area, so it gives an understanding of the complexity of what is to be the metropolitan regionalization in the Amazon, especially in its western portion, with all the contradictions inherent intricacies involved in the production of space.

Keywords: Western Amazon, Metropolitan Region of Manaus, Metropolization Space, Rio Negro Bridge, Integrated Plan Director.

Sumário

Agradecimentos vi
Apresentação vii
Resumo ix
Abstract x
Listas de Ilustrações xiii
Lista de siglas xv

Introdução 16

Capítulo 1 – Amazônia Ocidental: a produção da urbanização dispersa e concentrada 37
1.1 A urbanização da Amazônia 40
1.2 Para além da rede urbana dendrítica/ribeirinha 52
1.3 - Metrópole, metropolização e região metropolitana: o contexto da Amazônia Ocidental 65
1.3.1 – A metrópole *na* e *da* Amazônia 65
1.3.2 – A metropolização 71
1.3.3 – A Região Metropolitana 74

Capítulo 2 – Manaus: da *civilização de palha* à metrópole 82
2.1 – Produção de novas espacialidades: a vila quis ser uma *Paris nos Trópicos* 83
2.2 – Desenvolvimentismo e Zona Franca: a metrópole se consolida como tal 96
2.2.1 – A metrópole como expressão do processo de industrialização 97
2.3 – Manaus como metrópole atual: uma expressão da concentração na Amazônia Ocidental .110
2.3.1 – A implantação da Zona Franca, a concentração industrial e a produção do espaço em Manaus 114

Capítulo 3 – O Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus e a ação político-jurídico-ideológica na produção de um novo espaço 132
3.1 Espaços metropolizados, não metropolizados e metropolitanos 133
3.2 O Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus e os discursos que induzem à metropolização do espaço 137
3.2.1 A construção da consciência de um cidadão metropolitano 144
3.2.2 Um discurso e uma proposta contidos no PDIRMM: a RMM como eixo articulador panamazônico 146
3.2.3 A sub-regionalização da Região Metropolitana de Manaus no contexto do PDIRMM 148
3.2.4 A produção ideológica de vocações funcionais: Cidades Portais e Cidades Articuladoras na proposta do PDIRMM para a Região Metropolitana de Manaus 151
3.2.5 – A produção ideológica de vocações econômicas: os municípios da Região Metropolitana de Manaus como Polos Econômicos na proposta do PDIRMM 159

Capítulo 4 – Além da metrópole, os três segmentos espaciais no contexto da Região Metropolitana de Manaus: uma proposta de compreensão de sua heterogeneidade socioespacial 173
4.1. Olhando para a margem direita: a ponte Rio Negro e a expansão imobiliária em Iranduba 175

4.1.1 – A Ponte Rio Negro como indutor da metropolização da margem direita 175
4.1.2 – A ponte como produto do contexto político do novo-desenvolvimentismo brasileiro 181
4.1.3 A metropolização induzida: atuação do setor imobiliário e a propaganda na margem direita do Rio Negro 195
4.1.4 Metropolizar é preciso, mas há seletividade 210
4.2. Segmento espacial varzeano: Careiro da Várzea, a cidade anfíbia 224
4.3. Rodovias e rios: o segmento espacial rodofluvial e a contiguidade espacial com a metrópole 244
4.4. A dimensão triádica na análise da RMM: os contextos político, jurídico e ideológico 252
4.4.1 A dimensão política: e nasce a "maior" região metropolitana 253
4.4.2 Dimensão jurídica: o legitimar do não ser mas sendo 261
4.4.3 Dimensão ideológica: a produção dos discursos e imagens do metropolitano 271
4.4.4 As imbricações da tríade 279

Considerações Finais 282

Referências 292

Lista de Ilustrações

Figura 1 - Esquema analítico triádico das dimensões de análise da Região Metropolitana de Manaus 29
Figura 2 - Vila de Pitinga, uma *Company Town* no município de Presidente Figueiredo 59
Figura 3 - Desenho da Vila da Barra, futura Manaus 86
Figura 4 - Desenho da Vila da Barra com charcos 87
Figura 5 - As condições precárias da produção e defumação da borracha extraída 102
Figura 6 - Esquema piramidal das relações de dependência econômica do sistema de aviamento na Amazônia 103
Figura 7 - O Teatro Amazonas sendo concluído em 1896 105
Figura 8 - Os objetos geográficos de frente e de costas para o rio 109
Figura 9 - Reprodução da Cidade Flutuante 119
Figura 10 - Fotografia dos anos 1950 da Cidade Flutuante 120
Figura 11 - Fotografia das coberturas de palha da Cidade Flutuante 120
Figura 12 - Ocupação na margem da rodovia Manuel Urbano, km 4, que liga Manaus a Manacapuru 122
Figura 13 - Avenida Eduardo Ribeiro no centro da Manaus atual 125
Figura 14 - Avenida Eduardo Ribeiro alagada na década de 1950 126
Figura 15 - Avenida Eduardo Ribeiro alagada em 2012 127
Figura 16 - Avenida Floriano Peixoto no centro de Manaus alagada em 2012 127
Figura 17 - Ocupação na rodovia Manuel Urbano após a inauguração da Ponte Rio Negro 170

Figura 18 - Inauguração da ponte estaiada sobre o Rio Pinheiros em maio de 2008 179
Figura 19 - Inauguração da Ponte Rio Negro em outubro de 2011 181
Figura 20 - Projeto da Cidade Universitária da Universidade do Estado do Amazonas - UEA.. 185
Figura 21 - Outro ângulo da Cidade Universitária da UEA 186
Figura 22 - Duplicação da rodovia AM-070, que liga Manaus a Manacapuru 186
Figura 23 - Firmas de materiais de construção acompanham o avanço do setor imobiliário ao longo da rodovia Carlos Braga, que liga Manaus à sede de Iranduba 193
Figura 24 - Firmas de materiais de construção de menor porte 193
Figura 25 - Pequena loja de materiais de construção 194
Figura 26 - Residência comercializando estacas de cimento na rodovia Carlos Braga 194
Figura 27 - Cartaz de propaganda de uma empresa imobiliária que atua no município de Iranduba 198
Figura 28 - Propaganda resumida e informal em Iranduba 199
Figura 29 - Várias opções de medidas de terrenos..... 199
Figura 30 - Propaganda das unidades habitacionais do Condomínio Viver Melhor 201
Figura 31 - Shopping Ponta negra, localizado na parcela de terra mais cara de Manaus..... 204
Figura 32 - Construção do Centro de Educação de Tempo Integral 204
Figura 33 - Centro de Educação de Tempo Integral já funcionando 205
Figura 34 - Balneário Três Irmãos na rodovia Manuel Urbano 213
Figura 35 - Café regional em Iranduba 214
Figura 36 - Exposição de produtos agropecuários do Amazonas..... 214
Figura 37 - A cabeceira da Ponte Rio Negro 221
Figura 38 - Pescaria próximo à ponte 221
Figura 39 - Uma casa inundada em Cacau-Pirêra 222
Figura 40 - A cidade de Careiro da Várzea em dois momentos 224
Figura 41 - Careiro da várzea totalmente inundada 225
Figura 42 - Lanchas voadeiras e a jatos 226
Figura 43 - Distrito de São Carlos em Porto Velho-RO inundado..... 230
Figura 44 - Uso da terra de acordo com o tempo cíclico em Careiro da Várzea 232
Figura 45 - Parque Urubuí, em Presidente Figueiredo 247
Figura 46 - Porto Graneleiro de Itacoatiara 249
Figura 47 - Vista aérea de Itacoatiara 250
Figura 48 - Esquema de articulação das dimensões política e jurídica sobre a institucionalização da RMM 270

Mapa 1 - Amazônia dividida em Oriental e Ocidental 38
Mapa 2 - Manchas urbanas da Região Metropolitana de Manaus..... 42
Mapa 3 - Periodização dos núcleos urbanos do Amazonas nos séculos XVII, XVIII e XIX 46
Mapa 4 - Raio de influência da Região Metropolitana de Manaus na Panamazônia 146
Mapa 5 - A Região Metropolitana de Manaus como eixo de integração continental..... 146
Mapa 6 - A regionalização proposta para a Região Metropolitana de Manaus, com suas três sub-regiões..... 149
Mapa 7 - Direção das áreas de influência das cidades da Região Metropolitana de Manaus segundo o PDIRMM..... 153
Mapa 8 - Influência de Manacapuru como cidade portal do Solimões 153
Mapa 9 - Influência de Itacoatiara como cidade portal do Atlântico..... 154
Mapa 10 - Influência de Presidente Figueiredo como cidade portal do Caribe 154
Mapa 11 - Influência de Careiro da Várzea como cidade portal do Centro Sul 155
Mapa 12 - Influência de Novo Airão como cidade portal da Amazônia Lendária 155
Mapa 13 - As cidades articuladoras de Iranduba e Rio Preto da Eva 157
Mapa 14 - Tendências e vocações segundo o PDIRMM..... 217
Mapa 15 - Município de Presidente Figueiredo com destaque para a terra indígena Waimiri-Atroari..... 245
Mapa 16 - O comparativo das dimensões do Estado do Amazonas com outros estados da Federação..... 264

Tabela 1 - População de Belém e Manaus entre 1872 e 1940 50
Tabela 2 - População de Manaus e Belém em relação aos respectivos estados 52
Tabela 3 - Taxa de crescimento populacional de Manaus 1960-2010 53
Tabela 4 - Cidades mais populosas com mais de cem mil habitantes no Pará e no Amazonas..... 64
Tabela 5 - Classificação de os dez municípios com maior Produto Interno Bruto no Brasil 2010 123

Imagem 1 - Evolução urbana de Manaus 117
Imagem 2 - Retângulo da expansão da malha metropolitana da margem direita do Rio Negro ..211
Imagem 3 - Área de expansão metropolitana segundo o PDIRMM..... 212
Imagem 4 - Ilha do Careiro, onde está localizada a sede municipal de Careiro da Várzea..... 231
Imagem 5 - Perímetro estendido da sede municipal de Careiro de Várzea 237
Imagem 6 - Núcleo urbano de Careiro da Várzea 239
Imagem 7 - Proporções de Manaus e Careiro da Várzea 243

Gráfico 1 - Movimento pendular diário entre Manaus e Careiro da Várzea 227

Quadro 1 - Vantagens locacionais apresentadas na propaganda do setor imobiliário 202
Quadro 2 - Culturas existentes nos Sistemas Agroflorestais, subsistema quintal ou sítio..... 234

Lista de siglas

ADIN - Ação Direta de Inconstitucionalidade

ALEAM - Assembléia Legislativa do Estado do Amazonas

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento

BFA - Bolsa Floresta Associação BFR - Bolsa Floresta Renda

BFF - Bolsa Floresta Familiar

BFS - Bolsa Floresta Social

CEASA - Centrais de Abastecimento do Amazonas

CETI - Centro Educacional de Tempo Integral

CF - Constituição da República Federativa do Brasil

EXPOAGRO - Exposição Agropecuária do Amazonas

IAPETEC - Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados em Transporte e Cargas

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INSS - Instituto Nacional do Seguro Social

PAC - Plano de Aceleração do Crescimento

PDIRMM - Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus

PIB - Produto Interno Bruto

PIM - Polo Industrial de Manaus

RM - Região Metropolitana

RMB - Região Metropolitana de Belém

RMM - Região Metropolitana de Manaus

PROSAMIM - Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus

SAF - Sistema Agroflorestal

UEA - Universidade do Estado do Amazonas

UEC - Unidade Estadual de Conservação

ZFM - Zona Franca de Manaus

Introdução

A compreensão dos processos de urbanização e metropolização é de fundamental importância para o entendimento dos problemas relacionados ao território enquanto importante dimensão geográfica, criada, apropriada, produzida e estabelecida como unidade onde a vida ganha significados específicos, pautados em leis, regulamentos, relações de vizinhança, de produção, enfim, um processo que é ao mesmo tempo multidimensional e multiescalar.

Dessa forma, num primeiro momento, a compreensão sobre a peculiaridade da urbanização na Amazônia e na Amazônia Ocidental particularmente, possui relevância pelo fato de que nessa região há significativa diferenciação no que concerne ao tempo e ao espaço, pois enquanto Manaus cresceu a ponto de se tornar a cidade mais importante e hoje se constituir na metrópole de uma Região Metropolitana de dimensões superlativas, em relação às demais RM's brasileiras, com quase dois milhões de habitantes – o que significa metade da população de um estado que possui hum milhão e meio de quilômetros quadrados, e responsável pela maioria da arrecadação dos impostos e da riqueza total do estado do Amazonas – as demais cidades de sua área de influência direta não ultrapassam a casa dos cem mil habitantes, e isso se tratando das mais populosas como Itacoatiara e Manacapuru, num exemplo claro de crescimento urbano-regional desigual.

Partindo dessa realidade, a pesquisa teve por objeto o processo de institucionalização e a realidade territorial e socioespacial sobre a qual recaiu esta institucionalização, da Região Metropolitana de Manaus, criada por meio da Lei Complementar Estadual n°. 052, de 30 de maio de 2007, abrangendo originalmente sete municípios (Manaus, Iranduba, Novo Airão, Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Itacoatiara), sendo um (Manacapuru) inserido em dezembro desse mesmo ano totalizando oito. Essa região metropolitana possui características distintas, tanto do ponto de vista do contexto temporal quanto do socioespacial, em relação àquelas já existentes no Brasil, criadas por meio da lei Complementar n°. 014 de 1973.

A distinção reside em algumas características, dentre as quais a de não apresentar um processo de adensamento, o que é o resultado de uma urbanização que ao mesmo tempo é dispersa e concentrada, de conurbação, bem como por também por não apresentar, de forma expressiva, os fluxos diários de pessoas e mercadorias, formadores de trocas intensas entre os

núcleos municipais da RM e a metrópole estas por si somente não são os parâmetros absolutos de definição de uma RM, mas podem constituir um indício de diferenciação . Há ainda uma terceira característica que diz respeito ao período em que a RMM foi instituída. Isto se deu no contexto de uma nova Constituição (1988) em que eram os estados e não mais o poder central, que instituía as regiões metropolitanas no Brasil.

Ressalte-se que, no que se refere ao processo de conurbação, mesmo as primeiras regiões metropolitanas brasileiras não o apresentavam em sua totalidade, como analisa Borzacchiello para a RM de Fortaleza, no que se refere à sua institucionalização afirmando que "Quanto a sua oficialização, a Região Metropolitana de Fortaleza, foi do tipo compulsório (Lei Complementar N.º 14/73). No que tange à realidade socioespacial, significa dizer que sua institucionalização deu-se antes que o processo de metropolização se manifestasse" [2009, p. 15].

Essa realidade pode ser constatada atualmente para a RMM, pois ali a institucionalização da região metropolitana foi igualmente do tipo compulsório, sendo o Projeto de Lei Complementar enviado à Assembléia Legislativa do Amazonas em caráter de urgência, tomando inclusive os prefeitos da capital e das demais cidades de surpresa, visto que muitos sequer sabiam o que era uma região metropolitana. A Região Metropolitana de Manaus, à semelhança de Fortaleza, também teve sua institucionalização anterior ao processo de metropolização, mas se diferencia desta pela extensão bastante superior de seus municípios, bem como de uma formação urbana maios extensiva, como *ilhas urbanas.*

Tal especificidade no caso da RMM perpassa pela estrutura do processo de urbanização estabelecido na Amazônia Ocidental nos séculos XVIII e XIX, primeiramente com as políticas pombalinas e depois com o período da exportação da borracha, cuja especificidade das municipalidades extensas possibilitou o surgimento de núcleos urbanos em áreas cuja proximidade entre núcleos urbanos, conurbação e mesmo a intensidade das trocas não se estabeleceriam de forma fácil.

O por quê disso reside no fato de que o processo de urbanização na Amazônia Ocidental foi durante os séculos XVIII e XIX caracterizado por um padrão disperso de estabelecimento dos núcleos urbanos, não havendo entre estes núcleos formas de comunicação além daquelas proporcionadas pelos rios de navegação perene[1], que por serem de grandes dimensões,

---

[1] Os rios de navegação perene são aqueles que durante todo o ano permitem a navegação, mesmo nos períodos de vazante, entre os meses de junho e novembro. Os grandes rios amazônicos (Amazonas, Negro, Purus, Madeira,

representavam a única possibilidade do ir e vir e da comunicação, por meio da navegação fluvial regional, entre esses núcleos.

Portanto, não ocorreu na Amazônia Ocidental um padrão de contiguidade espacial entre os núcleos urbanos, diferentemente do que ocorreu em outras regiões brasileiras, onde foi possível essa contiguidade, que depois possibilitou a fusão ou importantes proximidades entre núcleos urbanos de municípios, além de intensidade nas relações de troca entre os mesmos. E isso ocorreu porque a constituição geográfica da região, formada por florestas densas e de municipalidades extensas, não permitiu o estabelecimento de estradas ou ferrovias, o que acabaria por impossibilitar também maior intensidade de trocas e maior dinamização entre os núcleos. Isso não significa afirmar um determinismo geográfico no processo de urbanização, mas também não se pode negar a forte influência do meio geográfico no padrão e na forma de como a urbanização se estabeleceu na região: uma forma dispersa. essa influência do meio natural vai aparecer no capítulo 4, quando será analisada a cidade do Careiro da Várzea[2], na Região Metropolitana de Manaus.

Outra forma complementar de se analisar a urbanização nessa parte da Amazônia brasileira é por meio de sua municipalidade extensa, com municípios possuindo territórios de dimensões expressivas, constituindo uma realidade bastante diferente daquela encontrada nos lugares onde foram instituídas as primeiras Regiões Metropolitanas brasileiras. Para exemplificar, o município de Barcelos[3], o maior do Estado do Amazonas e o segundo maior do Brasil (o primeiro é Altamira no Pará), que faz limites com a RMM, possui uma área territorial de 122.476 km^2, maior que toda a área da RMM, que possui 101.475 km^2 e maior que estados brasileiros como Pernambuco, Santa Catarina, Paraíba e Rio de Janeiro. A população residente ali, contudo, é de 25,835 habitantes, com densidade de 0,23 hab/km^2 segundo dados do IBGE de 2014. Ou seja, trata-se de área extensa e pouco povoada, exemplificando a realidade da municipalidade na Amazônia Ocidental e expressando o padrão urbano disperso da região.

Corroborando com isso parece ser comum às regiões de floresta tropical, pelo menos na

---

Juruá, Tapajós e Xingu, dentre outros, apresentam esta característica.

[2] Trata-se de uma pequena cidade localizada numa área de várzea e que inunda no período de cheias que ultrapassam os 29 metros acima do nível do mar.

[3] Barcelos foi a primeira sede da Capitania de São José do Rio Negro, criada em 1755 no governo Pombalino e que seria a futura Província do Amazonas, criada em 1850. Somente em 1808 a sede foi transferida para a Vila da Barra, que seria elevada à categoria de cidade em 1848, passando a se chamar Manaus em homenagem ao povo Manaó, que havia habitado as terras onde a cidade foi estabelecida.

América do Sul possuírem municipalidades extensas, o que reflete diretamente o padrão de povoamento e urbanização dispersos dessas regiões. Isso, porém, não deve ser considerado de forma absoluta quando se tem na Amazônia Brasileira uma Região Metropolitana como a de Belém, que está entre as primeiras instituídas na década de 1970 e que foge à realidade das municipalidades extensas no entorno da capital paraense. Contudo, se for considerada a maioria dos municípios no interior da Amazônia Brasileira, particularmente no Estado do Amazonas, é constatada a extensão superlativa e a dispersão dos núcleos urbanos, com concentração de população e riquezas nos grandes e poucos núcleos urbanos.

Dessa forma, desde o processo de colonização, houve a busca por garantir o controle do território traçando as municipalidades que convinham, estabelecendo os limites e garantindo a posse. Isso ocorreu de forma especial na Amazônia, sobretudo pela intensa disputa por um território que originalmente, pelo Tratado de Tordesilhas, pertencia à Espanha e não à Portugal. O que importava era garantir as fronteiras e para compensar o pouco povoamento, estabeleceu-se municipalidades extensas, gerando também núcleos urbanos dispersos no interior dessas municipalidades.

Na Panamazônia[4] como um todo, os territórios estaduais/provinciais e municipais apresentam limites mais extensos. Isto pode ser tanto a causa quanto o efeito da expressão socioespacial de seus núcleos urbanos dispersos, ou ainda ambos, constituindo realidade diferente daquelas para as quais as análises clássicas sobre urbanização e metropolização do espaço foram produzidas, qual seja, a de território municipais reduzidos.

Dessa forma o entendimento do processo de urbanização numa região como a Amazônia, especialmente em sua porção ocidental, a partir de unidades municipais extensas, permite também o entendimento da peculiaridade da RMM, que não apresenta conurbação ou adensamento de seus núcleos urbanos, em função das dimensões territoriais de seus municípios e consequentemente os fluxos de trocas entre eles não apresentam a expressividade encontrada em regiões cuja estrutura municipal é diminuta.

Partindo destas afirmações surge um objetivo, qual seja, o de pensar um processo de metropolização singular, que considere as características históricas de uma urbanização dispersa e ao mesmo tempo concentrada do ponto de vista populacional e de riquezas em poucos núcleos

---

[4] A Panamazônia corresponde à área coberta pela floresta tropical na América do Sul, envolvendo, além do território do Brasil, também os territórios de Peru, Bolívia, Equador, Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname e o Departamento de Ultramar da Guiana Francesa.

que se sobressaíram, considerando o fato de que as categorias de análise dos processos de metropolização estão fortemente vinculadas às dinâmicas urbanas adensadas e realidades municipais de territórios reduzidos, diferente dos padrões amazônicos que analisamos.

Aqui se sustenta o pressuposto de que a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus é oriunda da imbricação de três dimensões (político-jurídico-ideológico), que precederam ao processo de metropolização do espaço, cuja síntese constitui uma dimensão socioespacial, ou seja, trata-se de um processo inverso ao que ocorreu no contexto das regiões metropolitanas clássicas no Brasil.

Este processo, que denominamos aqui de um processo de *Metropolização Induzida*[5], diferentemente da concepção teórica clássica, que tenta explicar a expressão real das primeiras RM's a partir de uma realidade já posta, salvo algumas exceções, para o caso brasileiro. Na metropolização induzida, não há os mesmos indícios das dinâmicas socioespaciais no que se refere à proximidade e junção de cidades e das dinâmicas de trocas e complementaridades intensas entre seus núcleos urbanos formadores.

Tampouco as necessidades de compartilhamento de políticas públicas entre essas cidades são fortes na Amazônia Ocidental a ponto de se necessitar estabelecer um ente territorial como uma região metropolitana, como sustentavam os discursos contidos nas Constituições de 1967 e 1969, bases jurídicas para a institucionalização das RM´s clássicas. para a Amazônia Ocidental ele surge, com da Constituição de 1988, a partir da possibilidade de implementação de Leis Complementares Estaduais, que acabam por legitimar juridicamente regiões metropolitanas que nem sempre acompanham mais os critérios clássicos de análise e a realidade socioespacial que se tinha na década de 1970. No caso dessa região isto é mais acentuado em consequência de um processo de urbanização composto historicamente por núcleos dispersos.

A dimensão política na institucionalização de regiões metropolitanas se sobrepõe ao real já existente nesse espaço produzido. Isto pode constituir contudo uma forma de agilizar intenções sobre a produção induzida do espaço, formando realidades intencionais e engendrando novas formas espaciais inseridas no processo de acumulação e segregação, o que é reforçado com a rapidez de um processo com legitimação jurídica sobre as ações a serem realizadas sobre esse espaço.

---

[5] Há uma indução na medida em que as imbricações entre as dimensões política, jurídica e ideológica, por ações combinadas ou isoladas, produzem e induzem a processos socioespaciais, o que vai incluir a metropolização.

Não se deve esquecer que toda decisão de criação de uma região metropolitana é sempre política, mas não se pode também deixar de considerar que as decisões políticas se pautaram em realidades já existentes, que sustentaram os discursos no caso das primeiras regiões metropolitanas, como cidades conurbadas e com níveis de relações intensas, demandando compartilhamento de políticas públicas comuns, mas que na realidade atual acabam induzindo à produção de recortes espaciais antes inexistentes, ou seja, um processo de indução à metropolização do espaço no caso da RMM, a partir da delimitação de municípios limítrofes e não limítrofes à capital, com cidades não conurbadas ou com contigüidade espacial, ainda que de forma pouco expressiva, entre os núcleos urbanos.

E na RMM o processo tem mais implicações, pois no dia 5 de outubro de 2011 o Tribunal de Justiça do Amazonas reformou a decisão de Inconstitucionalidade impetrada pelo Ministério Público Estadual e incluiu mais cinco municípios (Manaquiri, Autazes, Careiro, Itapiranga e Silves) na RMM. Até esta data eram oito municípios que faziam parte da RMM e a partir de então o número passa a treze, definidos no Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus como municípios *extrametropolitanos*, apenas mencionados no Plano Diretor de 2010 mas já incluídos na revisão de 2013. Assim, os municípios de Manaquiri, Careiro, Autazes, Itapiranga e Silves passaram a fazer parte do rol metropolitano, pelo menos do ponto de vista jurídico, já que estão ainda mais distantes da metrópole e possuem com esta muito menos intensidade de relações. Mais uma vez aí a dimensão política desconsidera a realidade socioespacial.

Dessa forma, a Região Metropolitana de Manaus, que já era territorialmente extensa com uma área de 101.475 km^2, passa a ser maior ainda, com 127.119 km^2. No Amazonas parece estar claro que não pesou a questão conceitual na definição de região metropolitana, ou o de metropolização por exemplo. O que se considerou mesmo foi a viabilidade jurídica, respaldada no preceito Constitucional de que basta existir os limites entre municípios, deixando, portanto, de fora os núcleos urbanos. Por outro lado, A vontade de incluir mais municípios na RMM, por parte de alguns deputados estaduais amazonenses, parece obedecer apenas aos critérios político-partidários. Neste caso, o conceito foi utilizado, mas para justificar a implementação arbitrária de uma delimitação de municípios agrupados que passou a se denominar de região metropolitana, legitimada do ponto de vista legal e ganhando existência jurídica.

Assim, vai definir-se o objeto da pesquisa a partir de sua peculiaridade regional, com

municípios cuja base territorial é extensa e num padrão de urbanização essencialmente disperso, cuja determinação foi baseada em critérios predominantemente políticos. Os critérios de classificação e análise das regiões metropolitanas no nível mundial podem variar, mas aqui estamos tomando por base o entendimento dos critérios de análise para as RM's instituídas no Brasil, na década de 1970. Isto remete a uma reflexão significativa em geografia: a ação política n institucionalização de uma nova região metropolitana, neste caso, numa dimensão peculiar do fato, pois os conceitos de metropolização e mesmo de região metropolitana para a realidade da RMM, não se aplicam em sua totalidade, pelo menos da forma clássica como de costume para as demais regiões metropolitanas brasileiras, exceto casos como o da RMF, como já mencionado, ao mesmo tempo que representa um desafio metodológico de análise, pois até onde os conceitos abrangem o real, que é mais rico? Até onde os conceitos encontram um limite na interpretação desse real, a partir do qual novas propostas devam ser concebidas?

Do ponto de vista político já houve uma evolução da Região Metropolitana de Manaus no que se refere à inserção de municípios, que de oito iniciais já conta com treze, agregados por força de decisão judicial em 2011. Contudo, a análise nesta pesquisa recai não somente, mas principalmente, sobre os oito municípios que já faziam parte originalmente, por serem estes que estão contidos no Plano Diretor Metropolitano, e sobre os quais recaem os esforços do Estado por constituir uma *identidade metropolitana*. Os outros cinco fazem parte como *extrametropolitanos* e contam na revisão do plano como componentes fixos, muito embora se deva considerar que muito pouco expressão tenham, até porque o próprio Governo do Estado do Amazonas, à época de sua proposta de inserção, contestou essa possibilidade.

Como recorte temporal optamos por trabalhar a partir da primeira década do século XXI porque foi a partir daí que se instituiu o chamado novo-desenvolvimentismo brasileiro, que vai possibilitar o surgimento de estruturas novas, envolvendo obras de infraestrutura, como a construção da ponte sobre o Rio Negro e a própria institucionalização da RMM. Esse recorte temporal se justifica por abranger algumas estruturas e discursos que antecederam essa constituição da Região Metropolitana de Manaus e já permite também observar as ações estatais e privadas, especialmente com a expansão do setor imobiliário, a ponte sobre o Rio Negro e a Cidade Universitária da Universidade do Estado do Amazonas.

De fato, a primeira década do século XXI foi significativa para o Amazonas no que se refere à conjuntura política, que coincide com as mudanças ocorridas também na política

nacional. Isso ocorreu especialmente a partir de 2003 com a ascensão do governo Eduardo Braga que trazia um discurso de modernização do Estado do Amazonas e sua inserção de forma mais significativa no cenário nacional, utilizando ideologicamente vários discursos que visavam legitimar a ação política.

As ações do governo amazonense após 2003 objetivavam estabelecer um discurso de inserção do Estado do Amazonas tanto em nível regional quanto nacional e isso passava por alguns pontos prioritários da ação política, que em seu contexto faz parte do chamado novo-desenvolvimentismo brasileiro[6], um paradigma político inaugurado a partir dos governos que se estabeleceram a partir desse ano, tanto em nível estadual quanto federal. Dentre esses pontos podem ser destacados:

1. A criação de programas assistencialistas, como já ocorria em nível federal. O primeiro foi o programa Zona Franca Verde que visava o desenvolvimento do interior do estado, com políticas de incentivo e concessão de equipamentos aos produtores rurais. Posteriormente, o governo estadual criou, por meio da Fundação Amazonas Sustentável, o programa o Bolsa Floresta, para moradores de Unidades de Conservação Estaduais (UCE's) que tinha o objetivo de conceder, como o nome já afirmava, uma bolsa para que o caboclo *não desmatasse* a floresta. O programa conta com quatro modalidades de bolsa a saber: 1) Bolsa Floresta Renda (BFR) que visa o apoio à produção sustentável; 2) Bolsa Floresta Social (BFS) cujo objetivo é destinado à melhoria na saúde, educação, comunicação e transporte; 3) Bolsa Floresta Associação (BFA) cuja função é o fortalecimento e controle social do programa; 4) Bolsa Floresta Familiar (BFF) que visa promover o envolvimento das famílias moradoras e usuárias das Unidades de Conservação estaduais na redução do desmatamento e manutenção da floresta em pé. Na verdade esse programa, ao invés de realmente ajudar, acaba por manter o ribeirinho e o não ribeirinho, morador de unidades de conservação, numa espécie de dependência de repasses e camuflando o fato de quem realmente desmata são outros agentes como madeireiros e pecuaristas, e não os caboclos;
2. As intervenções urbanas na metrópole Manaus, com o Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus, o PROSAMIM. Esse programa, com o financiamento do BID, visava intervir nas áreas ocupadas nas margens e leitos dos igarapés de Manaus, com a retirada da população ali residente e implementação de urbanismo nesses locais. O

[6] O novo-desenvolvimentismo brasileiro será abordado mais detalhadamente no capítulo 4.

PROSAMIM elencou como áreas-piloto de intervenção quatro dos principais igarapés da área central de Manaus e bairros de Cachoeirinha e Educandos. Dessa forma os igarapés Mestre Chico, Igarapé de Manaus, Bitencourt e Igarapé do Quarenta, foram os primeiros a ter as populações removidas das margens e leitos, sendo implantado urbanismo na forma de canalização e retilinização desses cursos d'água, com o concreto predominando sobre um pedaço do que antes fora grande marca da paisagem da Manaus anterior e durante o período da borracha. Esses igarapés, que durante décadas foram cortados pelos catraieiros[7], com suas canoas a transportar pessoas e possibilitando o ir e vir que antecedeu as pontes, com suas águas ainda límpidas, agora fazem parte da memória dos mais antigos e das fotografias amarelecidas pelo tempo.

3. A construção de uma ponte sobre o rio Negro, ligando Manaus, na margem esquerda, ao município de Iranduba, na margem direita. Esse empreendimento foi uma das maiores bandeiras do governo que se estabeleceu entre 2003 e 2010 e que de certa forma teve seu paradigma continuado com o governo sucessor. Em abril de 2007 (mesmo mês e ano da proposta de criação da RMM) foi regulamentada a audiência pública para a licitação da construção do empreendimento da maior ponte da região norte, orçada naquele ano em R$ 200 milhões. Durante quatro anos até a inauguração desta ponte em outubro de 2011, por meio de vários aditivos, o valor da obra chegou a ultrapassar R$ 1,2 bilhão, um valor muitas vezes maior para o previsto inicialmente. O prezo de conclusão da obra era para o ano de 2009, mas sucessivas paradas e aditivos fizeram o empreendimento atrasar em mais de dois anos.
4. Por fim, a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus, que se deu na mesma época da aprovação da construção da ponte sobre o rio Negro. O projeto de Lei complementar foi enviado à Assembléia em caráter de urgência, não sendo precedido de estudos prévios ou mesmo consultas à comunidade acadêmica, às populações interessadas, prefeituras ou câmaras municipais dos municípios que fariam parte da RM. Nenhum prefeito, nem mesmo o da metrópole, foi consultado à época, tanto que buscaram

[7] Os catraieiros eram donos de canoas cobertas com lonas (catráias) que faziam o transporte de pessoas que iam ou retornavam do centro e da área mais antiga de Manaus. Até os anos 1950 eles eram predominantes nessa modalidade de transporte pois as pontes que ligam o bairro da Cachoeirinha ao bairro dos Educandos ainda não tinham sido construídas. Por essa época só existiam as pontes romanas e a famosa “Ponte dos Ingleses”, ou popularmente conhecida como “Ponte de Ferro”, cujo nome oficial é Benjamin Constant, construída pelos ingleses no governo de Eduardo Ribeiro (1892-1896) no auge do período gumífero.

entender, por meio de consulta com pesquisadores da Geografia Urbana, o significado do que seria uma região metropolitana. O projeto de Lei nitidamente era uma cópia daquele que instituiu a RM do Rio de Janeiro, inclusive mencionando *litorais marítimos*, algo inexistente em Manaus. Mas foi aprovado dando legitimidade e existência jurídica à RMM, com base nas prerrogativas Constitucionais de 1988.

Estes quatro aspectos são os mais expressivos no recorte temporal que estabelecemos enquanto periodização nesta tese, e que se inserem no novo-desenvolvimentismo brasileiro inaugurado em nível federal com o governo Lula e em nível estadual com Eduardo Braga, o que vem contribuir para o entendimento de que a RMM, ao ser instituída, também fazia parte de uma estratégia de governo que tinha como paradigma inserir o Estado do Amazonas como protagonista na Amazônia e no cenário nacional. Mas é bom que se frise que tais ações de governo parecem não se preocupar muito com as consequências do ponto de vista da produção do espaço, ou ainda vislumbrar uma continuidade de ações que se estendam para além de um ou dois mandatos, algo bem típico da política brasileira. Dessa forma, a periodização obedece a um recorte definido pelo contexto político de intervenções urbanas e ações assistencialistas que visavam a inserção do Amazonas de forma mais abrangente no contexto da Amazônia e do Brasil, ocorrido a partir de 2003, bem como por ações políticas, em cujo contexto a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus está inserida.

Como objetivo, buscou se analisar o processo de institucionalização da Região Metropolitana de Manaus a partir de uma análise triádica das dimensões política, jurídica e ideológica, dos discursos e das práticas decorrentes das ações do governo do Amazonas que se imbricam no contexto desse recorte temporal, cujo resultado foi a produção de um novo recorte territorial, legalmente metropolitano, muito embora em sua maior parte não metropolizado, mas que passou pelas etapas jurídicas exigidas, ainda que na essência sem as características socioespaciais de uma região metropolitana clássica no Brasil. Para melhor compreensão da produção socioespacial, o objetivo se desdobrou sobre três dimensões, formando a tríade analítica que será mostrada no esquema abaixo.

1. Dimensão política, com as ações do governo estadual enfatizando a necessidade de institucionalização de uma região metropolitana na Amazônia Ocidental, Estado do

Amazonas. Vale ressaltar o fato de que tais ações sempre foram acompanhadas dos discursos que objetivavam legitimá-las, que variavam entre as necessidades históricas de inserção desta parte da Amazônia no cenário nacional e global, e certo ufanismo advindo do fato de que o Amazonas, além de ser o maior estado em dimensões territoriais, também é o que possui a cidade mais rica da região do ponto de vista do seu PIB. Outro fator reside na histórica comparação, tantos nos níveis da política partidária quanto do cotidiano das pessoas comuns, da capital amazonense com sua congênere paraense. Isso, contudo, parece ter se desenvolvido mais durante a última década (primeira do século XXI), com os dados do censo de 2000 do IBGE, mostrando ser a população de Manaus maior que a de Belém (sem a área metropolitana desta) e do seu maior PIB em relação à metrópole do Pará. Isto levou à sustentação do discurso, por parte de políticos amazonenses, de que *"Se Belém e até Macapá possuem uma região metropolitana, por quê Manaus, que é mais rica e sede de um importante pólo industrial não possui"?*[8] Surge, portanto, desta comparação, o cerne que sustentou o discurso político de instituição da RMM, mesmo que ao nível do real, da produção socioespacial, Manaus não pudesse ser comparada a Belém ou Macapá, pelo fato de os núcleos urbanos dos municípios limítrofes à metrópole, pela municipalidade extensa, não estarem conurbadas ou muito próximas, ou ainda apresentarem fluxos expressivos que demandassem a necessidade de compartilhamento de políticas públicas comuns a uma RM, o que um processo de metropolização do espaço já estabelecido de fato exigiria.

2. Dimensão jurídica, com um território de região metropolitana legalmente delimitado, possuindo estatuto e Plano Diretor. Houve a solicitação do governo estadual para que a Assembléia Legislativa do Amazonas votasse o Projeto de Lei Complementar que instituía uma região metropolitana formada por Manaus e seus municípios limítrofes (Iranduba, Careiro da Várzea, Rio Preto da Eva, Itacoatiara, Presidente Figueiredo e Novo Airão) em caráter de urgência. Isso revelou o despreparo governamental e a não realização de estudos e pesquisas naquele momento que mostrassem haver de fato necessidade de institucionalização de uma região metropolitana sob a influência da metrópole amazonense. O plano que norteava e justificava a proposta de Lei Complementar era nitidamente uma cópia, como já afirmado, daquele que foi elaborado

[8] Fala do então secretário de Governo e atual governador do Amazonas José Melo.

para o Rio de Janeiro, na década de 1970. Isto deixa claro que tanto a pressa em votar a proposta de Lei Complementar[9] quanto a sua justificativa, que na verdade era a cópia de um documento que se referia à realidade socioespacial de outro lugar, eram ações políticas de uma gestão de governo, que utilizou as prerrogativas do Poder Legislativo, como o poder que estabelece a realidade jurídica com a criação e aprovação de leis, para instituir uma região metropolitana com base na Constituição Federal, mas fora da realidade socioespacial equivalente, ou seja, uma realidade que o conceito clássico de região metropolitana já não conseguia mais responder em sua totalidade. Contudo, dentro ou não daquilo que estabelece o conceito, a RMM ganhou legitimidade jurídica, existindo legalmente, o que não significa afirmar, reforçando, que na dimensão socioespacial isso fosse correspondente.

3. A dimensão ideológica na produção de um discurso que legitimasse as ações políticas e fosse capaz de convencer a população e a própria classe política na pessoa dos prefeitos das demais cidades do que seria a RMM. O discurso na verdade era a reprodução do discurso histórico de *vocação expansionista de Manaus e do Amazonas*, que esteve presente desde antes da criação da Província do Amazonas, ainda com a Capitania de São José do Rio Negro no século XVIII, que almejava a independência da província do Grão-Pará. Esse discurso também guarda em seu contexto a dimensão de grandeza do Amazonas e de sua capital, como uma das mais ricas do país, mais rica da Amazônia, suplantando sua rival paraense[10], que foi a capital da região por quatrocentos anos. Portanto, segundo o discurso, era imperioso que se estabelecesse uma Região Metropolitana formada por Manaus e cidades de municípios limítrofes, numa tentativa de a inserir num contexto maior, metropolitano, moderno, posto que para ser moderno era preciso ser metropolitano. Outro aspecto do benefício de se tornar metropolitano era, obviamente, também auferir os benefícios na forma de recursos destinados às regiões

---

[9] Uma Lei Complementar contempla a determinação prévia da Lei maior, ou seja, da Constituição Federal. Na Constituição de 1988 é delegada aos Estados Federados a criação de Regiões Metropolitanas, sendo que as particularidades desse procedimento de criação são realizadas por meio de uma Lei Complementar.

[10] A rivalidade em relação à Belém ficou mais evidente nos episódios da exportação da borracha, em que os políticos amazonenses tentaram isolar a capital paraense como importante ponto de escoamento da borracha que vinha dos altos cursos dos rios Purus e Juruá. Outro episódio ocorreu no período da independência do Acre, último grande produtor de borracha, e que os Amazonas queria incorporar ao seu território, sendo que os políticos paraenses conseguiram articular junto ao poder central que este se tornasse um Estado Federado independente, onde as casas bancárias e as linhas de navegação de Belém puderam atuar livremente.

metropolitanas. Ressalte-se que os discurso vem de Manaus, pois as cidades menores, que por determinação legal passaram a ser metropolitanas, com identidades reforçadas, não vivenciam o cosmopolitismo da metrópole, sendo que isso precisa ser produzido no imaginário, com a forja de uma pretensa *identidade metropolitana.*

Por fim, estas três dimensões se imbricam e se concretizam na dimensão socioespacial concreta (o nível real do objeto), em sua dinâmica e expressão, conforme esquema triádico elaborado na figura 01, abaixo. Nesta dimensão a análise recai sobre fatores como: 1) o padrão espacial de núcleos urbanos dispersos, muito embora concentrados no nível do poder e influência em poucas cidades, constituindo a expressão da municipalidade extensa no contexto da Região Metropolitana de Manaus (que difere da realidade clássica da das regiões metropolitanas brasileiras); 2) os níveis de relação e complementaridade, comportando os fluxos materiais e imateriais entre a capital e as demais cidades da RMM, o que remete à análise do processo de urbanização da Amazônia, a análise da metrópole, como forma urbana de tamanho expressivo, com concentração e importância econômica, política, cultural e de inovações, um importante nó na rede urbano-regional, e da metropolização enquanto um processo socioespacial que cria e expressa essa metrópole, para além da conurbação em si mesma. No que concerne à Manaus, não se pode negar a sua influência política, cultural e econômica, não somente sobre os municípios da região metropolitana, mas sobre toda a Amazônia Ocidental. Mas não se pode também deixar de considerar que a expressão espacial no contexto da RMM no momento em que foi instituída não correspondia à de uma região metropolitana, pelo menos não no rigor do conceito, que não se explica somente pela ausência de conurbação, mas também pelos poucos níveis de fluxos entre as cidades, o que constitui um desafio metodológico para análise, pois a RMM é singular em suas dimensões e seus processos. Isso se confirma com a ponte sobre o rio Negro, que liga Manaus ao Município de Iranduba, na margem direita do rio, cuja manutenção ficará num primeiro momento às expensas do Estado, com custo de R$ 1,5 milhão ao mês por ser inviável a cobrança de pedágio, pois se isso ocorresse a empresa responsável teria prejuízo, visto que o fluxo diário de veículos não seria capaz de cobrir as despesas somente com o pedágio.

Quanto ao problema respondido na pesquisa, há um fato que de certa forma o conceito não consegue responder totalmente, o que estabelece uma espécie de confronto entre o que se pretende fazer, as ações num primeiro momento de âmbito político e depois jurídico e por fim o

real, o socioespacial convertido a partir da interpretação em realidade, aquilo que já está posto enquanto dimensão do espaço produzido, o que forma uma tríade sobre a qual o real já existente, enquanto espaço concreto se confronta com a realidade que se pretende estabelecer. Eis um problema do conceito, que muito embora seja mais pobre que o real, procura explicá-lo, possuindo geralmente por referência realidades de regiões hegemônicas e a partir delas tenta explicar o real de todos os espaços, como se de fato isso fosse possível.

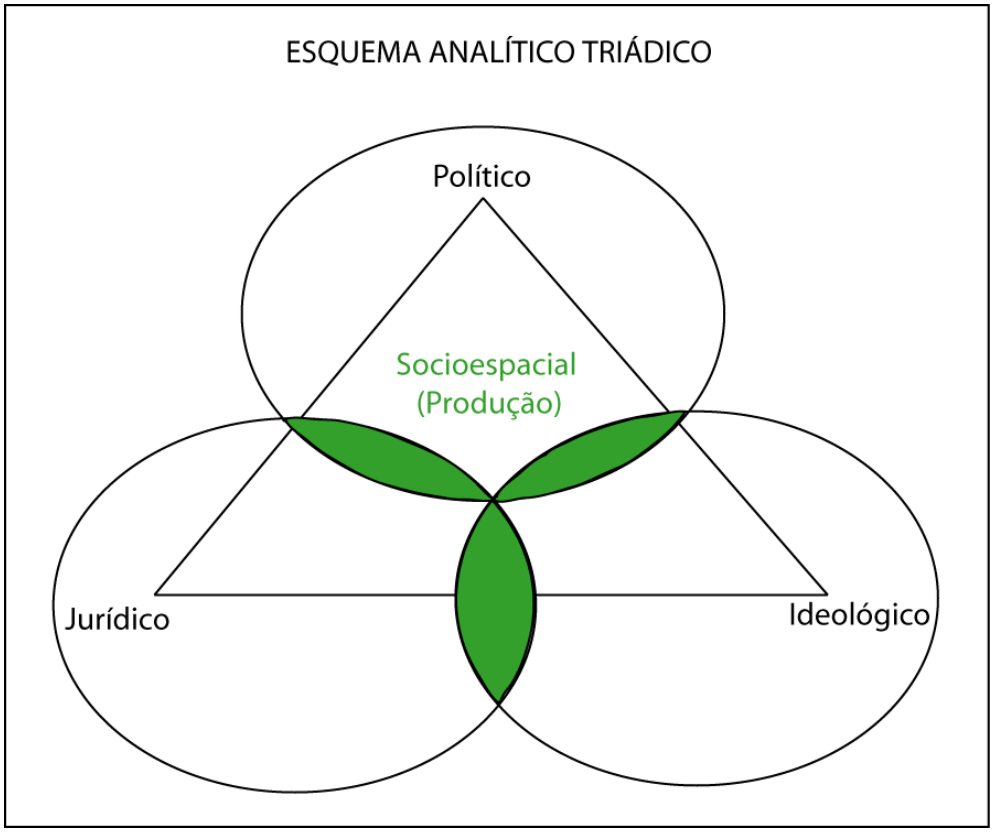


Figura 01 – Esquema analítico triádico das dimensões de análise da Região Metropolitana de Manaus.
Elaboração: Marcos Castro.

Na particularidade do processo de urbanização na Amazônia Ocidental, especialmente entre Manaus e os núcleos urbanos dos seus municípios limítrofes, que as ações políticas convencionaram, por meio de legitimidade jurídica, constituir a Região Metropolitana de Manaus, há os critérios exigidos pela Constituição de 1988, que delegou aos Estados Federados a

institucionalização de regiões metropolitanas[11], mas não há contiguidade espacial entre estes núcleos urbanos e nos casos de municípios como Manacapuru, Manaquiri, Careiro, Itapiranga e Silves[12], nem mesmo limites municipais há com a metrópole, bem como relações e trocas intensas com esta, o que destitui em parte, para se analisar a RMM, os conceitos de região metropolitana e metropolização do espaço de seus predicados clássicos.

Dessa forma, o problema recai sobre esta singularidade socioespacial desta parte da Amazônia, estabelecida historicamente com diferenças expressivas das demais regiões metropolitanas brasileiras e até mesmo da própria Amazônia, no caso de sua porção oriental, como é o caso clássico de Belém.

Assim, o problema se estabelece sobre a indagação do por quê se instituir, por meio da Lei Complementar, a Região Metropolitana Manaus, na primeira década do século XXI (2007), se a realidade socioespacial (o nível real, o geográfico) da área delimitada para tal não correspondia totalmente às características clássicas e conceituais de uma região metropolitana, características essas que orientaram o estabelecimento das regiões metropolitanas no Brasil, na década de 1970? Por que instituir, a partir de uma realidade urbano-regional de núcleos dispersos e municipalidades extensas, uma região metropolitana cujos parâmetros foram baseados em critérios políticos e da própria realidade política distintos da década de 1970 e com realidade socioespacial também não correspondente àquela das regiões metropolitanas clássicas?

Tais indagações geradoras do problema remetem a uma reflexão significativa em geografia: a ação política no estabelecimento e delimitação de um novo território, com a Região Metropolitana de Manaus, e neste caso, um território metropolitano, ainda que não totalmente metropolizado. Mas que na verdade, não constitui totalmente, do ponto de vista socioespacial, o que se entende por metropolitano, mesmo partindo-se de uma metrópole (Manaus) dadas as especificidades da urbanização da Amazônia Ocidental. Dessa forma indaga-se ainda: a ação política, que gera a legitimidade jurídica, imbricadas a uma dimensão ideológica sustentadas

---

[11] O Artigo 25 da CF de 1988, em seu Parágrafo 3º, assim define a questão: § 3º - Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

[12] Estes municípios foram definitivamente incorporados à RMM em outubro de 2011. Já haviam sido incorporados por meio da Lei Complementar de 2009, de autoria de uma deputada estadual, mas questionados pelo governo do Estado, mas foi somente a partir de 2011 que o Tribunal de Justiça do Amazonas garantiu que o número de municípios fosse ampliado dos oito originais para treze. O principal critério para a proposta de inclusão foi a ligação por meio de estradas à Manaus. Nenhum destes municípios possui limites com a metrópole.

pelos discursos, produz realidades socioespaciais ou elas apenas confirmam uma realidade já existente? Ou seriam as três dimensões combinadas a produzir e reproduzir o espaço geográfico? De qualquer forma, há sempre um princípio do qual se deve partir. E dele partimos.

A hipótese desta pesquisa parte de uma afirmação que envolve as já mencionadas dimensões, política, jurídica e ideológica, que ao se imbricarem resultam nas expressões socioespaciais. Quando as primeiras regiões metropolitanas brasileiras foram instituídas, já havia uma realidade socioespacial estabelecida através de um conjunto de fatores como crescimento e expansão das áreas urbanas dos municípios que por serem de pequenas dimensões territoriais possibilitaram a conurbação, adensamento e intensidade de trocas de suas áreas urbanas, demandando a necessidade de compartilhamento de políticas públicas comuns entre elas, intensificando também os fluxos diários de pessoas, mercadorias e ainda os fluxos de trocas imateriais entre os núcleos urbanos. No âmbito político mais geral, a administração nas regiões metropolitanas surgidas após 1988 é compartilhada pelos estados e municípios, o que facilita seu controle mais efetivo, que antes era exercido pelo governo federal, e após esta data, com a nova Constituição, passa para os governos estaduais, facilitando dessa forma o surgimento de várias regiões metropolitanas por vontade política de inserção ou de auferir benefícios do governo federal, por parte de governos estaduais. Mas nenhuma RM instituída no período pós-1988 é tão superlativa em termos de dimensão territorial quanto a que se instituiu no Amazonas.

No que se refere à dimensão jurídica, com a criação da Lei 057/2007, que instituiu a RMM, cria-se também a legitimidade da ação política do Estado Federado (Amazonas) sobre a região metropolitana, mas em contexto diferente da década de 1970, possibilitando nova interpretação da institucionalização dessas áreas metropolitanas no Brasil, pois a realidade contextual de instituição de regiões metropolitanas também mudou a partir de 1988, sendo que a RMM se encontra nesse novo contexto interpretativo, cuja expressão socioespacial reflete os interesses de múltiplos agentes produtores do espaço, o que leva, neste caso, não somente à necessidade de compartilhamento de políticas públicas entre as unidades municipais, mas à indução de um processo de metropolização do espaço na Amazônia Ocidental, que antes era inexistente, visto que se Manaus era considerada metrópole pelos critérios populacionais e de influência na Amazônia Ocidental, não poderia ser no que concerne à integração intensa e contígua de seu espaço com as demais cidades que hoje fazem parte de sua região metropolitana.

Dessa forma, a pesquisa sobre a especificidade da urbanização dispersa e concentrada na

Amazônia Ocidental justifica-se num primeiro momento pelo fato de que nessa região há significativa diferenciação no que concerne ao tempo e ao espaço, pois enquanto Manaus cresceu a ponto de se tornar a maior cidade da região, com quase dois milhões de habitantes, o que significa metade da população de um estado que possui hum milhão e meio de quilômetros quadrados, e responsável pela maioria da arrecadação dos impostos e da riqueza total do estado do Amazonas e parte da Amazônia Ocidental, as demais cidades que compõem sua RM não ultrapassam os cem mil habitantes.

A relevância também recai sobre o fato de que se analisa um processo de metropolização induzida do espaço na Amazônia Ocidental, base para o entendimento da produção do espaço, da produção do espaço geográfico em sua essência. Essa indução ocorre em função da possibilidade jurídica de ação política sobre a RM em áreas urbanas não muito integradas ou mesmo conurbadas, o que pode ser explicado pela existência municipalidades extensas e expansão pouco expressiva das cidades da RMM, excetuando-se a metrópole. Cabe aí ressaltar o caso da Região Metropolitana de Fortaleza, cujo processo em parte também foi induzido, muito embora não apresentasse o gigantismo que ocorre na RMM.

Neste caso, há possibilidade ampla de produção de um espaço metropolitano induzido, em outras palavras, de uma metropolização do espaço a partir de Manaus sobre as áreas dos municípios limítrofes e até de municípios que não possuem limites contíguos, mas que se encontram mais próximos que os que possuem, como ocorre com Manacapuru e mais recentemente com Careiro, Autazes, Manaquiri, Itapiranga e Silves, inseridos também como parte da região metropolitana.

Saliente-se o fato de que entre os núcleos urbanos da RMM e a metrópole Manaus, há distâncias significativas, como por exemplo, a cidade de Itacoatiara, ligada a Manaus por meio da AM-010 e localizada a 266 quilômetros desta, com o espaço entre as duas formado por um conjunto heterogêneo de fazendas, sítios, rios e floresta, cuja paisagem não apresenta o padrão totalmente urbano, muito menos o padrão contínuo de ocupação de uma região metropolitana. Outro exemplo desta região metropolitana singular é a cidade de Novo Airão, localizada a 170 quilômetros da metrópole, com paisagem também heterogênea de fazendas, sítios e floresta, numa área legalmente metropolitana, mas com expressiva descontinuidade entre os núcleos, ou seja, uma geografia urbana descontínua, onde o espaço rural e a densa vegetação são predominantes. Municípios como Itapiranga e Silves, mesmo tendo acesso a Manaus por meio de

estradas, estão ainda mais distantes da capital, numa espécie de área de influência direta metropolitana, mas só do ponto de vista jurídico. Trata-se de um espaço metropolitano juridicamente, mas em sua maior parte não metropolizado[13].

O conjunto de fatores espaciais que demandou a necessidade de compartilhamento de políticas públicas comuns entre os núcleos urbanos dos municípios, na realidade desta região metropolitana singular, em sua maior parte, são ainda inexistentes, especialmente no que se refere intensidade de trocas, espaços contínuos e adensados. Dessa forma, pode haver um processo inverso ao contexto que estabeleceu as regiões metropolitanas clássicas no Brasil, pois agora, no caso da Lei que instituiu a RMM, ao mesmo tempo em que legitima uma realidade do ponto de vista legal (dimensão jurídica) também pode contribuir para a indução ao estabelecimento de um espaço metropolitano e também metropolizado, antes inexistente no nível real da sua expressão espacial, ou seja, a produção de uma nova geografia (ou de uma nova produção socioespacial) contrariando uma realidade anterior da maioria das primeiras regiões metropolitanas brasileiras, em que estes processos já eram estabelecidos enquanto expressão já na década de 1970 e que a Lei veio apenas legitimar.

Neste sentido, há ainda relevância na pesquisa pelo fato de que a análise sobre um novo recorte territorial e uma nova forma de regionalização (Região Metropolitana de Manaus) estabelecido e delimitado pelos poderes Executivo e Legislativo sobre um grupo de cidades e distritos da área de influência direta de Manaus, tendo como argumento a institucionalização de uma região metropolitana. Dessa forma se está diante de um processo que foge às características até então consideradas essenciais para a existência de uma Região Metropolitana, ou seja, com a Constituição de 1988, abriu-se um precedente jurídico que permite a *"municípios limítrofes"* constituírem uma RM. No caso de Manaus e os demais municípios de sua RM, tanto o critério de um processo de metropolização já identificado e com cidades em níveis significativos de complementaridade, conurbadas e com intensidade de relações, quanto o próprio dispositivo constitucional de limites, não foram contemplados, visto que não havia na época da institucionalização da RMM, um processo de metropolização do espaço identificado entre os núcleos urbanos, e tampouco todos os municípios são limítrofes à metrópole, pois Manacapuru, Manaquiri, Autazes, Careiro, Itapiranga e Silves não possuem limites com Manaus e muito

[13] Quando falamos "em sua maior parte não metropolizado" nos referimos ao gigantismo territorial da RMM, em que os núcleos urbanos se apresentam de forma dispersa, com concentração populacional, política e econômica na metrópole.

menos contigüidade urbana com esta ou com outros municípios com os quais fazem limites.

Tudo isso traz a necessidade de se repensar a imbricação entre as dimensões, política, jurídica, ideológica e sua produção socioespacial, ou geográfica no que se refere às regiões metropolitanas antes e depois de 1988, em seus contextos específicos, na tentativa de entender o processo de metropolização induzida da Amazônia Ocidental e uma nova forma de conceber a articulação urbano-regional nessa parte do Brasil, tomando como ponto de partida a realidade da Região Metropolitana de Manaus.

No que se refere à estrutura analítica, optamos por não fazer a tradicional separação que compõe primeiramente uma revisão teórica para depois se chegar ao fato pesquisado. Preferiu-se fazer uma análise integrada em que o teórico vai se articulando ao pesquisado, sem fazer separações que poderiam estabelecer um hiato na tese. procuramos, portanto, fazer ao mesmo tempo a articulação das bases teóricas com a realidade do fato pesquisado.

Quanto à descrição dos capítulos, no primeiro é realizada a análise sobre o processo de urbanização da Amazônia, com ênfase na sua parte ocidental, onde se discute sua especificidade nos vários momentos históricos, naquilo que denominamos de urbanização induzida via ações que se dão desde os tempos coloniais, com o processo de ocupação e posse de um território que pertencia à Espanha. A expressão historicamente produzida dessa urbanização apresenta um padrão disperso e ao mesmo tempo concentrado em núcleos específicos, sendo que alguns se tornaram metrópoles (Belém e Manaus). Também é analisada a *condição* de Manaus como metrópole, tanto para a definição do IBGE, quanto em análises teóricas do que vem a constituir uma metrópole. Ainda no primeiro capítulo são discutidos os conceitos de metropolização e de região metropolitana, para daí se chegar a um entendimento do que de fato ocorre na realidade da Região Metropolitana de Manaus, quando são utilizados estes conceitos.

No segundo capítulo analisou-se a *constituição* de Manaus como uma metrópole em vários momentos, mas com especial atenção aos períodos em que a capital do Amazonas se tornou um importante entreposto do escoamento da borracha e sua inserção a partir daí na esfera do capitalismo internacional. Também nesse capítulo se faz uma análise sobre a produção da metrópole atual, cujo início ocorreu com a criação da Zona Franca de Manaus, num contexto político de poder centralizado e autoritário, cujo resultado foi o crescimento acentuado de sua área urbana, com todas as contradições inerentes a uma metrópole, que carrega consigo as rugosidades de um passado faustoso e a contemporaneidade de uma metrópole desigual,

concentradora e centralizadora, na escala da Amazônia Ocidental, ou seja, a metrópole que se estabeleceu sozinha enquanto tal e agora se espraia sobre uma parte de sua região metropolitana[14] juridicamente instituída, produzindo um nascente processo de metropolização do espaço, que antes de 2007 não existia.

O terceiro capítulo aborda o Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus (PDIRMM) e como este se constitui no instrumento jurídico que legitima as ações políticas na RMM. Para a construção da análise utilizaremos os conceitos de espaços metropolizados e espaços não metropolizados, ambos, no contexto da RMM, constituindo espaços metropolitanos pela dimensão jurídica. O PDIRMM apresenta propostas de regionalização do espaço *intrametropolitano*, conferindo *vocações* aos municípios metropolitanos, sendo que tudo é acompanhado dos discursos de indução à metropolização do espaço nele contidos, cujos adjetivos para a RMM são apresentados de forma ufanística, contendo expressões como *a maior região metropolitana do Brasil, região metropolitana verde, região metropolitana sustentável*, dentre outros, que revelam uma forma de legitimar as ações políticas, cujo conteúdo ideológico reside nos discursos contidos no Plano Diretor. Também é realizada a análise das classificações contidas no Plano, como um eixo de articulação da Panamazônia, para as cidades da RMM, tais como cidades portais e articuladoras, conferindo ideologicamente a essas cidades uma *vocação* talvez muito além de sua real condição tanto na rede urbana amazônica quanto numa rede urbana mais ampla em escala nacional e internacional.

Por fim, o quarto capítulo, que apresenta uma proposta de três segmentos espaciais na RMM, que, juntamente com o da metrópole, objeto de análise específica do capítulo 2, formam quatro segmentos distintos e complementares na RM. O primeiro destes três segmentos é o da margem direita do rio Negro, município de Iranduba, onde se percebe com maior ênfase as ações políticas do Estado do Amazonas, no estabelecimento de infraestrutura que contribui para induzir ao processo de metropolização do espaço. Essa infraestrutura se apresenta na forma de construção e duplicação de rodovias, construção de escolas de tempo integral, construção da Cidade Universitária da Universidade do Estado do Amazonas (UEA) e aquela que representa o maior indutor da metropolização ali: a ponte sobre o rio Negro. Há ali um processo de metropolização em curso, com intensa atuação do setor imobiliário, que, articulado à

[14] O processo ocorre mais intensamente em Iranduba, na margem direita do Rio Negro, sobretudo após a inauguração da ponte, em outubro de 2011.

infraestrutura do Estado, produz novas espacialidades, cuja expressão é metropolitana.

Também é procedida a análise do segmento espacial de várzea, ou varzeano, cuja maior expressão é a cidade de Careiro da Várzea, com seus mil habitantes e que fica totalmente inundada no período em que ocorrem as cheias excepcionais, ou seja, aquelas que ultrapassam os 29 metros acima do nível do mar, como as que ocorreram em 1953, 2009, 2012 e 2014. No que se refere ao município como um todo, sua população é predominantemente rural, com a pequena cidade constituindo sua sede e estando próxima à metrópole, distando desta a apenas 25 quilômetros. Ali, diferentemente da margem direita do rio Negro, não há um processo de metropolização em curso, visto se tratar de uma área de várzea sujeita, portanto, às inundações sazonais do rio Amazonas, e onde a infraestrutura do Estado e o setor imobiliário não chegaram.

Há também o terceiro segmento espacial no contexto da RMM, que se refere aos núcleos urbanos ligados à metrópole por meio de rodovias e outros que possuem um padrão rodofluvial, ou seja, ligados à metrópole tanto por rodovias quanto pelos rios. Entre esses núcleos estão as sedes municipais de Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva, Itacoatiara, Manacapuru e Novo Airão, sendo que as duas primeiras estão ligadas à metrópole somente por rodovias e as demais são padrão rodofluvial. O terceiro segmento espacial, à despeito de estar contíguo à metrópole, apresenta as distâncias quilométricas mais expressivas em relação a ela.

Por fim, o quarto capítulo analisa as imbricações das dimensões componentes da tríade analítica que estabelecemos como norteadora desta tese. As dimensões política, jurídica e ideológica, cuja imbricação produz uma quarta dimensão, ou seja, a *dimensão socioespacial*, que vai permear todo o contexto argumentativo da tese como a síntese das imbricações das três anteriores, conforme já mostrado no esquema analítico das páginas anteriores.

Capítulo1 – Amazônia Ocidental:a produção da urbanização dispersa e concentrada

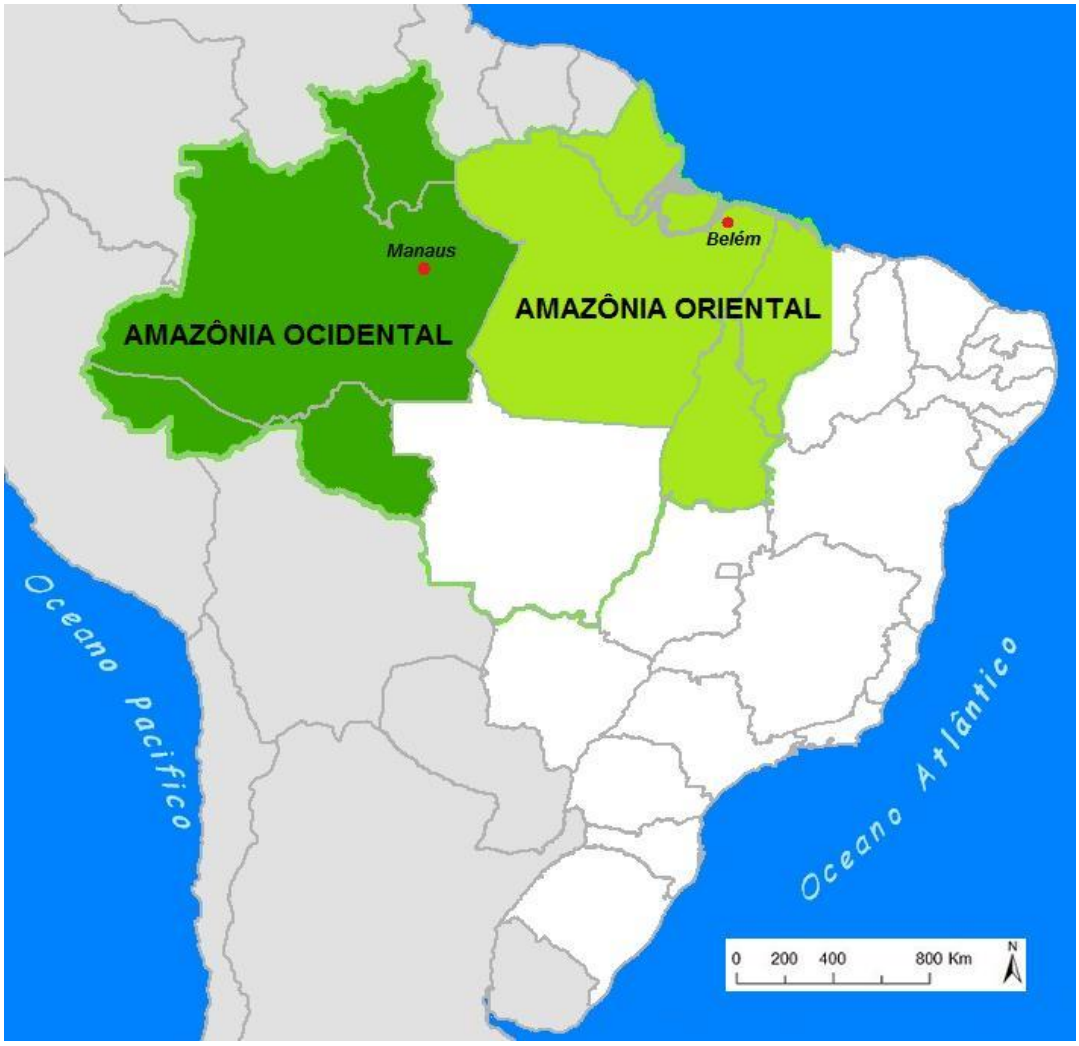
Ninguém duvida que a Amazônia vem sendo um celeiro de incógnitas, a justificarem um dos conceitos célebres de Euclides da Cunha, de que a região é conhecida apenas aos fragmentos, devendo constituir, algum dia, o descobrimento de todos os seus segredos [...]. Asseguro que nada mais sou que um dos que muito desconhecem a Amazônia, pertencendo, no entanto, ao grupo dos que almejam entendê-la e defendê-la.
(Djalma Batista, 2007, p .379).

A formação de espaços delimitados como regiões metropolitanas, como o que ocorreu com a instituição da Região Metropolitana de Manaus, na Amazônia Ocidental, acaba por trazer à tona problemas de ordem metodológica quanto à classificação de região metropolitana e da aplicabilidade do conceito frente à realidade do espaço produzido na atualidade. Não se trata neste caso de uma tentativa de engessar o conceito ou meramente criticá-lo em face de um processo de institucionalização de região metropolitana não mais correspondente àquele da década de 1970, mas procurar entender como ele pode ser concebido atualmente, a partir de realidades diferentes daquela das demais regiões brasileiras inclusiva o próprio norte, como o caso de Belém, na Amazônia Oriental.

Lefebvre [2008] aponta para o fato de que o espaço produzido, que contém história, conteúdo e trabalho, possui também diversas dimensões interpretativas, não tendo, portanto, uma única forma de ser concebido. Segundo ele "Existem vários métodos, várias abordagens no que concerne ao espaço, e isso a diferentes níveis, de reflexão, de recorte da realidade objetiva […]" [p. 37]. Mas e a geografia? Como poderia aí ser concebida visto que teria o espaço, ou para outras correntes, as relações sociais de produção como objeto de estudo?

O filósofo francês vai ainda apontar para a reflexão sobre teoria e prática. No caso da ciência geográfica isso pode ser concebido como a crítica das práticas de pesquisa que apenas enquadram teorias ao espaço real, como se a produção do espaço, as diferenças históricas dos lugares, a complexidade do embate das forças produtivas, fossem explicados por teorias que não

encontrariam limites nos diferentes lugares, quase se constituindo em dogmas pelos quais toda a complexidade dos lugares tivesse que ser por aí explicada, sem avançar no conhecimento científico. Lefebvre afirma ainda que "A abstração teórica já está no concreto. É preciso aí revelá-la. No seio do espaço percebido e concebido, já se encontra o espaço teórico e a teoria do espaço" (Idem).



Mapa 01 – A Amazônia dividida em oriental e ocidental
Fonte: Elaborado pelo autor.

Parece certo, neste caso, que ao se analisar a institucionalização de uma região metropolitana como a de Manaus é imperioso que se busque a interpretação do conceito, bem como da realidade do espaço produzido de uma região metropolitana e sua extensão a partir do real que se produziu historicamente ali. Da mesma forma não se pode olvidar que os conceitos de metrópole e de metropolização do espaço também devem fazer parte desse corpo analítico, pois a

capital amazonense se expande para a margem direita do rio Negro a partir da institucionalização da RMM e da construção da ponte Rio Negro, o que contribui para a indução a um processo de metropolização.

Neste sentido, há que se considerar a afirmativa lefebvriana sobre o abstrair do concreto, sistematizando a análise para tentar explicar uma realidade a partir de um real singular em dimensões territoriais e em processos de produção socioespacial que se deram ao longo séculos na Amazônia, especialmente em seu lado oeste, ainda hoje considerado o limiar da *fronteira*, uma generalidade que no caso dessa região comporta vários qualificativos que se estendem para além do sentido político.

A crítica lefebvriana, dessa forma, é direcionada às interpretações subjetivas em relação ao espaço percebido e concebido, mas pode também ser considerada para outras abordagens sobre o espaço. Neste caso, é importante que se parta do real, do já existente, do historicamente produzido, para daí se pensar teoricamente, inclusive verificando os próprios limites a partir dos quais a própria explicação teórica pode ficar nebulosa ou apenas explicar de forma parcial determinados fenômenos de produção do espaço, considerando o fato de que os conceitos, produtos de abstrações teóricas, são sempre mais pobres que o real.

Ainda considerando o pensamento de Henri Lefebvre, é necessário não resumir suas várias proposições para considerar o espaço. Segundo ele "um método pretensamente científico consiste em pôr, ou em supor, um sistema e uma lógica preexistentes; tal método afirma que o objeto estudado deve situar-se no seio de uma totalidade pressuposta" [Idem]. E o filósofo vai além nessa análise, pois sustentar ainda o fato de que:

> Ora, não se tem o direito de postular um sistema já existente – um sistema social, ou um sistema espacial, ou um sistema urbano, por exemplo – para nele inserir elementos parciais cuja racionalidade (ou irracionalidade) derivaria dessa suposição, seria deduzida do conjunto. Não se tem mais o direito de pressupor um sistema social e político, teórico ou ideológico, assim como não se pode pressupor uma lógica preexistente [Idem].

Lefebvre defende a idéia de que se há de fato um sistema, é preciso descobri-lo e mostrá-lo, ao invés de simplesmente partir dele. Tal é o desafio que se coloca frente ao pesquisador que tenha o espaço e seus processos socioespaciais como objeto de estudo. E é nesse sentido que se pretende aqui caminhar, ou seja, analisar a região metropolitana de Manaus, em

suas dimensões política, jurídica e ideológica, que imbricadas produzem uma dimensão socioespacial, a partir do real existente e da realidade que se quer produzir e da realidade produzida.

A questão conceitual contraposta à questão do real produzido historicamente, revela um aspecto relevante para a Ciência Geográfica: até onde os conceitos, que são mais pobres que o real que tentam explicá-lo de forma generalista, conseguem explicar esse real e produzir uma realidade que acompanhe as dinâmicas da formação socioespacial?

A resposta a tal questionamento é importante na medida em que, ao se considerar as disparidades regionais num país de grandes dimensões como o Brasil, devem-se igualmente relativizar os conceitos de urbanização, metropolização e de região metropolitana. Isto é especialmente relevante quando a análise recai sobre a Amazônia, e especialmente sobre a Amazônia Ocidental, cujo processo de urbanização apresenta as características de ser dispersa e ao mesmo tempo concentrada historicamente em núcleos urbanos como Belém e Manaus, sendo no caso desta última ainda mais evidente, visto que concentra a metade do contingente populacional do Amazonas, o maior estado brasileiro em dimensões territoriais.

Dessa forma, este capítulo irá analisar o processo de urbanização na Amazônia, que é diferenciado em alguns aspectos em suas porções oriental e ocidental, o que vai contradizer a idéia de que este processo ocorreu de forma homogênea em toda a região.

1.1 A urbanização da Amazônia

Antes de maio de 2007, o que se conhece atualmente como Região Metropolitana de Manaus, com todo o peso das dimensões política, jurídica e ideológica que o termo carrega, não passava de um grupo de municípios, em sua maioria limítrofes à capital, com dinâmicas urbanas que dependiam significativamente desta, mas ao mesmo tempo guardavam (e ainda guardam) um nível de identidade próprio, não sendo, portanto, ofuscados em sua totalidade pela metrópole, isto é, se não se resumir toda a análise ao econômico apenas, pois aí são ofuscados sim pela capital.

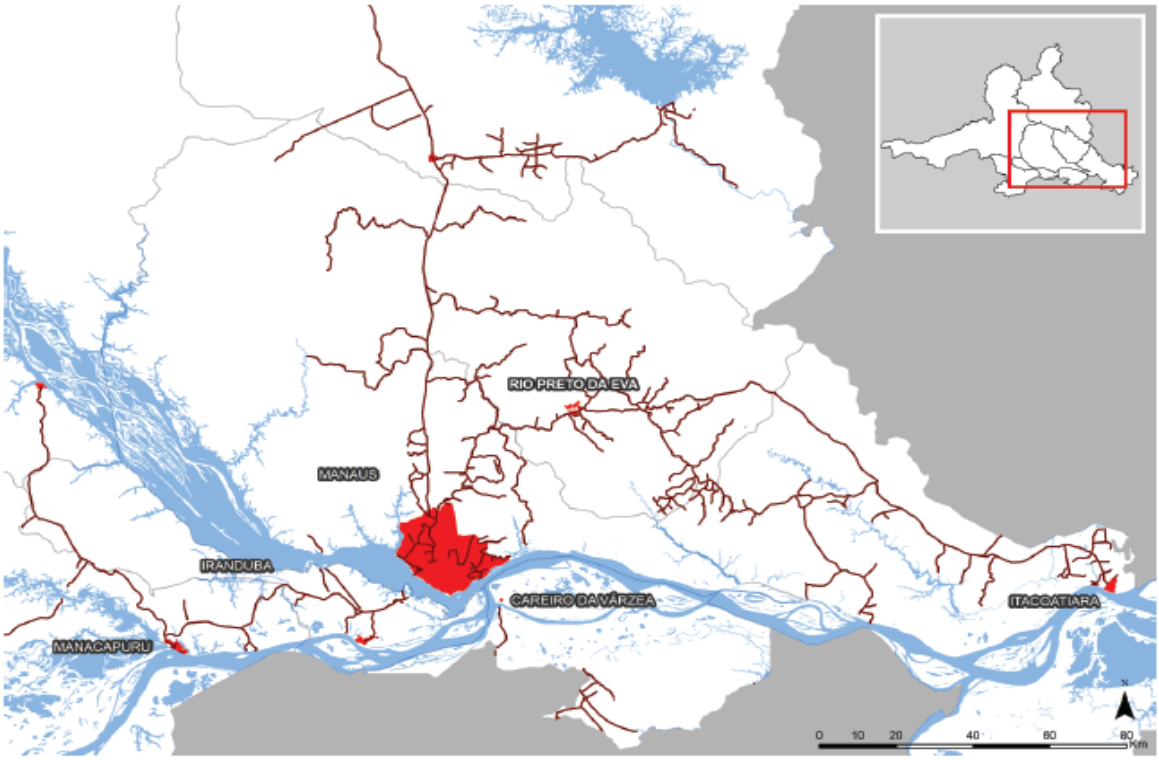
Os núcleos urbanos da sedes municipais e distritos, (com exceção de Iranduba por ser a mais próxima da capital, muito embora tivesse o rio Negro como obstáculo de descontinuidade espacial antes da ponte), não apresentavam em sua totalidade as condições que permitisse afirmar

em sua realidade socioespacial a existência de um processo de metropolização do espaço, formando com Manaus áreas contínuas e de trocas e fluxos intensos, pois a localização das cidades, bem como a extensão dos municípios, permite afirmar que as manchas urbanas apresentam um padrão que se pode considerar como uma espécie de *arquipélago*, formado por *ilhas* de manchas urbanas, conforme pode ser observado no mapa 02, abaixo.

A noção de arquipélago que apontamos aqui não se refere ao tradicional aspecto de isolamento contido nas ilhas por serem cercadas por águas, pois mesmo estas apresentam conexão com outras ilhas e lugares. No contexto desta análise, as manchas urbanas dos municípios da RMM, como de resto da própria Amazônia Ocidental, foram produzidas historicamente com limites definidos no contexto de territórios extensos, o que fez com que não apresentassem a mesma dinâmica de outras regiões do Brasil do ponto de vista do processo de ocupação e das dimensões municipais.

No contexto do que hoje constitui a RMM houve historicamente expansões das manchas das sedes municipais e demais áreas urbanas, mas nenhuma de forma tão evidente quanto na capital, mesmo assim não sendo suficiente para conurbar com outra sede ou outra área urbana. Tampouco se estabeleceu um sistema de trocas e movimento diário intensos entre esses núcleos urbanos, o que corrobora para a realidade urbano-regional de manchas urbanas distintas no que hoje é a maior RM do ponto de vista territorial existente no Brasil.

Dessa forma, Manaus se constituiu historicamente em um núcleo que expandiu para si mesmo, tornando-se metrópole pelas condições que serão analisadas à frente. Isso fez com que se produzisse uma configuração urbana desproporcional entre esta metrópole e as demais cidades da Amazônia Ocidental, o que inclui as cidades de sua região metropolitana.



Mapa 02 - Região Metropolitana de Manaus destacando nos pontos em vermelho suas manchas urbanas. Pode ser percebida uma formação urbana dispersa, em forma de *ilhas* constituindo um arquipélago no contexto territorial da RM.
Fonte: PDIRMM/2010.

Mas um problema se coloca: até onde se pode confrontar o real e o conceito? Até onde o espaço produzido e reproduzido historicamente entre Manaus e as demais oito cidades (sendo mais cinco incluídas em outubro de 2011, num total de treze) permite a interpretação que concilie o real e o conceito de Região Metropolitana? Até onde os processos de urbanização na Amazônia Ocidental e de metropolização do espaço podem ser analisados no contexto da RMM?

Em um trabalho científico, especialmente no âmbito da ciência Geográfica, há a sedução de se partir de extensa análise e considerações teóricas para depois se tentar chegar à realidade, ou seja à interpretação do real contido no espaço, o que Lefebvre já criticava. Trata-se de via menos difícil, pois enquadrar o real à teoria, (ou teorias), produzindo por conseqüência uma realidade que obedece aos padrões gerais de explicações nela contidos parece ser um caminho quase que *natural*. Um problema se estabelece quando esta prática relega a um segundo plano aspectos particulares de cada lugar, de cada realidade produzida historicamente, tendo como resultado as generalizações e a obrigatoriedade de se enquadrar em determinado corpo teórico, criando um engessamento da análise. Neste sentido os conceitos enquanto produções teóricas, e

que tentam explicar, baseados no modelo positivo de cientificidade rigorosa, o real dos lugares numa dimensão geográfica, acabam por deixar em descoberto importante aspecto: os lugares, a despeito de possuírem dimensões estruturais que os tornam semelhantes (dimensões de pertencimento, de posse, de produção, etc.), possuem também particularidades que lhes são inerentes, muitas vezes singulares, constituindo aí um limite à tentativa de generalização que a teoria e o conceito enquanto seu produto trazem.

Na Ciência Geográfica não se pode partir de princípios gerais para explicar espaços, regiões, territórios e lugares que, a despeito de apresentarem semelhanças em variados graus, jamais poderão ser iguais em suas dinâmicas socioespaciais e processos históricos, o que permite afirmar que regiões densamente ocupadas com o processo de urbanização e metropolização, conceitos criados para explicar essa realidade, não podem possuir os mesmos parâmetros de análise de regiões cuja dinamicidade é outra que não aquela para a qual o conceito foi pensado. Volta a questão: como analisar a realidade da RMM a partir dos conceitos (como os de região metropolitana, metrópole, urbanização e metropolização) estabelecidos para outras dinâmicas, que não ocorrem plenamente na Amazônia Ocidental?

Contudo, é importante considerar a importância do conceito e que este é imprescindível à análise científica, caso contrário não se teria ciência mas especulação. Lencioni [2006, p. 42] vai enfatizar a importância do conceito para afirmar universalidades e essências. Para ela:

> Os conceitos são concebidos e devem revelar universalidade, por assim dizer, expressar abrangência sem ter que expressar todas as particularidades do que está sendo considerado. O importante é que dêem conta de exprimir a essência do que está sendo referido. Isso significa que a pertinência de um conceito não é medida porque ele contém todas as propriedades, aspectos, características ou movimento do que está sendo considerado, mas porque ele exprime sua essência.

Partimos desse pressuposto, ou seja, de que o conceito de região metropolitana, por exemplo, ou ainda os de urbanização, metrópole e metropolização, são aqueles que temos para analisar a realidade de um espaço não metropolizado, em sua essência, embora juridicamente metropolitano, quando foi instituída a RMM. No caso de Manaus tais conceitos parecem ora coincidir e ora encontrar alguns limites no real do espaço produzido, pois se por um lado, do ponto de vista Constitucional e jurídico, há a existência de uma RM, por outro, na expressão do

espaço produzido e nas demais implicações que o conceito tenta explicar, há um limite. Dessa forma, Segundo Haesbaert [2010, p. 158]:

> A "identidade" de um conceito, um pouco como na própria construção de uma identidade social, não se define simplesmente pela concepção clara de um "outro" frente ao qual ele se impõe, mas pela própria definição que esse outro lhe concede – portanto, por sua imbricação.

Partindo do pensamento de Haesbaert, cabe refletir sobre a definição de região metropolitana para Manaus e demais núcleos municipais componentes de sua RM. Manaus se define ou pode ser definida como uma metrópole? O que constitui uma Região Metropolitana? E o que pode ser definido como metropolização?Até onde o real se confunde com o discurso nesse e para esse caso? Para responder a tais questionamentos não se pode prescindir de uma análise sobre o próprio processo de urbanização da Amazônia e principalmente da Amazônia Ocidental.

A Amazônia Ocidental em seu processo de urbanização deve ser entendida não como parte de uma única urbanização amazônica, homogênea, surgida a partir de 1616 com o Forte do Presépio, que daria origem à cidade de Belém e marco inicial de ocupação na calha dos grandes rios que levavam ao sertão da floresta tropical. O padrão de ocupação e posterior estabelecimento de cidades ocorreu primeiramente a partir dos rios, formando uma rede urbana que Corrêa [1989] e Ribeiro [2001] denominam de dendrítica.

A formação da rede urbana dendrítica na Amazônia pode ser entendida como produto de estratégias estabelecidas nos períodos colonial, imperial e republicano no Brasil, vinculadas ao processo de acumulação que ocorria em nível mundial. Isto pode ser entendido a partir das sustentações de Becker de que na "verdade, o povoamento da Amazônia a partir da colonização se fez sempre em surtos devassadores vinculados à expansão capitalista mundial" [1997, p. 11]. Becker sustenta ainda que o primeiro desses devassamentos foi aquele da exploração da floresta tropical para a busca das drogas do sertão, visando sustentar um império colonial já deficitário como o português. Os devassamentos seguintes apontados pela autora são o ciclo da extração da borracha, as frentes pioneiras agropecuárias e finalmente o ordenamento territorial promovido pelo estado brasileiro, especialmente à época dos governos militares, que no caso específico da Amazônia Ocidental vai estabelecer a Zona Franca de Manaus.

É importante destacar o fato de que mesmo iniciando o processo de ocupação da

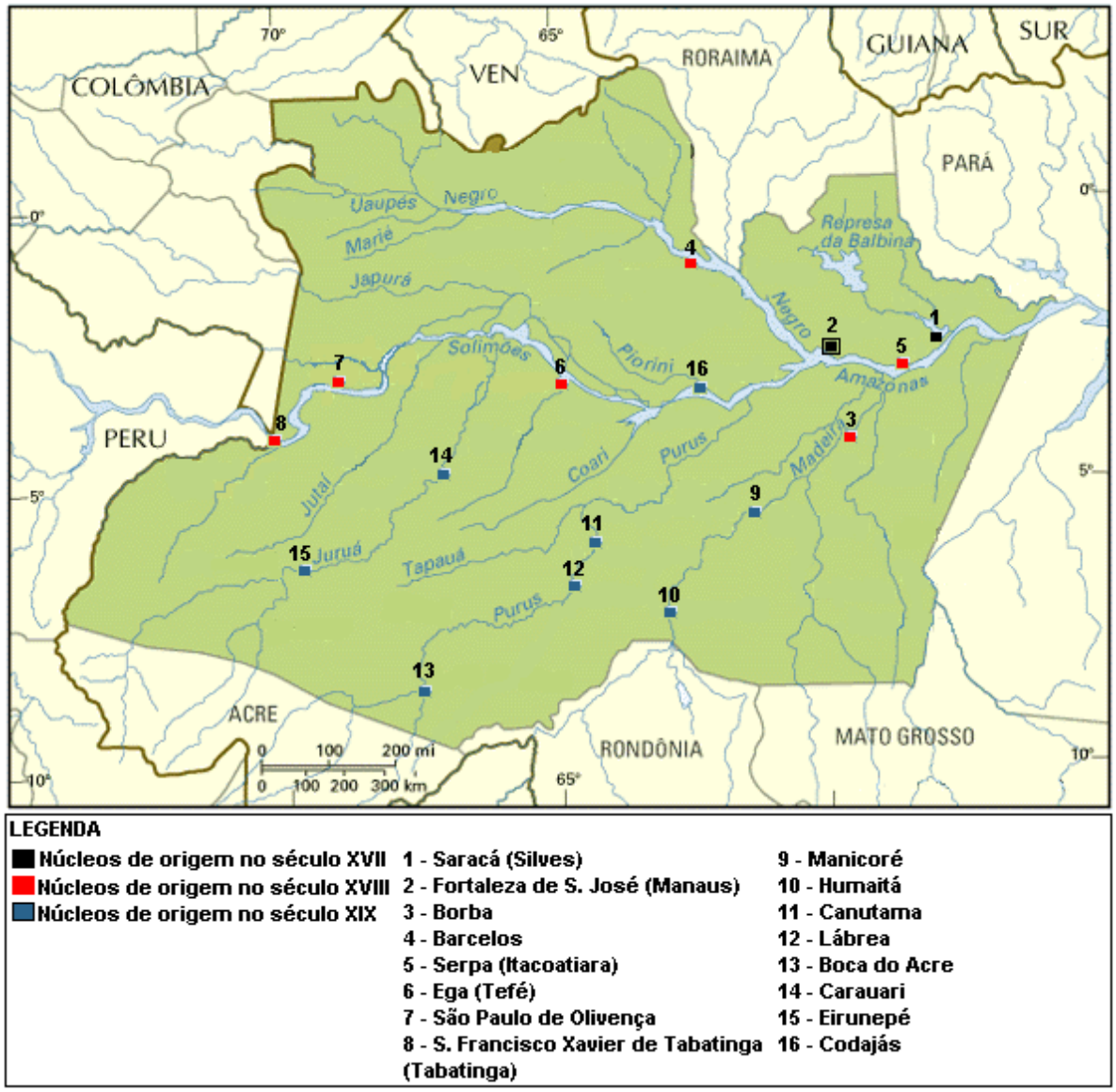
Amazônia pelos portugueses em pleno período de União Ibérica e para além do limite de Tordesilhas, foi em meados do século XVIII que se observa com mais ênfase uma estratégia do poder colonial relacionada especificamente a um processo de criação de povoados e vilas com as políticas pombalinas. Muitas povoações e aldeamento missionários, após a expulsão dos Jesuítas, segundo Oliveira [1988] foram elevados à categoria de vila. Ainda que esse processo tenha ocorrido de forma impositiva e até certo ponto artificial, visto que o objetivo era garantir o controle do território reclamado pelos espanhóis, não se pode deixar de reconhecer, como também sustenta Mattos [1980] que foi uma estratégia e que a partir dela ocorreu o aumento do número de vilas, bem como o incremento demográfico oriundo da permissão legal da miscigenação entre portugueses e indígenas.

Corrêa em texto clássico sobre a formação da rede urbana na Amazônia [1987, p. 45] vai apontar que:

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

A rede embrionária iria se desenvolver como uma estratégia de colonização por parte do governo colonial português, num processo de indução, a partir da segunda metade do século XVIII. Como Corrêa já deixa claro, não foram incorporadas novas áreas à economia colonial, mas a partir daquelas já com certa importância econômica. Isso, contudo, não vai significar que os novos núcleos não iriam ganhar certa dinâmica, especialmente no século seguinte, com a procura pela borracha.

Durante o período da política Pombalina vários núcleos foram elevados à categoria de vila, dentre os quais se pode destacar Borba (1756), Barcelos (1758), Serpa (1759), que depois passou a se chamar Itacoatiara e hoje faz parte da RMM, Silves (1759), São Paulo de Olivença (1759), Ega, atual Tefé (1759), e São Francisco Xavier de Tabatinga, atual Tabatinga (1759). A periodização desses núcleos, juntamente com os primeiros ainda do século XVII e os surgidos no século XIX, com a economia gumífera, podem ser observados no mapa abaixo.



LEGENDA

- Núcleos de origem no século XVII
- Núcleos de origem no século XVIII
- Núcleos de origem no século XIX

1 - Saracá (Silves)
2 - Fortaleza de S. José (Manaus)
3 - Borba
4 - Barcelos
5 - Serpa (Itacoatiara)
6 - Ega (Tefé)
7 - São Paulo de Olivença
8 - S. Francisco Xavier de Tabatinga (Tabatinga)
9 - Manicoré
10 - Humaitá
11 - Canutama
12 - Lábrea
13 - Boca do Acre
14 - Carauari
15 - Eirunepé
16 - Codajás

Mapa 03 – Periodização dos núcleos urbanos do Amazonas nos séculos XVII, XVIII e XIX.
Elaboração: Marcos Castro/2013

Induzir a um processo de urbanização na Amazônia significava a manutenção e controle do território para a coroa portuguesa, como deixa claro na disposição dos núcleos urbanos no mapa acima. Fica evidente também que para que isso ocorresse era necessário o incremento populacional de fala e religião portuguesas, o que fez aparecer a figura do caboclo amazônico, fruto de casamentos incentivados entre portugueses e indígenas. Ressalte-se que este processo induzido de criação de novos núcleos, que depois seriam cidades, não pode ser confundido com a urbanização que se concebe atualmente, pois não se pretendia estabelecer um modo de vida urbano como o concebemos atualmente, e tampouco os fortes e missões religiosas, a despeito de

constituírem aglomerados humanos, não possuíam funções consideradas urbanas, o que viria a ocorrer somente mais tarde. Se pretendia, a partir das políticas pombalinas, somente ocupar e garantir a posse do território amazônico, estabelecendo novas povoações e elevando outras já existentes à categoria de vila.

Processos induzidos parecem acompanhar a trajetória de ocupação e produção do espaço na Amazônia. Reforçando, isto não significa afirmar que a região não produziu de forma autônoma seus próprios processos socioespaciais, pois segundo Renan Freitas Pinto [2006] a Amazônia participou de todos os grandes momentos e movimentos da história do Brasil, ainda que de forma menos expressiva que em outras regiões. Contudo, há também em sua história os surtos devassadores já apontados por Becker. O período gumífero pertence a uma seqüência da inserção amazônica ao capitalismo mundial, bem como do incremento demográfico e aumento do número de cidades na região, contribuindo para a ampliação e fortalecimento da rede urbana, num primeiro momento dendrítica, e de uma urbanização dispersa e concentrada em poucos núcleos que se destacaram mais que outros, como Belém e Manaus.

Nesse período de farta exportação da borracha a Amazônia passa a fazer parte de um circuito de acumulação como região subordinada ao capitalismo internacional. Isso está na base da formação urbana e demográfica da Amazônia atual.

Já na década de 1840 a indústria européia com os princípios do liberalismo econômico começava a despontar. Mas o lançamento comercial da borracha começa antes, pois segundo Mattos [1980, p. 82]:

> Samuel Peal, em 1791, consegue registrar a primeira patente de um processo de fabricação de abrigos impermeáveis usando como matéria-prima do novo produto uma solução de látex e terebintina. A patente indica a produção de sapatos. Começa daí, na Europa, o lançamento comercial da borracha.

Antes do advento da indústria dos pneumáticos a borracha já era utilizada para fabricação de expressivo número de objetos como calçados, tecidos impermeáveis, ligas, suspensórios, tubos cirúrgicos, dentre outros. Mas a grande demanda pelo látex amazônico ocorre com a descoberta do processo de vulcanização nos Estados Unidos, por Goodyear no ano de 1839. A partir daí surge de fato a necessidade da borracha de forma mais intensa para alimentar a indústria de calçados e outros objetos no início e depois da indústria dos pneumáticos. A borracha

amazônica não era a única no mundo pois em outras regiões tropicais como da Índia, Malásia e Indonésia ela também existia. Mas a qualidade da borracha amazônica, a *Hervea Brasiliensis*, era superior às outras, portanto, a preferida pelo mercado mundial. Este contexto iria alterar expressivamente o padrão urbano e demográfico da região e as mudanças que já haviam iniciado no século anterior iria ser ampliada nestes aspectos.

Corrêa [1987] vai definir dois segmentos temporais de cidades e sua organização espacial na região. O primeiro ele denomina de segmentos "velhos", resultantes de um tempo espacial longo, de formação mais antiga, sendo que o segundo vai denominar de segmentos "novos", resultantes de dinâmicas mais recentes de produção do espaço. Para o autor esse processo "[...] exemplifica-se com as cidades ribeirinhas, de um lado, e as cidades e os embriões urbanos que surgiram recentemente ao longo dos grandes eixos rodoviários que rasgaram a Amazônia". [p. 40].

Poderíamos ainda acrescentar um terceiro segmento, mais recente, metropolitano, surgido a partir das possibilidades jurídicas da Constituição de 1988. Este segmento mais recente pode ser exemplificado pela institucionalização de três regiões metropolitanas amazônicas, como as de Macapá (2003), Manaus (2007) e Santarém (2012).

O segmento mais antigo apontado por Corrêa, fruto do processo de ocupação via calha dos grandes rios, formou o padrão que acompanha os meandros e a sinuosidade dos rios, que por sua vez representam a conexão dessas cidades com o mundo por meio da navegação fluvial. Este segmento existe desde o século XVII onde vários núcleos urbanos surgiram em posições estratégicas na calha dos rios. Durante esse período surgiram, além de Belém, (1616), Souza Caeté (atual Bragança), em 1633, e Villa Viçosa de Santa Cruz do Cametá, em 1635, no atual estado do Pará.

As missões e aldeamentos religiosos também tiveram papel fundamental no aparecimento de cidades na Amazônia. São exemplo de cidades que surgiram a partir de missões e aldeamentos: Santarém, Óbidos, Alenquer, Faro, Monte Alegre, no Pará, e Tefé, Silves, Itacoatiara, Coari e Barcelos, no Amazonas, todas localizadas nas margens dos principais rios como Amazonas, Trombetas, Tapajós, Japurá e Negro. Em 1669 é construída a fortaleza de São José do Rio Negro, que daria origem à cidade de Manaus. Esse período antecede a extração da borracha, estando ainda vinculado à extração das drogas do sertão, no governo colonial. Vale ressaltar que entre 1755 e 1760, 46 aldeias missionárias foram elevadas à categoria de vilas.

O segmento posterior diz respeito ao período da borracha, quando houve o incremento do número de cidades localizadas nos altos cursos dos rios como Madeira, Purus e Juruá na Amazônia Ocidental. Corrêa [1987, p.47] aponta que:

> Ao final da primeira metade do século XIX, em um momento que antecede à grande expansão econômica e urbana apoiada na valorização da borracha, a rede urbana da Amazônia caracteriza-se pela proeminência de Belém, e por um padrão espacial predominantemente ribeirinho, centrado no eixo do Rio Amazonas […] a presença de núcleos urbanos limitava-se aos baixos cursos do Tocantins, Xingu, Tapajós e Madeira, sobressaindo em importância o vale do rio Negro, com uma rede relativamente mais densa, porém, em profunda decadência.

É apontado que Belém possuía proeminência na rede urbana amazônica no período que antecede a procura pela borracha para exportação. Igualmente o vale do rio Negro apresentava a decadência de seus núcleos urbanos, especialmente em função da agricultura, o que se pode confirmar com a transferência da sede da capitania de São José do Rio Negro, do núcleo de Barcelos, no médio curso, para o Lugar da Barra, (que seria posteriormente Manaus) em 1808. Nesse período começou a se desenhar a realidade o núcleo que no período de exportação gumífera exerceria a centralidade urbana na Amazônia Ocidental algumas décadas depois, tornando-se o centro político, econômico e cultural da região.

Entre os anos de 1850 e 1920 a Amazônia passa por expressivo processo transformação nos níveis espacial e econômico. No nível espacial ocorre sua ampliação para os altos cursos dos rios mais importantes, acompanhando as atividades extrativistas da borracha. Cidades como Eirunepé, por exemplo, no alto curso do rio Juruá, surgiram a partir de seringais. Outras como Carauari, no médio curso, surgiram como entreposto de abastecimento dos barcos que iam para os seringais e deles partiam trazendo o produto que de um lado contava com a solidão do seringueiro, e do outro abastecia uma indústria mundial sedenta pelo *ouro branco* extraído do caule da seringueira. Ainda hoje os barcos de recreio demoram entre dez e quinze dias para percorrer de Manaus a Eirunepé, no rio Juruá, visto que se trata de um rio bastante meandrante, o que significa afirmar que ali se percorre muito e avança-se pouco, sem deixar de considerar a distância significativa do percurso em linha reta.

No nível econômico há a atração de capitais estrangeiros vinculados à navegação e ao

comércio. Os rios são liberados à navegação nacional e estrangeira e as antigas embarcações a vela foram substituídas pelos barcos a vapor, mais rápidos e com maior capacidade de transporte de pessoas e cargas.

A urbanização da Amazônia Ocidental vai ser incrementada, além da dinâmica vinculada à exportação da borracha, também ao aumento populacional advindo da migração primeiramente de paraenses entre 1850 e 1870 e depois da migração induzida de nordestinos para os sertões amazônicos na segunda metade da década de 1870. Essa migração é resultado da escassez de mão-de-obra para trabalhar nos seringais, que levou à indução via subsídios estatais, especialmente para o transporte dos nordestinos, em sua maioria cearenses.

A economia gumífera contribuiu para o surgimento de vários núcleos que posteriormente seriam sedes municipais, nos atuais estados do Amazonas e Acre. Destacam-se, Xapuri, Brasiléia e Sena Madureira, no alto Purus (Acre), Feijó, Tarauacá e Cruzeiro do Sul (Acre), no alto rio Juruá, dentre os demais surgidos no Amazonas já mostrados no mapa acima.

Contudo, de todos os núcleos urbanos surgidos na Amazônia ocidental, a antiga Vila da Barra do Rio Negro, surgida da fortaleza de São José em 1669, se tornaria a cidade mais importante na região. No princípio da farta exportação da borracha as firmas de Belém se estabeleceram em Manaus fundando ali filiais. Posteriormente a capital do Amazonas passa a rivalizar diretamente com sua congênere paraense pelo controle e escoamento da produção da borracha.

Após o declínio da exportação da borracha amazônica há também um decréscimo populacional nos principais núcleos urbanos. De acordo com dados mostrados em Santos [2002] entre os anos de 1872 a 1940 as duas principais cidades da região Belém (oriental) e Manaus (ocidental) apresentaram crescimento de sua população entre 1872 e 1920, sendo que entre 1920 e 1940 há um decréscimo em ambas, de acordo com os dados da tabela abaixo.

	1872	**1890**	**1900**	**1920**	**1940**
Belém	61 997	50 064	96 560	236 406	164 673
Manaus	29 334	38 720	50 300	75 701	66 854

Tabela 01 – População de Belém e Manaus entre 1872 e 1940
Fonte: Santos/2002
Org. Marcos Castro 2013

Os números da tabela revelam o impacto da queda das exportações da borracha nas duas principais cidades amazônicas a partir de 1920, expresso na queda do número de suas populações. No que concerne ao porcentual da sua população, há concentração populacional em relação aos seus respectivos estados, especialmente Manaus em relação ao Amazonas, conforme observado na tabela abaixo. Isto revela a característica da urbanização dispersa e ao mesmo tempo concentrada da região.

	1872	**1890**	**1900**	**1920**
Manaus	50,92%	26,17%	20,14%	20,85%
Belém	25,52%	24,38%	20,14%	20,85%

Tabela 02 – População de Manaus e Belém em relação aos respectivos estados
Fonte: Santos/2002
Org. Marcos Castro 2013

A concentração mostrada nos números da tabela para as duas capitais amazônicas está acima da média das demais capitais brasileiras na mesma época, pois:

> Em 1872, nenhuma outra capital ultrapassava 14% da população estadual e mais da metade não atingia os 10%; em 1890, nenhuma capital, […] ultrapassava os 12% da população dos respectivos estados, e 12 não chegavam sequer aos 10%; em 1900, apenas quatro capitais, além de Cuiabá, Belém e Manaus, ultrapassavam os 10% do total demográfico estadual (e treze das capitais não alcançavam os 10%); ainda em 1920, apenas quatro capitais, além das três mencionadas […] ultrapassavam os 10% da população estadual [SANTOS, 2002, p. 28-29].

A análise de Milton Santos sobre a urbanização brasileira, ainda que se atenha com mais ênfase nas regiões Nordeste e Sudeste, revela a histórica concentração populacional na região amazônica. Mas na Amazônia Ocidental o processo de urbanização ocorreu de forma ainda mais concentrada em Manaus, especialmente com as dinâmicas econômicas advindas da exportação da borracha, quando houve incremento populacional, e mais ainda após a implantação da Zona Franca, no final da década de 1960. A dispersão, por outro lado, também vai se constituir numa característica marcante deste processo de urbanização, pois as municipalidades extensas, como núcleos urbanos distantes uns dos outros, será uma marca da região.

1.2 Para além da rede urbana dendrítica/ribeirinha

A rede urbana amazônica predominantemente ribeirinha até meados do século XX, agora vai se expandir novamente a partir de processos induzidos, vinculados aos projetos de ocupação e desenvolvimento da região por parte do Estado Brasileiro. As novas cidades surgem a partir de uma realidade atrelada às ideologias de ocupação do *vazio* que a Amazônia sempre representou nos âmbitos político, jurídico, ideológico, bem como econômico, para a sociedade brasileira. As rodovias e os núcleos urbanos que nelas surgiam viriam romper com o antigo padrão de urbanização a partir dos rios. A ideologia do rodoviarismo[15] que se instalou no Brasil vai produzir agora cidades à beira de estradas, seja por via "espontânea" ou produzidas por empresas que se estabeleciam na região com o objetivo de explorar seus recursos. Ressalte-se que esse processo foi mais evidente na Amazônia Oriental, pois na parte ocidental ele foi bem menor.

As ações que visavam a ocupação e controle do território na Amazônia tiveram algumas características apontadas por Becker [1997], no que se refere às redes de integração espacial. São destacadas quatro principais redes: 1) rede rodoviária, com a produção de grandes eixos transversais como Transamazônica e Perimetral Norte, e eixos intra-regionais como as rodovias Cuiabá-Santarém e Porto Velho-Manaus (BR-319); 2) rede de integração de telecomunicações comandada por satélite, permitindo a difusão de valores urbanos pela TV e a integração via telefonia; 3) rede urbana, como concentradora das funções de comando político, econômico e ideológico; 4) rede de hidroelétricas, que iria permitir a produção de energia à nova fase em que a região estava adentrando.

Observa-se que todas as redes são complementares, sendo a rede urbana o *lócus* de onde emanavam as decisões e a infraestrutura basal para as demais redes. A rede rodoviária iria permitir a ampliação de núcleos populacionais que posteriormente iriam se tornar urbanos, dando origem a várias cidades no decorrer das décadas de 1970 e 1980.

Mesmo que a urbanização, de acordo com Santos [2002] se desenvolva a partir do século XVIII no Brasil, para a Amazônia como um todo ela ocorreu mesmo com mais evidência a partir das ações induzidas pelo Estado Brasileiro, notadamente a partir da década de 1970, ainda que no século XVIII, como já sustentado anteriormente, as políticas pombalinas tenham

---

[15] Pensamento a partir do qual as estradas e rodovias representariam o progresso, a entrada do país numa esfera de desenvolvimento que romperia com as limitações de trilhos e portos.

estabelecido na região significativo número de vilas e no período gumífero outras tenham surgido também. Trata-se, portanto, para a região, de processo recente se for considerada a urbanização brasileira em outras regiões, que já vinha se acelerando desde a década de 1940.

Na Amazônia Ocidental o fenômeno da urbanização vai ocorrer de forma desigual, dispersa e concentrada. Na capital do Amazonas, os números após a Zona Franca mostram a ampliação da concentração populacional que já vinha dos períodos anteriores, conforme pode ser aferido na tabela abaixo, a partir dos censos demográficos.

Censo	**População**	**Taxa de Crescimento %**
1950	279 151	2,5%
1960	321 125	15,0%
1970	473 545	47,5%
1980	922 477	94,8%
1991	1.011.501	9,6%
2000	1.405.835	32,2%
2010	1.832.423	33,8%

Tabela 03 – Taxa de crescimento populacional de Manaus 1950/2010
Fonte: IBGE
Org. Marcos Castro 2013

Os dados mostrados na tabela permitem constatar os níveis de crescimento populacional da capital amazonense em patamares crescentes a partir de 1950. Mas é entre as décadas de 1970 e 1980 que os porcentuais são mais acentuados, chegando quase a dobrar a população da agora sede da Zona Franca. Exceto o censo de 1991, que mostra crescimento menor, de 9,6%, os de 2000 e 2010 mostram aumento de não menos que 30%, sendo 33,2% e 33,8% respectivamente.

As políticas de povoamento e controle da Amazônia Ocidental pelo Estado Brasileiro, especialmente durante os governos militares, via Zona Franca, concentraram a população na capital, expandindo seu espaço urbano e gerando problemas oriundos de um crescimento acelerado, problema acrescido pela ineficácia do poder público, no decorrer da década, em planejar e gerir a cidade. Foi nas décadas de 1970 e 1980 que Manaus teve o maior nível de

expansão de sua área urbana, com bairros surgidos a partir de ocupações irregulares[16] de terras públicas e privadas, sem ordenamento urbanístico.

Pode-se apontar a origem de uma urbanização desigual, do ponto de vista das dimensões e localizações das cidades na Amazônia Ocidental, e concentrada em sua capital, nas políticas de desenvolvimento e ocupação do espaço brasileiro nessa região, que por sua vez eram o reflexo da organização espacial mais geral pela qual passavam os países do Terceiro Mundo em sua função na Divisão Internacional do trabalho. Para Corrêa [1987, p.59] a região passa à condição de *fronteira do capital*, quando é incorporada ao processo geral de expansão capitalista no Brasil, e os resultados desta condição geraram a urbanização desigual, especialmente na parte oeste. Dessa forma "Esta urbanização concentrada reflete, o papel do Estado através da criação nas capitais de um número crescente de instituições vinculadas às novas atividades implantadas e em implantação na Amazônia".

O Estado, portanto, possuiu papel fundamental na ampliação da urbanização dispersa e concentrada. Pode-se sustentar que mesmo esse fenômeno de concentração foi o produto histórico de processos de indução à ocupação e controle do território na Amazônia desde seu período colonial, com ampliação a partir da segunda metade do século XX.

Becker [1997, p. 52] vai afirmar ser a urbanização da Amazônia uma estratégia de ocupação, constituindo:

> […] uma estratégia básica do Estado para a ocupação regional: sustenta a mobilidade permitindo atrair migrantes sem lhes dar acesso à propriedade da terra, e inicia a articulação dos antigos e novos núcleos urbanos entre si e com o mundo exterior.
> A importância da urbanização como instrumento de ocupação se relaciona assim a três papéis fundamentais exercidos pelos núcleos urbanos: a atração dos fluxos migratórios, a organização do mercado de trabalho e o controle social, o que atribui à urbanização um novo significado.

Esse novo significado da urbanização se estenderia para além do sentido clássico que se atribui ao conceito, ou seja, para além do aumento do número e tamanho das cidades. Ela conteria

[16] As ocupações irregulares de terras públicas e/ou privadas são conhecidas pelo termo pejorativo de "invasões". A mídia contribui bastante para a popularização do termo ao veiculá-lo como se fosse algo natural. No entanto, camufla a realidade de uma cidade que apresenta níveis de segregação expressivos entre os que podem ter ou pagar por uma moradia e os que não podem, ampliando, dessa forma, as fileiras daqueles que, ao terem alguma oportunidade, partem para as ocupações de terras que juridicamente não lhes pertence.

também a dimensão do espaço social, ou seja, envolveria um modo de integração econômica, mobilizando, extraindo e concentrando produto excedente, além de promover a integração cultural e ideológica, promovendo os valores da vida moderna e urbana. Uma outra dimensão seria a do espaço, correspondente à produção de uma rede urbana e seus arranjos, promovendo a circulação do excedente, tendo os núcleos urbanos como nós que possibilitariam a dinâmica produtiva. É dessa forma que a urbanização vai ser entendida na Amazônia, rompendo com o fato de somente corresponder ao aumento do número de núcleos urbanos e seu crescimento em tamanho.

Becker vai apontar também o fato de a Amazônia ter constituído importante vetor de atração de migrantes via políticas urbanas. Neste sentido:

> Os estudos elaborados para a Sudam, ainda em 1966, já propunham que, ao invés de se utilizar o método clássico de desenvolvimento de regiões despovoadas, baseado na prospecção de recursos naturais e posterior assentamento da população para sua exploração, se urbanizasse primeiro a região para que a própria população realizasse as prospecções e adaptações necessárias à exploração dos recursos [Idem, p. 53].

Partia-se, portanto, da idéia de que a região deveria ser primeiramente urbanizada para ser explorada depois. A premissa era a ocupação, depois a exploração dos recursos, sendo que os núcleos urbanos iriam constituir a base da organização do mercado de trabalho, além das funções político-ideológicas do Estado, sendo as sedes do aparelho de Estado em nível local.

No que concerne especificamente à Amazônia Ocidental:

> A criação da Zona Franca de Manaus, em 1967, pela Suframa (Superintendência da Zona Franca de Manaus), ligada ao Ministério do Interior, foi o primeiro passo. Através da isenção da taxação de impostos, estimulou-se o comércio e a indústria num núcleo urbano que constitui um posto avançado na fronteira […] [Idem].

A constituição do *posto avançado* na *fronteira*, por meio dos incentivos dados pelo Brasil, atraiu a migração para a capital amazonense, tanto ao nível do próprio estado do Amazonas, quanto de outros estados da federação. Novamente a migração para Manaus irá constituir um processo incentivado, como já havia sido no período gumífero.

Ao se constituir em *posto avançado* a capital amazonense, que já era a maior e mais importante cidade da Amazônia Ocidental reforça essa condição. Talvez isso a leve para além de um posto avançado *na fronteira*, pois ao se constituir metrópole a partir dos processos histórico-espaciais que a conduziram a essa condição, talvez não lhe caiba mais a alcunha de posto avançado, mesmo que de forma metafórica. Igualmente a própria noção de *fronteira* que muito se reproduz em trabalhos de cunho geográfico ou de ciências sociais afins, talvez mais resgate uma visão romântica e que reproduz uma geografia do exótico, que Pinto [2006] aborda como a reprodução do eurocentrismo, que não deixa de fazer parte também das análises científicas atualmente.

Considerar a Amazônia como fronteira, seja pela sua condição de região de limites do Estado Brasileiro com várias nações da América do Sul ou como fronteira do capital, implica talvez tratá-la como região a ser explorada, como de fato foi e está sendo por esse capital, mas também resgata o sentido de algo distante, selvagem, atrasado, podendo acarretar preconceitos e anuviando o processo histórico-espacial pelo qual a região, com processos induzidos ou a partir de sua própria dinâmica, passou e passa desde o período do contato. E isso se refere também ao processo de urbanização ocorrido na região, que mesmo disperso, com municipalidades extensas, e muitas vezes induzido, também possui dinâmica própria para uma região extensa e pouco povoada.

No que se refere às migrações, também é bom que se esclareça que, em sua dimensão interna, ou seja, do próprio interior do Amazonas para a capital, no período da implantação da Zona Franca, não ocorreu somente pelo fato das condições precárias no interior, mas pelo fato de que a cidade representava a ilusão de uma busca, uma ideologia de que o meio urbano daria as condições do ser moderno, inserido num mundo melhor, mundo das oportunidades, mesmo que onde esse migrante vivia lhe permitisse produzir e reproduzir as condições básicas e até para além disso. Muitos vendiam terras, gado, propriedades, etc, e vinham “aventurar” na capital que se lhes apresentava como forma de ser moderno e urbano, sem dimensionar que sua busca terminava ainda no porto, de onde ele percebia que não tinha para onde ir ou para onde voltar, posto que de tudo se tinha desfeito.

O resultado disso? Aumento de uma população que para se inserir, ter o direito à cidade, utilizou a estratégia cotidiana de viver onde as condições lhes permitiam, ocupando as margens dos igarapés, fundos de vale ou encostas. A expressão espacial que a capital tomou foi a de uma

cidade cuja maioria dos bairros surgiu a partir de ocupações irregulares e de urbanismo precário ou inexistente. Ou seja, a miséria desse interiorano se inicia na cidade e não necessariamente no local de onde veio, como a maioria da literatura que aborda o período sustenta.

A rede urbana, a partir das políticas de ocupação induzida do território amazônico e do avanço do grande capital, vai gerar cidades que não mais estão vinculadas aos rios. É o rompimento com o padrão dendrítico da rede urbana amazônica. A construção de estradas e a descoberta de áreas de exploração mineral estão na base do surgimento de núcleos urbanos cuja realidade se vincula agora à exploração de recursos produzindo um "(...) espaço urbano complexo, constituído de múltiplos núcleos complementares organizados em torno da 'cidade da companhia' (Becker, 1997, p.72). A cidade da companhia é a *Company Town.*

A *Company Town* constitui um espaço hierarquizado internamente, cujas relações são artificializadas, visto que mesmo se estando no lugar, não há um sentimento de pertencer a ele, pois a permanência ali está mediatizada pela relação que se tem com as empresas. Planejado e hierarquizado, tal é a realidade das cidades que surgem na Amazônia, com maior freqüência na Amazônia Oriental, mas também existente na Ocidental.

Quanto a essa nova realidade urbana que vai se estabelecer e romper o padrão tradicional de cidades ribeirinhas na região, em sua parte oriental, Becker vai afirmar que:

> Dois núcleos foram planejados, com função complementar: a Vila de Carajás, localizada no topo da Serra, projetada para abrigar os funcionários da companhia envolvidos diretamente com a extração de minério, e Parauapebas, localizada no sopé da serra, como depósito de mão-de-obra para a construção de Carajás e suas estradas de acesso, e ao mesmo tempo como lugar capaz de reter a migração no sopé da cidadela. Aí, uma guarita com um posto da Polícia Federal, a "portaria" para a CVRD e a "barreira" para a população extramuros, controla pessoas e mercadorias [Idem, p.72-73].

A estratégia de segregar aparece com a nova realidade urbana na Amazônia e passa pela hierarquização socioespacial entre os novos núcleos urbanos. Conforme se pode constatar, a cidade do topo, para abrigar os funcionários, não pode conter as mesmas pessoas ou possuir acesso fácil por parte da cidade do sopé, produzida para abrigar os trabalhadores que construirão tudo. Se bem que espontaneidade absoluta é inexistente por sempre existir uma intencionalidade quando se fala da produção e reprodução do espaço, o que se poderia chamar de *espontâneo* ali foi inexistente, visto que esses núcleos já nasceram com funções definidas, desprovidos de uma

história que lhes conferisse as contradições e conflitos que estão na base dialética de produção e reprodução do espaço, pilar do geográfico.

Trata-se, portanto, de cidades produzidas no meio da Amazônia e não mais na base histórica tradicional. Nada mais tem a ver com os rios pois sua base produtiva se vincula à dinâmica das rodovias, ainda que se insiram numa dimensão de subordinação a um processo produtivo maior, como a extração de minérios para a indústria internacional. Mas também possui dimensões menos formais, como as atividades de garimpagem.

Esse novo urbano guarda a dimensão tanto do efêmero, do não pertencer ao lugar, no caso da *Company Town*, quanto do permanente, do fincar raízes, no caso da cidade do sopé, mas ambos não mais guardando a dimensão do vínculo com a rede dendrítica.

Entretanto, não somente as *Company Town* surgiram em função de um processo maior e formal de extração mineral. Os garimpos também foram responsáveis pelo surgimento de núcleos urbanos na Amazônia Oriental. Assim:

> Do ponto de vista da empresa e do Estado, os garimpos têm, pois, exercido importante papel de "rastreador" de minérios, e o garimpo, o de válvula de escape à tensão social como emprego alternativo à população móvel. Cumpre ainda notar seu papel de povoamento, inclusive na origem e/ou expansão das cidades. Se alguns garimpos estagnam ou desaparecem, outros permanecem fazendo crescer o núcleo em que se apoiaram, e outros que lhes prestam serviços, como é o caso da Serra Pelada, e de Curionópolis e Eldorado, localizados no seu sopé [Idem, p. 77].

Os garimpos foram, portanto, responsáveis pelo aparecimento de núcleos urbanos na Amazônia Oriental. Eis o novo contexto em que a urbanização amazônica se finca.

No caso da Amazônia Ocidental as rodovias igualmente constituíram importante vetor do surgimento de núcleos urbanos. Exemplos no Amazonas são Presidente Figueiredo (na RMM) fundado como município no início da década de 1980, cortado pela rodovia BR-174, Careiro (parte da RMM a partir de 2011), às margens da BR-319, além de Rio Preto da Eva (também faz parte da RMM) na rodovia estadual AM-010. Estas cidades não fazem parte da antiga rede que tinha nos rios sua origem. Mas há também que se considerar outras cidades amazonenses que estão inseridas em uma rede mista, ou seja, rodofluvial, por possuírem um padrão de articulação tanto por estradas quanto pelos rios. Exemplos são Itacoatiara, Manacapuru e Novo Airão (todas na RMM), e Humaitá, no sul do estado.

Na Amazônia Ocidental também há uma *Company Town*, localizada no município de Presidente Figueiredo, na terra indígena Waimiri-Atroari[17]. Trata-se da vila de Pitinga, da Mineração Taboca pertencente ao Grupo Paranapanema que explora vários minerais, mas principalmente o estanho . Ali também há a hierarquização do espaço interno, com as áreas específicas para comportar os funcionários de acordo com seus níveis. A hierarquia é expressa na forma de segregação, das casas, clubes, enfim, cada um tem que estar onde o seu nível como funcionário permita, ainda que isto não ocorra de forma rígida no que concerne ao circular. Trata-se de uma grande clareira no meio da floresta, dentro de uma área indígena. Reproduz as condições de uma cidade em sua reduzida escala, mas lhe falta a dimensão do pertencimento, visto que seus habitantes apenas *estão* ali, não *sendo* dali. Considerando que boa parte dos habitantes é oriunda de outros estados brasileiros, estão ali somente enquanto durar seu vínculo com a empresa. O padrão linear que mostra prévia estratégia de organização urbanística na Vila de Pitinga pode ser observado na figura abaixo.

Figura 02 - A Vila Pitinga revela uma espacialidade que não traz a dimensão de pertencimento, seja pela hierarquização interna de sua configuração, seja pelo fato de ali só se viver enquanto durar o vínculo com a empresa mineradora. Trata-se de um núcleo não mais vinculado à realidade de produção do espaço tradicional na Amazônia.
Fonte: www.skyscrapercitu.com

[17] Povo indígena do grupo lingüístico Karib que habita terras no norte do Amazonas e sul de Roraima. Tiveram conflitos com o Exército Brasileiro quando suas terras foram cortadas ao meio para a construção da rodovia BR-174, que liga Manaus a Boa Vista e esta à Venezuela e ao Caribe. A rodovia foi construída entre os anos de 1974 e 1977. Também foi estabelecido em suas terras o Projeto Pitinga, do grupo Paranapanema, cujo objetivo era de extrair a cassiterita. Do projeto foi construída a *Company Town.*

Diferentemente de Carajás, Pitinga não possui outro núcleo que lhe seja próximo ou complementar como Parauapebas. Mesmo constituindo um distrito de Presidente Figueiredo, as relações de Pitinga com esta cidade não apresentam complementaridade em níveis significantes, estando no meio da floresta, com acesso restrito e dentro de uma terra indígena. Mas cumpre importante função como núcleo que comporta a mão-de-obra da mineração, portanto, base para a exploração do capital que se dá na *fronteira.*

E novamente se utiliza o termo *fronteira* para expressar o papel da região como fornecedora de minérios, mas é importante salientar neste caso a condição da Amazônia como região incorporada e explorada tanto em função do processo de acumulação capitalista no nível nacional quanto internacional.

Contudo, é pertinente admitir que não se trataria apenas de uma condição de *fronteira do capital*[18], como se tem sustentado exaustivamente tanto em trabalhos geográficos quanto não geográficos.

A Amazônia constitui historicamente uma fronteira política, como de resto a região Sul também é. Portanto já é fronteira estabelecida há tempos, quando o Brasil realiza os acordos e incorporações junto aos países vizinhos. Foi uma região de reserva nacional para a acumulação internacional desde a extração das drogas do sertão, na colônia, quanto na borracha (quando não se falava ainda em fronteira do capital), posteriormente, e mais recentemente com os minérios e projetos de incentivos fiscais.

Conceber a região como fronteira num sentido de que só recentemente foi incorporada ao capital, corresponde a resgatar e sustentar a velha visão de um eldorado, do exótico, do distante, do desconhecido, deixando de considerar que ela sempre, em períodos de maior culminância, esteve presente alimentando necessidades do processo de acumulação, seja do capitalismo comercial, quanto industrial e mais recentemente o monopolista. Portanto, nada é novo, ou fenômeno recente o fato de sua incorporação ao capital, ainda que a inserção na fase do capitalismo atual seja de longe mais intensa e complexa que antes.

Não se trata de uma fronteira do capital apenas. Trata-se de uma região que *sempre* esteve inserida ao capital, ainda que de uma forma subordinada. O que se tem considerado como

---

[18] O questionamento que se faz aqui do termo *fronteira* vai no sentido de que ele, se não devidamente esclarecido, pode ampliar noções produzidas e reproduzidas durante os cinco séculos desde o contato, quais sejam, as de região distante, selvagem, inóspita, despovoada, dentre outras noções. Não é uma crítica à sua real condição de fronteira política.

fronteira do capital na verdade constitui uma nova face de incorporação da região a uma também nova face do capitalismo em níveis nacional e internacional.

Outra questão diz respeito às concepções de *cidade na/da floresta* ou *cidade na selva* que na verdade podem imprimir um título atraente e curioso, mas também, caso não sejam devidamente esclarecidas, podem levar a uma visão exótica, como se a cidade e a floresta constituíssem um único objeto. Há esclarecimentos quanto a isto em trabalhos como os de Trindade Jr. [2010, p. 117] que diferencia a utilização dos termos "cidades *na* floresta" e "cidades *da* floresta", sustentando que:

> Ao utilizarmos a expressão "cidades na floresta" procuramos fazer a diferenciação face a outro tipo de cidade, as "cidades da floresta", que, acreditamos, terem predominado até meados do século XX, quando então a Amazônia passou a vivenciar seu processo de efetiva integração territorial ao Nordeste e ao Centro-Sul brasileiros. Assim, definir a cidade na Amazônia para além da paisagem pressupõe levar em conta elementos outros que considerem a relação das mesmas com seu respectivo entorno e com os processos que a região vivenciou a partir de sua efetiva integração nacional.

Trindade Jr. vai diferenciar as cidades na floresta das cidades da floresta afirmando que as primeiras fazem parte de um processo mais recente, oriundo dos grandes projetos mineralógicos e rodoviários, cuja expressão maior será a C*ompany Town*. As cidades da floresta seriam os núcleos mais antigos, da rede dendrítica ou, no caso da Amazônia Oriental, também da rede formada pela ferrovia Belém-Bragança, redes cuja predominância se deu até meados do século XX.

O autor vai detalhar mais a diferença entre as duas classificações afirmando que:

> As "cidades da floresta" eram, até a década de 1960, as mais comuns na região. Suas características de pequenas cidades e associadas frequentemente à circulação fluvial, conferiam a elas fortes ligações com a dinâmica da natureza, com a vida rural não moderna e com o ritmo da floresta ainda pouco explorada. Além disso, tais cidades sempre estabeleceram forte relação com os seus respectivos entornos e com as localidades próximas (vilas, povoados, comunidades ribeirinhas etc.). Ainda que muitas cidades venham perdendo essas características, consideradas rurais, elas não desapareceram efetivamente, e ainda são marcas fortes de algumas sub-regiões da Amazônia.
> As "cidades na floresta", por outro lado, são aquelas que tendem a se articular principalmente às demandas externas da região, fazendo da floresta um elemento de pouca integração aos novos valores da vida urbana, sendo mesmo sua negação, vista, principalmente, como espaço de exploração econômica

> (madeiras, minérios, fragrâncias, espécies animais e vegetais, turismo etc.) [2010, p. 118].

Trindade Jr. utiliza os termos *cidades da floresta* e *cidades na floresta* mas esclarece que constituem metodologicamente referências a objetos geográficos que não se confundem com uma visão de exotismo historicamente produzida para a região. O problema, portanto, não reside no termo em si, mas na forma como este é entendido e empregado.

A cidade que foi produzida historicamente na região, portanto, estruturalmente faz parte do processo de produção de um território, das estratégias de ocupação e manutenção do mesmo, ou ainda de políticas de povoamento e desenvolvimento induzidos, num primeiro momento mais voltadas para o entorno e posteriormente atendendo às demandas externas.

A tentativa de tornar exótico o processo de urbanização da Amazônia, comparando o urbano à floresta, ou ainda denominando a região de *floresta urbanizada*, como também é comum nas análises geográficas para a região, mais uma vez, repetimos, se trata de uma visão que pode produzir equívocos interpretativos, onde menos que se considerar o fenômeno urbano em sua especificidade regional,, tenta-se ampliar a diferenças via resgate de uma visão exótica.

A urbanização da Amazônia, mais que se afirmar a cidade *ser* ou *estar* na floresta, ou ainda afirmar ser a região uma floresta urbanizada, poderia ser analisada à luz dos processos componentes da própria região e como estes se relacionaram com os processos maiores de produção. A Amazônia não constitui uma floresta urbanizada, nem pelos critérios demográficos, que expressam a concentração, quanto pelo fato de ali o urbano ser mais restrito, quer seja pelas condições menos evidentes de infraestrutura, que o impede de predominar totalmente, quer seja pelas dimensões da escala espacial, que de tão ampla seria ingênuo acreditar que as cidades possuem ali um controle tão evidente no cotidiano de pessoas, ou ainda da pouca inserção mesmo dessas cidades, num circuito mais amplo do meio técnico-científico-informacional, que se não pode afirmar inexistente ali, por outro lado, para a realidade urbana da Amazônia Ocidental, exceto a metrópole a alguns núcleos urbanos mais expressivos, está distante de ser como concebido geralmente e de forma generalista.

O processo de urbanização da Amazônia não é o objeto desta tese, mas é fundamental entendê-lo para daí se partir para a análise de um processo mais recente e que na Amazônia Ocidental está se estabelecendo via indução, ou seja, o processo de metropolização do espaço,

com a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus em 2007. Este processo pode ser entendido a partir de três dimensões distintas, mas complementares, que parecem acompanhar a produção do espaço. Para além de se entender a *geografia*, neste caso, é preciso entender o *geográfico* que se pensa e produz no contexto da RMM. Essas dimensões já apontadas formam a tríade analítica e pertencem ao político, ao jurídico e ao ideológico, dimensões escolhidas aqui como formadoras da produção do espaço.

A metropolização induzida do espaço na Amazônia Ocidental difere da que ocorreu na Amazônia Oriental, daí virmos diferenciando essas duas Amazônias, visto que nas análises mais correntes sobre a região quase sempre ela é concebida como uma, mas na realidade sua história, produção espacial e urbanização, mesmo com as semelhanças, também são diferentes. Isso foi ampliado com as políticas de desenvolvimento para a região a partir da década de 1960, onde na parte oriental a exploração mineral e a construção de rodovias foram os protagonistas no processo de surgimento de novos núcleos urbanos, sendo que na parte ocidental foram as políticas de incentivos fiscais que acabaram por concentrar e centralizar em Manaus a população e as riquezas do modelo, trazendo também as conseqüências de um crescimento rápido e urbanisticamente pouco ordenado.

Como resultado de duas formas de desenvolvimento dessas Amazônias, foi estabelecida uma urbanização diferenciada, dispersa e concentrada, pois enquanto no estado do Pará, sem contar a metrópole Belém, onze municípios, sendo quatro pertencentes à RMB, estão acima dos cem mil habitantes, no estado do Amazonas apenas um, Parintins e que não pertence à RMM ultrapassa essa estimativa, conforme tabela a seguir.

Pará (Oriental)	**População**	**Amazonas (Ocidental)**	**População**
Belém (metrópole)	1.393.399	Manaus (metrópole)	1. 832. 423
Ananindeua (RMB)	471.744	Parintins	103. 828
Santarém	299. 419	-	-
Marabá	238. 708	-	-
Castanhal (RMB)	179. 036	-	-
Parauapebas	153. 942	-	-
Abaetetuba	147. 846	-	-
Cametá	120. 904	-	-
Bragança	113.165	-	-
Marituba (RMB)	108. 251	-	-
Altamira	105. 030	-	-
Tucuruí	100. 651	-	-

Tabela 04 – Cidades mais populosas, com mais de cem mil habitantes no Pará e no Amazonas
Fonte: IBGE/2010
Org: Marcos Castro/2013

Do ponto de vista do processo de urbanização não é possível entender a Amazônia como se fosse uma única região, ou ainda uma floresta urbanizada, mesmo que os dados apontem para isso, considerando que números constituem uma realidade, mas não apontam por si só o cotidiano, mesmo o das cidades. Tampouco revelam a realidade da distribuição dos núcleos urbanos dispersos na imensidão regional.

Na parte ocidental, particularmente no Amazonas, este processo de urbanização, do ponto de vista político, econômico, e populacional, ocorreu de forma mais concentrada, agravado pela indução a partir das políticas de incentivos fiscais da Zona Franca de Manaus. Se Belém, na Amazônia Oriental concentra 18, 38% da população paraense, e sua região metropolitana 35%, de acordo com dados do censo de 2010 do IBGE, Na parte ocidental Manaus concentra mais de 50% da população estadual e sua região metropolitana mais de 60%, o que equivale a afirmar que a urbanização ali é mais concentrada, muito embora, no que se refere à distribuição dos núcleos urbanos, ela seja dispersa. Por esse aspecto já se percebe a diferença quando se analisa o processo de urbanização amazônico, especialmente o ocidental, o que não permite analisar a urbanização da região como um processo único, mas específico.

As políticas de desenvolvimento para a região, com os projetos mineralógicos no Pará e

com a política de incentivos no Amazonas acabaram por dar a forma e os porcentuais atuais do grau de urbanização na atualidade. Se na parte oriental há maior diversificação populacional e de áreas vinculadas ao processo produtivo, na parte ocidental toda a concentração nesses aspectos está na metrópole, e atualmente em sua região metropolitana. Da mesma forma, se consideradas as duas regiões metropolitanas, ainda que as diferenças do ponto de vista espacial e temporal sejam amplamente constatadas, o grau de diferenciação também é expressivo, considerando os contextos em que as duas RM's foram instituídas. Isto requer análise contextual do que vem a ser metrópole, metropolização e região metropolitana, situando a realidade que se apresenta atualmente na Amazônia Ocidental, com a Região Metropolitana de Manaus, nesses processos.

1.3 - Metrópole, metropolização e região metropolitana: o contexto da Amazônia Ocidental

O que constitui uma metrópole? E o que constitui uma metrópole na Amazônia? Eis os questionamentos que podem suscitar o debate sobre o que de fato as teorias e conceitos pressupõem sobre o que seja uma metrópole. Até aí não chega a ser de grande dificuldade definir. Mas outro problema aparece: quando se fala em metropolização, como pensar esse fenômeno na região amazônica? E mesmo no contexto regional ela se apresenta da mesma maneira? E ainda outro questionamento é pertinente: e o que constituiria uma região metropolitana na Amazônia? E na Amazônia Ocidental, o que ela significaria? São estas as questões que merecem uma discussão.

1.3.1 – A metrópole *na* e *da* Amazônia

O conceito de metrópole apresenta numerosas definições. Para fins de cálculos e planejamento, o IBGE, no caso brasileiro, classifica a metrópole como áreas urbanas de grande porte, fortes relacionamentos entre si e, em geral, extensa área de influência direta. Essa classificação também estabelece uma hierarquia entre as metrópoles, assim disposta:

1. **Grande Metrópole Nacional**, como São Paulo, o maior centro urbano brasileiro e que possui porcentuais superlativos nos vários níveis em relação aos demais centros do país;

2. **Metrópole Nacional**, no caso do Rio de Janeiro e Brasília, como focos de influência política e cultural que se estendem para todo o país.

3. **Metrópole**, onde podem ser classificados vários centros como Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte Curitiba, Goiânia e Porto Alegre.

É possível constatar que para a classificação do IBGE dois fatores são fundamentais no estabelecimento de uma definição das metrópoles segundo os níveis acima mencionados. O primeiro está relacionado à demografia, sendo metrópole a cidade que ultrapasse o total de 1 milhão de habitantes. Contudo, o fator demográfico vem acompanhado da influência, da centralidade que o centro urbano exerce sobre uma determinada área. Dessa forma os 12 centros urbanos classificados como metrópoles no Brasil obedecem a esses critérios, subcategorizados na forma apresentada acima. E no caso de Manaus, de acordo com o IBGE:

> [...] controla uma das redes de maior área, 19% da área do País, e de menor densidade, 2,2 hab./ km2, correspondendo a 1,9% da população do País e 1,7% do PIB nacional. De modo similar à rede imediata de Brasília, Manaus concentra a maior parte da população e do PIB da rede, respectivamente 47,3% e 75,5%. Tal concentração tem como efeito grande disparidade no PIB per capita, que é de R$ 10,4 mil para o conjunto da rede, correspondendo R$ 16,5 mil ao centro, Manaus, e R$ 4,8 mil aos demais municípios (saladeimprensa.ibge.gov.br, acessado em 12 de maio de 2013).

Nesse sentido o controle desta metrópole amazônica e capital amazonense, sobre extensa área do Brasil, não significa também o controle de extensa população dispersa em vários núcleos urbanos, visto que esta área também é de menor densidade populacional. Os dados na forma absoluta podem induzir à interpretação que 19% de área do país fazem dessa metrópole o centro de extensa rede urbana. Contudo, em sua forma relativa, apenas 1,9% da população se concentra nesses 19% de área comandada por Manaus. Esta é a face do processo de urbanização dispersa e ao mesmo tempo concentrada que estamos apontando aqui.

Outrossim deve-se considerar o fato de que esta metrópole concentra mais de 47% da população da rede urbana por ela que controlada, além de 75, 5% do PIB. Dessa forma a extensão da rede comandada pela metrópole amazonense tende a mostrar uma realidade que os dados desfazem quando se consideram os porcentuais, mostrando extrema concentração de população e do PIB, o que vai refletir a urbanização mais concentrada em relação à Amazônia Oriental, onde

tanto em níveis populacionais quando do PIB apresentam distribuição mais eqüitativa. Isso revela a diferença na rede urbana amazônica e a necessidade de se considerar as diferenças internas no nível geográfico, evitando analisar a região como uma região homogênea. O Pará também possui as características de uma urbanização concentrada, dispersa e em relação ao Amazonas, mais diversificada, mas o nível de concentração é bem menor em relação a este.

Assim, na Amazônia, Belém e Manaus constituem metrópoles, pois ambas preenchem os critérios do IBGE. Estão acima da casa de 1 milhão de habitantes e exercem influência que se estende para além da própria região, comandando extensa rede urbana, o que não vai significar, principalmente no caso de Manaus, que essa rede extensa apresente os mesmos fluxos de redes mais dinâmicas. Esses são critérios de classificação de metrópole do Instituto, mas o que seria uma metrópole em outras interpretações?

Londres constitui um exemplo clássico de núcleo urbano que, por variadas e complexas condições se tornou metrópole e uma das cidades globais do mundo atual, uma cidade onde, segundo Palen [1975, p.51] "[…] ainda em 1790, a cidade de Londres registrava três falecimentos para cada dois nascimentos". A condição demográfica do final do século XVIII não favorecia o crescimento populacional, fator essencial para o crescimento de uma cidade e o posterior surgimento de uma metrópole, visto que as condições urbanas e a revolução médico-sanitária estavam longe de favorecer expectativas de vida mais elevadas, com crescimento vegetativo na escala negativa. Contudo, o mesmo autor vai sustentar que:

> […] ocorreram mudanças violentas que resultaram no que chamamos de "transição demográfica" ou "revolução demográfica". A população passou a aumentar rapidamente na segunda metade do século dezoito, não devido a um aumento da taxa de natalidade – que já era elevada – mas por causa de uma redução brusca da taxa de mortalidade (Idem).

Conforme se pode perceber as taxas de natalidade já eram elevadas, mas as condições gerais de vida não permitiam o equilíbrio nas taxas de nascimentos e mortes, chegando a patamares negativos conforme já salientado acima. Palen vai apontar alguns fatores responsáveis por essas mudanças no padrão demográfico. Para ele boa parte da diminuição das taxas de mortalidade estaria vinculada às inovações tecnológicas na agricultura, que iria permitir melhor e mais estável suprimento de alimentos para as cidades, possibilitando dessa forma o aumento populacional.

Há ainda outros aspectos que possibilitaram que cidades viessem a se tornar metrópoles. A construção de novas estradas, que inclusiva facilitou o transporte do excedente alimentar, a construção de canais, dentre outras realizações. Londres constituía a maior população urbana do mundo em 1800, com população de 900.000 habitantes, sendo que "Se não fosse o progresso tecnológico nos setores de agricultura e transportes, este tipo de concentração urbana teria sido impossível" [Idem, p. 53].

Tomou-se aqui sucintamente o exemplo de Londres ao considerar o aparecimento da metrópole pelo fato de constituir a primeira cidade com maior número de habitantes no início do século XIX, em plena era industrial, quando da cidade partiriam as decisões e inovações que iriam influenciar a vida em todo o planeta, tanto nos aspectos políticos, quanto culturais, econômicos e ideológicos.

Foi a partir dessas mudanças que as metrópoles se constituíram. Mudanças cujo aumento populacional foi o resultado e não a causa, visto que as taxas de natalidade sempre foram elevadas, mas foram as inovações técnicas e estabelecimento de infraestrutura, além das inovações médico-sanitárias, que possibilitaram a reversão de um saldo populacional negativo no crescimento vegetativo e que conferiram às cidades ser o *lócus* dessas realizações, por reunirem historicamente as condições para que tudo isso fosse possível.

Se pode sustentar que o crescimento vegetativo e as migrações do campo para as cidades foram os dois vetores do crescimento populacional das cidades que viriam a constituir as primeiras metrópoles, além das inovações já mencionadas. A cidade passa à condição de lugar das ilusões de busca, visto que o estar nela não significaria ter de fato as condições de vida almejadas. E isso não pertence ao passado, pois é bem contemporâneo.

Há variadas condições, portanto, para o surgimento das metrópoles. Essas condições precederam o aumento populacional por terem sido a causa dele. Então não é somente a condição de se ter determinado número de habitantes que se teria, nessa interpretação, uma metrópole. Contudo, se estabelecida uma base dialética para esse processo, verificar-se-á também que o crescimento populacional vai demandar a ampliação de um mercado consumidor, que por sua vez vai gerar a necessidade de uma força de trabalho, a necessidade de infraestrutura, de comando, portanto, gerando as condições de ser metrópole, produzindo a metrópole que se conhece hoje ou seja:

> Desse modo, é possível reconhecer a metrópole, já no tempo de Engels, e distingui-la das demais aglomerações urbanas: a) por sua *grande extensão geográfica*, caracterizando o que ele denominou "a grande cidade"; b) pela *contigüidade da forma ou* habitat *urbano*; c) pela *centralização/concentração demográfica e de atividades econômicas*; d) pela unidade múltipla, diversa, paradoxal e contraditória do seu conteúdo social e cultural [OLIVEIRA, 2006, p.62].

Já no século XIX a metrópole apresentava distinção pelos aspectos mencionados acima, características que também a identificam hoje. Conforme se percebe também o fator demográfico é um dentre outros aspectos e não por si só a causa de ser da metrópole. A diversidade de atividades, a forma, a extensão e as influências que possui sobre determinada região, seja no interior de um Estado-Nação ou em nível global, irão engendrar o quadro de uma metrópole. Neste caso, há as coincidências e o aprofundamento da classificação estabelecida e considerada pelo IBGE para o caso brasileiro, que sustenta e prioriza mais os dados referentes à população e ao PIB, o que não deixa de representar uma realidade também.

Continuando a análise para além dos números, tomamos por base o que Lencioni [2006, p. 45] vai afirmar sobre o conceito de metrópole se constituir polissêmico. Nesse sentido:

> Hoje em dia, sejam quais forem as interpretações do que vem a ser uma metrópole, alguns pontos são comuns. Um desses é a idéia de que a metrópole se constitui numa forma urbana de tamanho expressivo, quer relativo ao número de sua população, quer em relação à sua extensão territorial; um segundo é que a metrópole tem uma gama diversa de atividades econômicas, destacando-se a concentração de serviços de ordem superior; um terceiro é que ela consiste num *locus* privilegiado de inovação; um quarto é que constitui um ponto de grande densidade emissão e recepção de fluxos de informação e comunicação, e um quinto é que a metrópole se constitui em um nó significativo de redes, sejam de transporte, informação, comunicação, cultura, inovação, consumo, poder ou, mesmo, de cidades.

As características apontadas por Lencioni e por Oliveira, irão coincidir e reforçar o que Palen já havia apontado antes sobre os qualificativos de uma metrópole. Seja como for, centralização, concentração, extensão, influência e população, serão adjetivos chaves para qualificar a metrópole. É a partir daí também que se pode compreender a produção do espaço geográfico a partir das dinâmicas *da* e *na* metrópole, permitindo o entendimento da extensão de sua influência para além de sua própria área.

Ainda considerando a metrópole em seu conceito, Lencioni vai fazer distinção entre duas importantes dimensões interpretativas, afirmando que "desde a sua gênese, o conceito de metrópole está relacionado ao conceito de cidade. […] convém lembrar que, enquanto este está relacionado ao de urbanização, aquele está relacionado ao de metropolização" [Idem, p.46].

Essa diferenciação entre a cidade relacionada à urbanização e a metrópole à metropolização é importante para se entender o contexto de Manaus enquanto cidade que foi produzida a partir de uma fortaleza se tornou a sede e mais importante núcleo urbano do Amazonas e da Amazônia Ocidental no período gumífero, comandando a rede urbana da região e finalmente se firmando como metrópole durante o século XX, especialmente com as políticas brasileiras de ocupação do território e com a Zona Franca, que conferiu à capital amazonense sua posição atual como metrópole.

Até o ano de 2007 Manaus se constituía numa metrópole pelos requisitos estabelecidos pelo IBGE, ou seja, o critério demográfico e o de centralidade na Amazônia. Mas diferentemente das demais metrópoles brasileiras categorizadas pelo Instituto no nível de *metrópole*, como Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte Curitiba, Goiânia e Porto Alegre, não era núcleo de uma região metropolitana, sendo uma metrópole que não constituía núcleo de uma região metropolitana, como as demais.

Ao se considerar a metrópole na Amazônia, é pertinente o entendimento da escala em que Manaus, como principal cidade da Amazônia Ocidental e cidade núcleo da RMM se insere na condição de metrópole.

Primeiramente, conforme já apontado na classificação do IBGE, ela pertence à categoria de *Metrópole*, que para este órgão se diferencia das categorias *Grande Metrópole Nacional* (São Paulo) e *Metrópole Nacional* (Rio de Janeiro e Brasília). Por sua população de 1.861. 838 habitantes (estimativa 2012 do IBGE), pelo PIB de R$ 48.598.153 [IBGE 2010], bem como sua participação em 1,4% da economia brasileira, o que a situa na 6ª. Posição das cidades mais ricas do Brasil. Neste sentido, a função como metrópole a partir das estatísticas confere à Manaus e a legitima com o *status* de metrópole.

Outrossim, de acordo com as análises que se estendem para além dos dados estatísticos, a capital amazonense pode ser categorizada como metrópole pelas funções qualitativas que exerce. Partindo da discussão anterior, baseadas em Palen, Oliveira e Lencioni, que coincidem ao afirmar a metrópole enquanto *lócus* da concentração, inovação, densidade, importante nó na rede

urbana, dentre outros qualificativos, pode-se afirmar a condição de metrópole para Manaus.

É claro que essa condição de metrópole, de acordo com a própria classificação do IBGE, vai obedecer a uma escala de densidade desses fenômenos mencionados acima. Uma coisa é a metrópole São Paulo, ou a metrópole Rio de Janeiro, que pertencem a uma escala superior de classificação, mas a condição de *metrópole* cabe à Manaus, como as outras já mencionadas, em sua escala territorial específica na Amazônia, principalmente na Amazônia Ocidental, ainda que isto implique considerá-la, de acordo com Santos (2002) como uma "metrópole incompleta", por não estar no mesmo patamar das duas classificações que lhe são superiores.

Assim, o ser e pertencer à condição de metrópole no caso de Manaus em parte prescindiu à condição da metropolização, conceito que vai se diferenciar do de metrópole, por abranger a condição espacial de sua aplicação, merecendo também destaque nestas considerações por já se constituir num fenômeno em sua gênese para a realidade da RMM. Se Manaus, a metrópole, para se tornar metrópole, não necessitou até maio de 2007 ser o núcleo principal de uma RM, a partir desta data ela está produzindo a sua metropolização, vinculada analiticamente à tríade dimensional que estabelecemos como ponto norteador desta pesquisa: político, jurídico e ideológico.

1.3.2 – A metropolização

O conceito de metropolização é extensivo ao conceito de metrópole. Trata-se de um fenômeno mais recente que a urbanização e constitui a extensão da metrópole em vários níveis, relacionados à dimensão socioespacial e sua produção. Seria o tornar o espaço metropolitano, cuja expressão da metrópole vai predominar na produção desse espaço, o que no caso da Amazônia Ocidental e da RMM não significa afirmar que a espacialidade pretérita seja totalmente substituída ou que isso ocorra sem conflitos. Na questão conceitual, Lencioni [2006, p. 47] vai esclarecer que:

> Da mesma forma que o conceito de metrópole, o de metropolização tem vários sentidos. Embora o conceito de metrópole se relacione ao de cidade, o de metropolização se relaciona ao de espaço. Portanto, quando falamos em metropolização, estamos falando de um processo relativo ao espaço e não à cidade.

Há, portanto, a necessidade de se diferenciar os conceitos de metrópole e metropolização (*ação* de metropolizar), que seria a projeção socioespacial a partir da metrópole, com a extensão de suas características e seus valores, para áreas não metropolitanas. Em Manaus esse processo pode ser constatado atualmente em sua expansão para a margem direita do rio Negro, no município de Iranduba, como será abordado adiante. Ainda no raciocínio de Lencioni "Quando falamos em metropolização, estamos falando em um processo socioespacial, de um processo que imprime ao espaço características metropolitanas" [Idem]. É justamente esse processo que atualmente imprime as marcas da metrópole Manaus para além se seu município, se estendendo para Iranduba, principalmente pelas ações do Estado e do setor imobiliário.

A metropolização, portanto, é um processo mais recente que a urbanização e não deve ser confundido com esta, muito embora, na origem, esteja a ela vinculada por se tratar de, no caso de Manaus, um núcleo urbano que por fatores históricos se tornou predominante entre os demais, assumindo a condição de metrópole no contexto de uma rede urbana, fruto de um processo de urbanização disperso mas concentrado nos níveis de poder político, econômico e populacional.

Davidovich [2001] vai definir a metropolização como uma reconfiguração do ambiente urbano em nova dimensão, cuja característica principal se vincula a uma centralidade urbana específica, que se definiria nos contextos das tecnologias da informação e da globalização da economia. Nesse sentido, as áreas metropolitanas constituiriam "[...] áreas privilegiadas de abertura para esse mercado, que dispõem de recursos humanos e econômicos, de infraestrutura e equipamentos técnicos, condições superiores para a atração de negócios e empresas" [p. 67]. ainda que essa definição se apresente mais generalista que as anteriores, vai sustentar a centralidade urbana como prerrogativa da metrópole, influenciando a produção do espaço circundante.

Ainda nas considerações da autora uma característica da metropolização é que ela engendraria o processo de ausência de imaginário de um pertencer coletivo por parte das populações. Neste caso, elas não se sentiriam metropolitanas, não possuindo, portanto, uma identidade metropolitana e isto porque não haveria a coesão ou os laços de solidariedade territorial, o que marcaria a diferença entre a metrópole e sua área de influência.

É importante lembrar que no caso de Manaus as sustentações de Davidovich podem ser constatadas, pelo menos em parte, quando se considera a diferença entre a identidade metropolitana de Manaus em relação às demais cidades de sua região metropolitana. Não se

percebe uma identidade metropolitana no contexto da RMM, seja pelo curto período de sua existência, seja pela separação secular entre o núcleo principal e as cidades hoje componentes de sua região metropolitana. Cada cidade da RMM possui sua própria identidade e não se pode precisar se algum dia esta identidade poderá se constituir metropolitana. As análises de Davidovich para a região metropolitana do Rio de Janeiro, instituída em 1974, mostram que até hoje ali esta identidade ainda não se constituiu. E as dimensões municipais e distâncias entre os núcleos urbanos componentes da RMRJ e a metrópole ali são muito menores que na RMM.

Para a Amazônia, o conceito de metropolização podia ser entendido a partir da realidade de Belém, que foi incluída entre as primeiras regiões metropolitanas brasileiras instituídas em 1973, quando a metrópole Belém se estende para além de sua área e conurba com Ananindeua. Em 2007, com a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus, a metropolização do espaço passa à análise também para Amazônia Ocidental, mas não como produto de uma expressão espacial e de uma realidade já existentes . Ali essa metropolização é induzida a acontecer, sustentada pela ação política e pela legitimidade jurídica e pelo discurso ideológico, que irão determinar o zoneamento de áreas a serem ocupadas e as ações a serem desenvolvidas a partir do Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus (PDIRMM). Trata-se, portanto, de um processo de metropolização induzida, onde o político, o jurídico e o ideológico precederam à produção socioespacial historicamente estabelecida, reproduzindo novas espacialidades com expressão metropolitana.

Na RMM o conceito de metrópole, para Manaus não pode ser negado pelos fatores já apontados. Mas o de metropolização está sendo produzido, e isso ocorre via legitimidade jurídica, que separou um território incluindo municípios limítrofes e não limítrofes à metrópole, como sendo a região metropolitana de Manaus, permitindo as ações que induzem ao processo. É neste sentido que é importante entender a tríade desta análise: político, jurídico e ideológico, que imbricadas formam a dimensão socioespacial, dimensão geográfica portanto. Isto vai conferir à RMM uma singularidade quanto ao conceito de metropolização, o que pode ser considerada como *metropolização induzida*, no contexto de uma região metropolitana. Mas como entender o conceito de região metropolitana num contexto de urbanização dispersa, concentrada, e de uma metrópole que conceitualmente e em sua expressão espacial não constituía o núcleo de uma região metropolitana na Amazônia Ocidental?

1.3.3 – A Região Metropolitana

As regiões metropolitanas constituem expressiva aglomeração urbana formada pela cidade-núcleo, a metrópole, e por demais cidades que estão sob sua influência direta. Estas outras cidades podem estar conurbadas com a metrópole, mas a conurbação não é o critério básico para se definir uma região metropolitana, pois os níveis de integração, os fluxos diários de pessoas e mercadorias, dentre outros níveis de interação cotidiana, são também elementos importantes para a constituição de uma região metropolitana.

No mundo, as regiões metropolitanas (ou áreas metropolitanas como também são conhecidas em nível mundial) podem ser entendidas a partir de dois fatores: o primeiro diz respeito à sua dimensão demográfica, como por exemplo a área metropolitana de Tóquio, que se constitui na maior do planeta, com população superior a 32 milhões de habitantes, ou da Cidade do México, cuja população ultrapassa os 20 milhões, e ainda a região metropolitana de São Paulo, ultrapassando os 19 milhões. Neste caso do critério demográfico é importante mencionar que a intensidade das trocas e da interação entre a metrópole e os demais núcleos urbanos é expressiva e complementar, sem negar a primazia da primeira sobre os demais nos níveis de concentração e centralização, especialmente nas questões que envolvem as funções de comando.

Mas a importância de uma região, ou área metropolitana não se limita somente ao critério demográfico. Quando se fala em nível global, na atual fase do processo de acumulação capitalista, as escalas ultrapassam também a dimensão de grandeza topográfica, ligada à dimensão material do território. Não vai ser o tamanho da mancha urbana ou o número de sua população, a densidade populacional, que irá definir sua importância no circuito global. Exemplos disso são as áreas metropolitanas de Nova Iorque, e Londres, cujas populações são inferiores às de São Paulo e Cidade do México, mas sua inserção global é superior a estas. Numa dimensão global as escalas ultrapassam o topográfico e o demográfico e se vinculam à importância que a área urbana vai possuir historicamente no processo de acumulação capitalista em suas várias fases.

Se for considerada a dinâmica da acumulação contemporânea, observar-se-á que numa base de comando existem três principais regiões, ou áreas metropolitanas cuja primazia as torna *cidades globais*, conforme afirmativa de Sassen [1991]. Considerando que atualmente metade da população do planeta vive em cidades, a dimensão das regiões metropolitanas enquanto *lócus* de

difusão, concentração e centralização de atividades estratégicas e de acumulação é hoje ainda mais evidente.

A evidência do comando das metrópoles e suas regiões metropolitanas, tanto em nível global quanto nacional, torna o ser urbano, e mais recentemente, o ser metropolitano, como um objetivo almejável. O ser metropolitano passa a constituir o objetivo que possibilita a inserção numa dimensão de protagonismo, principalmente político e econômico da área que passa a ganhar o *status* de metropolitana. Mas o ser metropolitano é um produto histórico que se fez projetar no espaço? Ou é um produto das estratégias políticas, que por via jurídica e ideológica torna um espaço delimitado um território metropolitano?

No contexto brasileiro as regiões metropolitanas surgiram em um momento político centralizador na década de 1970. Cabe ressaltar que as realidade urbanas instituídas por Lei agora como metropolitanas guardavam entre si diferenças na intensidade e na escala tanto urbana quanto regional. Nesse sentido Souza [2006, p. 30]. vai afirmar que:

> […] a regionalização metropolitana no Brasil, advinda da Lei Complementar 14, de 1973, saiu do Ministério da Justiça. Então, é assim que começa a história institucional das regiões metropolitanas brasileiras. Tentamos reagir, mostrávamos que Belém e Ananindeua (que juntas formavam a Região Metropolitana de Belém) não podia ter o mesmo tratamento que São Paulo, que tinha cerca de trinta municípios em sua região metropolitana, ou a de Recife, ou a de Fortaleza. Curitiba gritou, gritou e depois apareceu. Houve uma gritaria geral por parte de governadores e prefeitos das cidades que não foram consideradas no bojo da regionalização de metrópoles. As cidades escolhidas pelo governo militar receberam ações e destinações de recursos. Desse modo, o desenvolvimento da institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil sempre seguiu à margem de todas as reflexões sobre a política urbana brasileira, e até hoje segue à margem das políticas territoriais.

Segundo o raciocínio da autora deveria haver um processo de análise mais profundo para a institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil. O governo militar, ao instituir sumariamente as áreas que seriam regiões metropolitanas deixou de considerar as dinâmicas e escalas de cada uma, colocando no mesmo patamar realidades socioespaciais distintas, como as que ela compara acima.

Também se pode perceber que a iniciativa de instituir as regiões metropolitanas no Brasil despertou interesse nos prefeitos e governadores, que queriam obter os benefícios de “ser

metropolitanos", como as ações e destinações de recursos. Mas também se percebe que por parte do Governo Federal havia a estratégia de controle sobre estas áreas, cuja legitimação jurídica com o *status* de metropolitanas lhe assegurava maior controle sobre estas, via compartilhamento de políticas públicas comuns. Quanto a isto, Garson [2009, p. 78] vai afirmar que:

> No Brasil, a aceleração do processo de urbanização na década de 60 coloca na ordem do dia o debate sobre problemas urbanos e, em particular, sobre o processo de metropolização. As iniciativas de gestão partem de estados e mesmo de municípios. A solução institucional encontrada pelo governo central no período autoritário foi a criação de estruturas baseadas nos estados, porém sob forte tutela federal. Com a crise fiscal e política do governo ditatorial nos anos 80, essas estruturas se enfraquecem, ou mesmo desaparecem. A Constituição de 1988 transferiu aos estados a competência para instituir regiões metropolitanas.

Parece que a institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil acompanhou o período de dinamismo econômico nos anos 1970, calcado no contexto internacional de fartura de crédito e de afirmação dos governos militares de que seu modelo proporcionava desenvolvimento. Já na década seguinte com a crise econômica de âmbito internacional que afetou bastante a conjuntura política brasileira, houve o enfraquecimento da questão metropolitana.

Mas é importante entender também que as regiões metropolitanas em países que não viviam governos ditatoriais também foram instituídas pelos governos centrais, o que vai romper com a idéia de que nasceram já comprometidas com a dimensão de controle em sua essência. Talvez no Brasil isso tenha de fato ocorrido, mas não se pode generalizar, pois:

> Na Europa, as estruturas metropolitanas foram introduzidas, em geral, pelo governo central. A legislação era nacional e definia os territórios, competências e formas de governo de modo rígido, sem considerar as particularidades locais e sem a participação dos governos envolvidos [Idem, p. 81].

Parece ser temerário, então, associar a institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil como fruto apenas de um período ditatorial, quando na Europa também foram instituídas de forma vertical e sem a participação dos governos locais, muito embora ali não se vivesse o contexto político ditatorial como o contexto brasileiro. A questão principal parece mesmo residir na necessidade de planejamentos comuns, planos conjuntos, compartilhamento de políticas comuns, sendo que não irá depender, em última instância, se os governos são ou não

democráticos.

Uma nova realidade, no caso brasileiro, referente às competências de institucionalização das regiões metropolitanas, vai surgir no bojo de uma ruptura política, engendrada numa nova Constituição, a de 1988, marco que vai estabelecer a ampliação do número e da realidade das regiões metropolitanas brasileiras, dentre as quais a RMM.

A Carta de 1988, em seu Artigo 25, assim determina quanto à institucionalização de regiões metropolitanas:

> § 3º - Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

Delegou-se aí aos Estados Federados a institucionalização de regiões metropolitanas, deixando expressa a tendência de uma Constituição que queria romper com um modelo político centralizador. A descentralização política, pelo menos nesse aspecto, pretendia que estados e municípios decidissem sobre sua realidade socioespacial no concernente ao ser metropolitano, por meio das ações políticas. O que se deixou, contudo, de observar, é que a diversidade do processo de urbanização no Brasil, as disparidades entre sua regiões e sua expressão espacial ao nível das redes urbano-regionais não comportaria um dispositivo legal generalista, como se os e*stados* mencionados, a despeito de possuírem os mesmos níveis jurídicos no contexto federativo, são muito diferentes nos níveis da rede urbana e em sua dinâmica socioespacial e econômica.

Ao transferir aos estados a competência na institucionalização de regiões metropolitanas, a Carta Maior os tratou com eqüidade do ponto de vista político e jurídico, mas deixou de vislumbrar suas diferenças do ponto de vista histórico e socioespacial. Aí se pode considerar as críticas feitas por Souza quando afirma não se poder comparar a RMB com a RMSP. Parece claro o fato de que tanto no contexto de institucionalização das regiões metropolitanas clássicas de 1973 quanto naquelas instituídas a partir de 1988, as diferenças não foram mensuradas, sendo que o resultado foi o surgimento de várias regiões metropolitanas cujos critérios de institucionalização, mesmo apoiados constitucionalmente na Carta Maior, apresentam disparidades do ponto de vista de sua configuração geográfica, da produção socioespacial.

A análise da dimensão jurídica do processo de metropolização e do contexto das regiões metropolitanas será feita posteriormente, no capítulo 4, mas aqui cabe sucinta abordagem comparativa sobre os contextos legais de institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras antes e depois de 1988.

Hotz [2000, p. 92] vai fazer uma análise sobre o fato urbano no Brasil a partir das várias Constituições pelas quais o país passou. Em sua abordagem vai sustentar que, mesmo de forma vaga e pouco precisa:

> As cartas autoritárias de 1967-69 foram, de fato, as primeiras, no período republicano, a expressar concretamente o reconhecimento da existência do fenômeno urbano e da competência do poder publico para atuar junto. Porém, de maneira um tanto curiosa e paradoxal, o fato urbano reconhecido nesses diplomas corresponde a uma superestrutura urbana (a Região Metropolitana), enquanto as estruturas básicas da urbanização não são objeto de qualquer inovação no tratamento jurídico tradicional das Cartas da República.

O apontamento de que a Região Metropolitana passa a ter importância e ser mencionada no contexto das Constituições de 1967 e 1969 estará na origem de sua institucionalização na década de 1970. Foi, portanto, nas Cartas dos governos autoritários que se mencionou a possibilidade da instituição as regiões metropolitanas no Brasil, vindo, neste caso, o metropolitano, via Carta Magna, se sobrepor ao processo mais amplo de urbanização. No Relatório de Pesquisa do Observatório das Metrópoles [2008, p. 25] há a menção da estratégia dos governos militares quanto à questão das regiões metropolitanas. Segundo a descrição:

> A maior parte dessa regiões eram capitais de Estados, nas quais ocorrera o primeiro surto de industrialização e os conseqüentes fluxos migratórios. Na visão do regime militar, essas regiões desempenharam papel-chave na consolidação do processo de desenvolvimento do país. A legislação federal decidiu de forma uniformizada os potenciais serviços de interesse, como o planejamento para o desenvolvimento econômico e social, o saneamento, (água, esgoto, gestão de resíduos sólidos), o uso e ocupação do solo, o transporte e as estradas, a produção e distribuição de gás canalizado, a gestão de recursos hídricos e o controle de poluição ambiental. Também previu a criação de novos fóruns, particularmente os conselhos deliberativo e consultivo. Para coordenar a articulação com os municípios.

De acordo com o conteúdo, percebe-se o viés tecnocrata da proposta no concernente às ações e objetivos a serem alcançados. Não era prevista a participação da sociedade em qualquer nível, mas somente aos técnicos e políticos, sendo estes últimos pertencentes à esfera de influência do governo federal via indicação. O perfil almejado era aquele que vislumbrava políticas de compartilhamento entre os núcleos metropolitanos e seu núcleo central, a metrópole. Havia também a centralização financeira das decisões em alto grau. O órgão principal, o conselho deliberativo, era formado por pessoas indicadas pelos governo federal e estadual, sendo que os municípios tinha pouca ou quase nenhuma participação nas decisões que lhes afetavam e diziam respeito.

A constituição de 1988 veio mudar essa realidade, mas apenas em parte, pois se ela prevê a descentralização, principalmente em nível federal, permite que essa centralização na prática ainda se mantenha nos níveis estaduais e mesmo municipais. Trata-se da velha forma de se planejar e governar que Marcelo Lopes de Souza [2008] vai denominar de *estadocentrismo*, ou seja, o planejamento e as decisões para os destinos da cidade e da região metropolitana se mantém na tradição tecnocrática, ou quando muito, a participação popular ocorre apenas em caráter consultivo, com as ações, no final, constituindo o reflexo da vontade e mesmo conveniência apenas das dimensões técnica e política.

Essa realidade é perceptível na realidade da Região Metropolitana de Manaus desde sua origem, quando seu Projeto de Lei Complementar foi aprovado em caráter de urgência pela Assembléia Legislativa do Amazonas, sem a devida participação da sociedade e nem mesmo dos prefeitos dos municípios envolvidos. Muitos destes prefeitos sequer sabiam o que era uma região metropolitana. Tal foi o nível de centralização e imposição por parte do governo estadual. E se estava sob a égide da Constituição liberal de 1988, e num período democrático, o que mostra a realidade, do ponto de vista das práticas políticas, não ser muito diferente daquela dos anos 1970, quando da institucionalização das regiões metropolitanas clássicas. Isto reforça o fato de que não se pode vincular a institucionalização de regiões metropolitanas apenas aos governos autoritários.

O fato metropolitano, no caso da Região Metropolitana de Manaus, apresenta a diferença do ponto de vista de sua realidade socioespacial em relação às primeiras regiões metropolitanas brasileiras. Como já foi mencionado, a metrópole Manaus se expandiu para si mesma, constituindo uma metrópole que manteve historicamente, em muitos aspectos, maior relação com

outras metrópoles brasileiras ou mesmo outras cidades fora do país, do que com as cidades da Amazônia Ocidental e do próprio Amazonas. E isso mesmo as cidades mais próximas, como os atuais núcleos metropolitanos componentes de sua RM.

Nem todas as regiões metropolitanas brasileiras instituídas na década de 1970 apresentavam os mesmos níveis de conurbação, intensidade nas trocas ou nas necessidades de compartilhamento das políticas públicas. Mas não se pode olvidar também que no caso da RMM, por sua dimensão territorial superlativa, esses processos da metrópole em relação aos demais núcleos que viriam a compor sua região metropolitana eram bem menores que em qualquer outra RM já instituída no país. Trata-se, neste caso, de uma institucionalização predominantemente de cunho político, cuja realidade metropolitana, do ponto de vista socioespacial será produzida a partir daí, pela legitimidade jurídica e pelos discursos produzidos ideologicamente para tal.

Tudo isso não significa afirmar que a RMM não se trata de uma região metropolitana de fato, pois tem uma metrópole no comando de uma região delimitada e legitimada juridicamente e apoiada na Constituição Federal. O que se quer afirmar é sua singularidade, que por sua vez foi possibilitada pelos dispositivos Constitucionais de 1988, que permitiu novas interpretações do ponto de vista socioespacial, muito embora no nível da centralização ainda paire o controle *estadocêntrico* e tecnocrático, sem a participação mais ampla da sociedade.

A problematização surgida a partir da necessidade de interpretação de uma região metropolitana singular pela sua extensão e pelos processos que nela ocorrem, e que a diferenciam das demais regiões metropolitanas brasileiras, principalmente das clássicas instituídas na década de 1970, passa necessariamente pelo entendimento do processo de urbanização que ocorreu na Amazônia e particularmente em seu lado oeste. Igualmente a compreensão do vem a ser uma metrópole, para se entender Manaus, e o conceito de metropolização, necessário para a análise de sua aplicação no contexto da RMM, acabam por nortear as análises posteriores neste trabalho.

A metropolização do espaço que ora ocorre no contexto da RMM passa necessariamente pelo entendimento da região a partir de um processo de urbanização disperso, embora concentrado em alguns núcleos que historicamente se tornaram os mais importantes, como Belém e Manaus. Outro aspecto relevante é o entendimento de que essa urbanização dispersa vai produzir municipalidades extensas, com núcleos urbanos dispersos, produzindo a expressão espacial de uma região metropolitana singular como a de Manaus, que não se adequa totalmente nos conceitos explicativos das regiões metropolitanas clássicas.

Por outro lado, essa não adequação não irá significar que de fato a RMM não possua legitimidade, pois do ponto de vista jurídico ela encontra respaldo na Constituição Federal, cujo preceito para as RM's se baseia nos limites municipais. E quando os limites de municipalidades extensas são considerados para se instituir uma região metropolitana, surge a questão de não se poder comparar uma RM como a de Manaus com outras instituídas a partir de municipalidades não extensas.

Por fim, a compreensão do processo de urbanização da Amazônia, e da Amazônia Ocidental particularmente, vai permitir o entendimento do protagonismo da metrópole Manaus no contexto regional, bem como de sua singularidade como uma metrópole legítima, embora, diferentemente de outras metrópoles brasileiras, até 2007 não constituísse o centro de uma região metropolitana. A produção histórica da singularidade da metrópole Manaus será analisada no capítulo 2, a seguir.

Capítulo 2 – Manaus: da *civilização de palha* à metrópole

Essa ideologia do novo engrandeceu Manaus com monumentos importando da Europa, tentando simular uma vida européia, um simulacro socioespacial que tentava negar a herança indígena e a natureza circundante. O rio, que trazia a memória pretérita do meio natural, tinha que ser esquecido e a nova cidade de Manaus, produzida a partir da necessidade de inserção no circuito do capital, foi se estabelecendo de costas para ele.
(Marcos Castro, 2008, p. 111).

De que forma uma pequena vila surgida a partir da fortaleza construída em 1669[19] para garantir e proteger o território até então pertencente juridicamente à Espanha viria a ser tornar a maior metrópole amazônica? Quais os processos que fizeram com que essa metrópole amazônica, diferentemente das metrópoles brasileiras e até mesmo da metrópole da Amazônia Oriental, Belém, fosse produzida para dentro de si mesma, sem maiores níveis de articulação com os demais núcleos urbanos? E as políticas do Estado Brasileiro, bem como o contexto internacional, no que se refere à produção? De que forma contribuíram para transformar essa vila em uma metrópole?

Tais questionamentos serão analisados neste capítulo, que também mostrará o processo de consolidação de Manaus nos cenários regional e nacional a partir dos contextos do período de maior exportação da borracha, quando a vila coberta de palha é substituída pela cidade cujo modelo era o europeu, impondo novos hábitos, novas formas de construir, novas normas de produção do espaço urbano, estabelecendo, portanto, novas espacialidades, que negavam as espacialidades pretéritas da vila bucólica. Da mesma forma, após a decadência gumífera e com a crise urbana de exportação da borracha amazônica, os modelos de integração nacional consolidados com os governos militares, vieram trazer outras transformações, vinculadas agora à inserção de países periféricos na produção mundial como receptores de industrias filiais de multinacionais, visto que oferecias condições atrativas para tal como mão-de-obra barata, infraestrutura e incentivos fiscais.

No contexto da Amazônia Ocidental isto veio se articular às pretensões do paradigma

[19] Fortaleza de São José do Rio Negro.

militar desenvolvimentista de desenvolver e integrar a região, resultando na institucionalização de uma política de incentivos fiscais, a Zona Franca de Manaus, que, como o próprio termo já diz, se restringiu mesmo à capital amazonense, ampliando os processo de concentração e centralização naquela que, já desde os tempos da borracha, se constituía no principal núcleo urbano da Amazônia Ocidental.

Por fim, o contexto contemporâneo, da já consolidada metrópole, que no censo de 2000 do IBGE já mostrava uma população superior à de sua congênere paraense, com o maior PIB regional e também a maior mancha urbana não conurbana. Esta realidade, contudo, até o ano de 2007, não era composta pela existência de uma região metropolitana. Havia a metrópole e os demais núcleos urbanos, sendo que esta realidade mudou a partir deste ano com a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus, em que agora não era somente uma metrópole, agora era também a RM, passando ao rol de RM' s brasileiras e ganhando o *status* de a maior de todas, pelo menos no nível de sua dimensão territorial.

Assim, este capítulo apresenta as condições que levaram Manaus à condição de metrópole e à posterior inserção como o núcleo principal de uma região metropolitana de dimensões territoriais superlativas, indo da cidade que mostrava uma *civilização de palha* à maior metrópole da Amazônia Brasileira.

2.1 – Produção de novas espacialidades: a vila quis ser uma *Paris nos Trópicos*

Região metropolitana na Amazônia não é fato novo pois desde a década de 1970, na Região Norte, a expressão de espaços metropolizados já podia ser observada no caso de Belém e Ananindeua. Ali, desde essa década já havia ocupação contígua do espaço entre os núcleos da capital paraense e de seu município mais próximo, Ananindeua. Igualmente, já havia entre esses núcleos urbanos algum nível de complementaridade A Lei n. 14 de 1973 veio, portanto, legitimar juridicamente uma realidade socioespacial já estabelecida, qual seja, a de um espaço metropolizado existente entre a metrópole e Ananindeua. Essa metropolização atualmente continua seu processo quando se considera a extensão de influência de Belém para municípios como Castanhal, o último a compor o rol de municípios metropolitanos a partir de 2012, compondo a RMB, muito embora deva-se considerar que esta cidade, ao mesmo tempo em que recebe influência da metrópole influencia as demais cidades menores do seu entorno.

Pode-se considerar que nessa parte na Amazônia Oriental o próprio processo de metropolização, bem como o da própria urbanização, como já apontado no capítulo 1, apresenta diferenças que não podem ser olvidadas, o que remete à reflexão de que o padrão de análise dual que considera as escalas da urbanização amazônica a partir dos rios, com a rede dendrítica e das rodovias, como um processo mais recente, já não dá conta de explicar a região como um todo, visto que o processo de urbanização, que permitiu igualmente o de metropolização na Amazônia Oriental a partir de Belém, deve ser entendido da mesma forma a partir da ferrovia que liga a metrópole à cidade de Bragança, no nordeste do Pará, permitindo o aparecimento de vários núcleos que depois se tornaram sedes municipais e atualmente fazem parte da RMB[20].

A Amazônia Ocidental, por outro lado, teve realidade urbana distinta, caracterizada por núcleos urbanos dispersos e grande concentração na capital Manaus, que de antiga Vila da Barra do Rio Negro se tornou a metrópole da região. Na verdade uma metrópole cuja influência se estendia (e estende) por toda a porção ocidental da região Amazônica no Brasil, mas que a realidade dos espaços metropolizados pouco se verificavam em sua expressão espacial, o que lhe confere a singularidade de se constituir uma metrópole sem região metropolitana, pelo menos do ponto de vista, sustentamos, de sua expressão espacial, visto que na dimensão jurídica ela constitui região metropolitana desde maio de 2007.

Se a Região Metropolitana de Manaus, portanto, é um fato novo, juridicamente legitimado e com forte discurso ideológico no que se refere a esta legitimação de ser metropolitana, a metrópole e sua condição de ser metrópole é bem mais antiga, com um processo histórico de sua produção vinculado, ainda que de forma diferenciada, à dinâmica da formação do Estado Brasileiro na fronteira norte deste país, desde os tempos coloniais. Por outro lado, se a construção da fortaleza de São José do Rio Negro, que deu origem à futura capital amazonense em 1669 se deu em virtude do processo de ocupação portuguesa em terras espanholas, e posteriormente garantindo a fronteira norte e oeste do que viria a ser o Brasil, foi um processo que teve uma dinâmica de formação socioespacial e econômica à parte do processo que ocorria no Sudeste, no Sul e no Nordeste do Brasil.

Manaus, uma metrópole que faz parte e comanda atualmente uma região metropolitana

---

[20] A rodovia, que possuiu 222 km de extensão, passava pelos seguintes municípios: Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Isabel do Pará, Castanhal, São Francisco do Pará, Igarapé-Açu, Nova Timboteua, Peixe-Boi, Capanema, Tracuateua e Bragança. Destes, seis (Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Isabel do Pará, Castanhal) fazem parte da RMB.

de dimensões superlativas, constitui também o *lócus* de mais de 400 indústrias que variam de motocicletas (a Moto Honda da Amazônia, localizada no PIM[21], é a maior produtora de motocicletas do mundo) a eletroeletrônicos, concentrando um expressivo pólo industrial incentivado pelo Estado Brasileiro, fruto de uma época em que o paradigma era o desenvolvimento da Amazônia via ocupação do território e políticas de incentivos fiscais que moldaram a realidade urbana atual da parte ocidental dessa região, acentuando um contexto de urbanização desigual, com a capital amazonense reunindo mais da metade da população do estado e concentrando os impostos federais e estaduais, o capital, e todas as demais dimensões urbanas.

Mas o entendimento dessa dimensão superlativa da metrópole em relação às demais cidades do Amazonas e de sua região metropolitana, que como já afirmado foi criada em bases que não correspondem totalmente à realidade das regiões metropolitanas clássicas do Brasil, perpassa às políticas de incentivo e ocupação por parte do Estado Brasileiro nos anos 1960-70. Ela é bem anterior e remonta ao período em que a borracha amazônica foi valorizada pela necessidade de produção de pneumáticos e demais produtos vinculados à borracha, num contexto maior de produção, reprodução e acumulação do capital que ocorria em escala internacional. Manaus foi nessa época a expressão de tais necessidades, bem como uma base territorial amazônica para a reprodução do capital internacional, muito embora deva-se salientar que a própria Amazônia Ocidental, pelo menos em termos significativos, não foi beneficiada pelo processo de acumulação desse capital. Mas a capital amazonense, em sua expressão espacial, passou por profundas mudanças no que se refere à produção de seu espaço.

Com a construção da Fortaleza de São José, em 1669 por mão-de-obra indígena, formou-se um núcleo que posteriormente foi denominado de Lugar da Barra (origem de Manaus), formado por casas de palha. Segundo o historiador amazonense José Ribamar Bessa Freire [1987, p. 58]:

> Com um pouco mais de um século de vida, o Lugar da Barra continuava constituído por casas de palha e uma população reduzida de 220 índios, 34 brancos e dois negros escravos, segundo levantamento feito pelo ouvidor Sampaio (1778). (…) Durante nove anos o Lugar da barra foi sede da Capitania do Rio Negro (1791-1799), voltando a recuperar esse status em 1808, sem que isso houvesse alterado o seu traçado e a sua paisagem.

[21] Polo Industrial de Manaus.

O autor vai ainda descrever as condições socioespaciais dessa “cidade de palha”, de forma a mostrar um lugar bucólico e desprovido de condições que lhe permitissem ser classificada para além de um povoado, um aglomerado de moradias precárias, cujo traçado era a expressão da pouca importância que possuía, conforme mostram as figuras 03 e 04, dois desenhos representando a Vila da barra e seu traçado. Dessa forma:

> No início do século passado (século XIX), suas casas de beirais escondidos, mesmo aquelas de melhor aparência, possuíam janelas de urupema, isto é, guarnecidas de peneira. As ruelas e becos eram passagens estreitas, escuras, tortuosas, desniveladas e esburacadas, cobertas pelo matagal, onde até o gado e os porcos tinham dificuldade de se locomover. Elas não conduziam em seu traçado irregular a nenhum lugar. Não existia comércio, bares, associações ou qualquer outro tipo de vida social, levando o estudioso Mário Ypiranga Monteiro a concluir que a Barra “não teve a rua como elemento civilizador” [Idem].

Esse aspecto que se poderia até considerar aterrador de acordo com a descrição de Freire sobre a Barra, mesmo já no início da segunda metade do século XIX, quando da visita dos Agassiz (1853) à já então Manaus (nome pelo qual passou a ser chamada quando de sua elevação à categoria de vila em 1832) a realidade não havia mudado muito. A rua, como entendia Mário Ypiranga Monteiro, era o elemento que permitia a circulação, o acesso, o traçado que revelava o moderno, o "civilizado", não existia na Manaus dessa época. As mudanças vieram mesmo com a valorização de um produto regional muito importante à indústria mundial da época: a borracha.

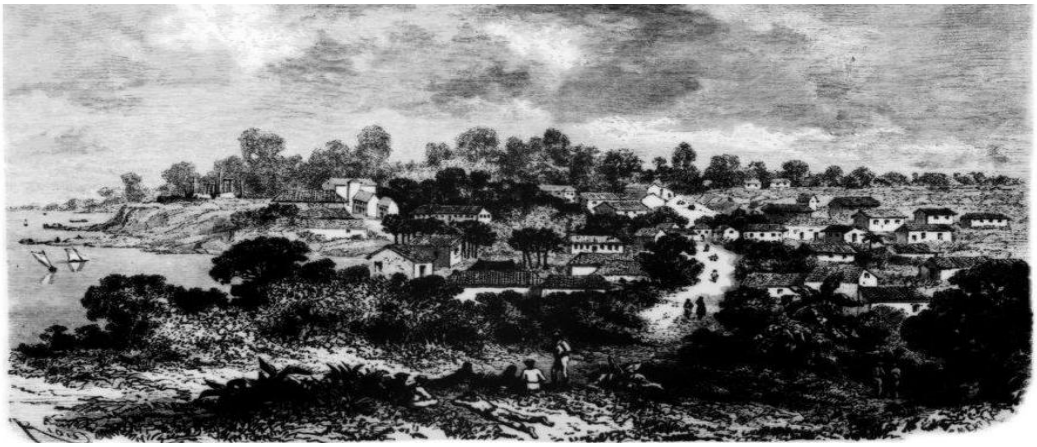


Figura. 03 – Desenho da Vila da Barra, futura Manaus. Essa parte constitui atualmente a área do centro de Manaus próxima à tradicional Igreja Nossa Senhora dos Remédios, mostrada no canto esquerdo que foi construída de frente para o rio, algo que seria depois, na época da borracha, destoante com o ideal de construir a cidade de costas para o rio na fase de europeização do espaço urbano da capital amazonense.
Fonte: Álbum de Manaus 1901-1902.

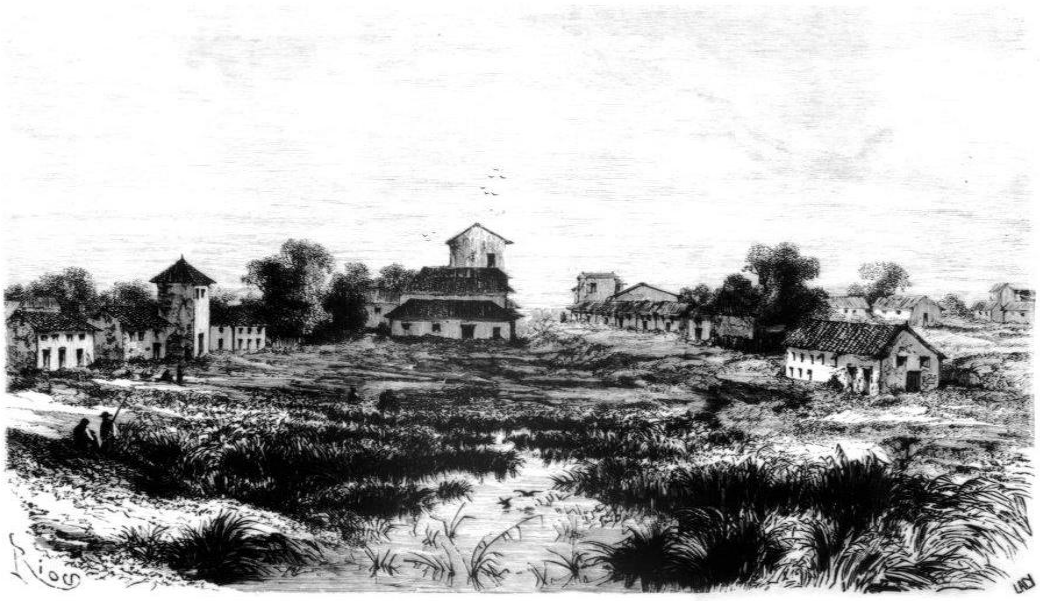


Figura 04 – Outro desenho da Vila da Barra. Pela representação pode ser visto um charco na parte central, bem como a irregularidade do terreno. Pode ser percebida também a irregularidade, do ponto de vista de uma organização urbanística, das construções. Como na figura anterior, nada há dos futuros traços da europeização do período da borracha.
Fonte: Álbum de Manaus 1901-1902.

José Coelho da Gama Abreu, o Barão de Marajó, em publicação de 1895 faz uma descrição de Manaus utilizando dois outros autores. O primeiro deles é António Ladislau Monteiro Baena, militar e historiador português que publicou o *"Ensaio Corographico da província do Pará"* no ano de 1839, em que faz descrição de Manaus (então Manáos) citada pelo Barão em seu trabalho. Segundo a descrição:

> Das casas que este logar tem no seu ambito, o maior numero tem cobertura tecida de ramage: e com a mesma se acham telhados o Palacio dos antigos governadores, a Provedoria, o Quartel e os edificios de uma pequena ribeira de construcções de canôas e batellões (…) Tudo isto forma onze pequenas ruas e uma praça. Há duas igrejas, uma pequenina, e outra que é a Matriz, cujo orago é Nossa Senhora da Conceição (…) A população consta de 347 homens brancos, 327 mulheres brancas, 415 mamelucos, 450 mamelucas, 797 homens baços, 1:042 mulheres da mesma raça, 215 escravos, 164 escravas, 225 mestiços e 206 mulheres d'esta casta: todos os numeros de gente livre assommam a 3:809 e os dos escravos a 379 [Baena *apud* Marajó, 1992, p. 392].

A descrição feita por Baena permite aferir o que o historiador amazonense José Ribamar Bessa Freire vai denominar, com certa dose de razão e sarcasmo, de "civilização de palha", especialmente no que se refere à cobertura das construções, o que na citação acima Baena vai

chamar de ramage. A Manaus, ou Manáos das primeiras décadas do século XIX era um pequeno aglomerado bucólico com aquelas onze pequenas ruas e uma praça, que tinha nas coberturas de palha a expressão de sua inserção ao meio circundante de onde a palha era retirada. Em outras palavras, a vila pouco se diferenciava do seu entorno, ou seja, do meio natural.

Quanto à população, os números permitem constatar que a política pombalina de miscigenação instituída no século anterior havia dado resultados quando se afere à quantidade de pessoas oriundas desse processo. Se comparada à citação anterior de Freire, que faz referência ao ano de 1778 onde se tinha apenas 34 brancos, 220 indígenas e dois negros, percebe-se que a cidade de palha no século XIX, anterior ao ciclo da borracha, já possuía população significativamente miscigenada, embora houvesse também brancos e indígenas não misturados..

O Barão de Marajó vai citar ainda em sua descrição da capital amazonense uma publicação que sobre ela foi produzida em Chicago no ano de 1893 pelo delegado amazonense Lauro Bettencourt. A notícia, diferentemente das descrições feitas por Baena em 1839, já apresentava as características da cidade produzida no período da farta exportação da borracha em que:

> As casas de Manáos são construídas com tijollo ou com pedra, e cobertas com telhas de barro. As paredes e os soalhos são das mais bellas madeiras nacionaes, e com ellas são também construídas as portas e as janellas. Entre os monumentos publicos que adornam a cidade notam-se, o Palacio do Governo, o Thesouro, o Lyceu, a Thesouraria Federal, as Igrejas da Conceição, Remedios, S. Sebastião, o Hospital militar, o Hospital da misericordia, o Instituto de Educandas, o Instituto Benjamim Constant, os Armazens do Estado, o Mercado Publico, o quartel de Artilheria, e o novo Deposito e mais construcções para o fornecimento de água à capital [Idem].

Ainda no conjunto de citações feitas pelo Barão de Marajó a partir do noticiário publicado em Chicago no ano de 1893 constam os projetos de construção de um novo Palácio do Governo, do Fórum, além de jardins e pontes. Acrescente-se a isto ainda a existência da Biblioteca Pública. O panorama apresentado já é aquele da *Belle Époque*, amazonense, da *Paris dos Trópicos*, de uma cidade produzida a partir do contexto de exportação da borracha, onde não havia mais, pelo menos em sua área mais dinâmica, a cidade de palha.

José Coelho da Gama Abreu encerra suas descrições sobre a Manaus de sua época, ano de 1895, em que a opulência de um efêmero esplendor, quase inebriante, de uma cidade que tentava reproduzir os ares europeus nos trópicos de forma a mostrar a evolução urbanística pela

qual havia passado, e traçando para ela um futuro, que se não poderia ser profético pelo menos foi um prognóstico que hoje se pode considerar acertado. Assim. Conforme suas palavras finais da descrição:

> Compare o leitor estas breves notas sobre o Manáos de hoje com as de Baena, recorde-se do que já atraz disse sobre as rendas d'este Estado, e reconhecerá que a pequena villa da Barra, apenas transformada em capital de Estado em 1852, que apenas tinha em 1867 seis mil habitantes, e a Província uma renda de cerca de 200 contos, e hoje conta com 20 mil habitantes, uma renda estadual de 6 mil contos, tem caminhado e crescido rapidamente apresentando uma linda cidade moderna no local em que tiveram suas tobas os Indios Manáos e Passés, e ficará persuadido de que no fim de seculo que breve vae começar ella será uma das grandes cidades da América do Sul [Idem].

O autor compara dois aspectos da capital amazonense em sua descrição, ou seja, o demográfico, com o incremento populacional de 14 mil pessoas em 30 anos, e a renda estadual, que saltou de 200 contos para 6 mil. Isso pode parecer pouco se comparados aos dias atuais, mas na última década do século XIX tratava-se, especialmente para os padrões demográficos amazônicos, de expressivo número. O aspecto que diz respeito às finanças do Amazonas, os números já refletiam as divisas da exportação de borracha.

Mas a última parte da citação é aquela que se destaca pelo tom do prognóstico. Na mesma época em que o autor produziu a descrição, Belém, por exemplo, já contava com uma população de 100 mil habitantes, sem dúvida uma das cidades mais importantes não somente da Amazônia mas também do Brasil. Conforme o autor afirmou em sua época "Hoje o Pará[22] é uma cidade com uma area egual á de Madrid, com cem mil habitantes". Dessa forma, o prognóstico para a então Manáos, com seus 20 mil habitantes e que pouco rivalizava, pelas dimensões do espaço construído, população e economia, com Belém, de fato chegou ao fim do século XX e início do XXI sendo a maior cidade da Amazônia Brasileira, a sétima maior cidade brasileira e o sexto maior PIB do país, além de, entre as cidades da América do Sul ser a 13ª. colocada em população, quando considerada somente a cidade, sem a região metropolitana. Sem dúvida isto vem confirmar a afirmação do Barão de Marajó em 1895.

Essa dimensão de grandeza parece acompanhar um perfil expansionista que o Amazonas teve, do ponto de vista político, desde seu estabelecimento como província independente do Pará.

---

[22] A menção ao termo Pará na citação se refere na verdade à capital do Estado do Pará, portanto, Belém.

Na questão do Acre, por exemplo, fica clara a intenção de anexação do então território boliviano ao Amazonas. Isto se explica pelo fato de que o Acre era então o grande e último bastião da borracha.

Do ponto de vista ideológico, parece que o discurso de inserção do Amazonas ao Brasil deve necessariamente passar por uma dimensão da modernidade, de se sentir inserido a partir de ações políticas que de alguma forma evoquem a grandeza do estado para além de sua já conhecida grandeza territorial. Foi assim no período gumífero, quando a cidade de palha foi substituída pela cidade de ares europeus. Foi assim também quando a capital amazonense passa a disputar com a congênere paraense os lucros auferidos com a exportação da borracha. E atualmente, parece seguir a mesma trajetória quando ao se tornar metrópole da Amazônia Ocidental, precisa também de uma região metropolitana.

As mudanças ocorridas em Manaus desde seu período de cidade de palha revelam seu processo de inserção tanto ao capital mundial quanto no contexto nacional, sendo que e a tríade político, jurídico e ideológico se imbrica em todo o processo.

E o fato interessante é que as mudanças que fizeram desaparecer a vila bucólica estão relacionadas a um processo mundial de industrialização dos pneumáticos e outros produtos ligados à borracha. A vila entrou num circuito global, ainda que de forma efêmera e secundária, mas suficiente para em poucos anos praticamente nada restar da espacialidade pretérita da Vila da Barra, contida na descrição de Freire. Essa inserção efêmera, contudo, foi o processo inicial de uma inserção regional de Manaus no contexto da Amazônia Ocidental. Se ela deixou de constituir um importante entreposto do escoamento da produção de borracha, não deixou, por outro lado, de se constituir no principal núcleo urbano na Amazônia de oeste.

Nos 150 anos que separam a vila (já era Manaus) contemplada pelos Agassiz, (um "porto de lenha" e uma cidade que sustentava uma "civilização de palha") antes do *boom* da borracha, da atual metrópole da Amazônia Ocidental, muito se tem para analisar, do ponto de vista de uma geografia urbano-regional, desse crescimento significativo e desigual. Primeiramente há que se considerar os dois principais períodos pelos quais passou a capital amazonense e os processos que determinaram, nesses períodos, sua expansão e sua importância política e econômica na porção ocidental da Amazônia. Depois, é necessária a análise sobre a articulação desses períodos com um contexto mais amplo de reestruturação produtiva, notadamente vinculada à industrialização, tanto num contexto mundial, no período de exportação

da borracha, quanto brasileiro, período em que se instalou o pólo industrial incentivado da Zona Franca de Manaus.

O fato é que Manaus a partir dos anos 1890 passou por importantes transformações, tanto do ponto de vista econômico quanto da produção espacial, que passou a ostentar um modelo reduzido de Paris, tanto que chegou a ganhar a alcunha de *Paris dos Trópicos*, termo que, se trazia certo exagero ufanista na comparação com a capital francesa, não deixava de expressar na forma de suas construções e símbolos, a tentativa de trazer a Europa para a floresta. Tal era a capital da borracha na Amazônia Ocidental no final do século XIX, uma expressão das necessidades da reprodução do capital em nível mundial, que precisava da seiva existente na floresta, no caule da seringueira, para alavancar a indústria de pneumáticos e outros derivados, e de resto, uma cidade reestruturada para os moldes europeizados, não somente na produção de seu espaço urbano, mas também no imaginário das elites da borracha, visto que os mais pobres da cidade e aqueles que estavam na solidão dos seringais, não tinham maior usufruto da cidade reestruturada que fosse para além da simples contemplação.

Do ponto de vista das dimensões da análise triádica que utilizamos nesta tese, o período gumífero pode ser interpretado como politicamente ativo no sentido de que uma nova cidade foi produzida em tempo relativamente curto, pois "A cidade sofre, a partir de 1890, seu primeiro grande surto de urbanização, isso graças aos investimentos propiciados pela acumulação de capital, via economia agrária extrativista-exportadora, especificamente a economia do látex" [DIAS, 2007, p. 27-28]. Dessa forma, num único governo, ainda que isso seja controverso, as formas espaciais na capital do Amazonas iriam mudar significativamente. Do ponto de vista político, neste contexto, ainda se pode sustentar que:

> Os aumentos sucessivos das exportações e os elevados preços dos produtos exportados, principalmente da goma elástica, alavancaram a receita do Estado, contribuindo, com isto, para uma enorme euforia dos administradores estaduais, que consideram as condições financeiras do Estado as mais promissoras. Para Eduardo Ribeiro, a opulenta receita do Estado, os excessos sempre crescentes das arrecadações, são a prova mais evidente de que o Amazonas é capaz dos mais arrojados empreendimentos [Idem].

As opulentas receitas estaduais oriundas das exportações tornaram possível as ações políticas de transformação do espaço urbano de Manaus, abrindo os caminhos que a levariam à condição de metrópole no futuro. Tornar esta cidade moderna, embelezada, limpa, atraente e

adaptada às exigências contextuais da época era o fetiche dos administradores locais, sendo que: "A política seria a transformação de Manaus, defendendo a dominação do grupo que vai geri-la. Este grupo será constituído pelo extrativistas e aviadores, todos ligados ao capital financeiro internacional, com estreita conexão com o poder público local". [Idem].

Politicamente, portanto, era necessário que as ações fossem realizadas a partir de uma dimensão que evocasse a grandeza e a *vocação* do Estado para a exportação do látex, como se de fato houvesse uma espécie de vocação natural para tal. E tais ações na dimensão política não poderiam prescindir dos discursos que lhes seriam legitimadores, onde se imbrica com a dimensão ideológica, que tem no discurso de modernidade e higienização os seus pilares principais.

Do ponto de vista ideológico a inserção na modernidade teria que passar pelo urbano, ou melhor, pela produção de uma cidade cujo urbano fosse, ou tentasse reproduzir os modelos europeus e que negasse o ser amazônico, o indígena, o caboclo, o feio e atrasado. O moderno teria que ser produzido sobre os escombros do atraso e nesse sentido tal busca traria consigo inevitavelmente questões que até então eram pouco constatadas na antiga cidade de palha, ou seja, a estratificação social, cuja expressão espacial seria aquela da segregação. Nesse sentido:

> A cidade, antes espaço comum, modifica-se e estratifica-se segundo uma nova configuração: a de classe. Para tal, vai adequando-se a uma função social nova. A modernidade traria um novo estilo de vida e grandes transformações, não só materiais, como também espirituais e culturais (Idem).

Foi, portanto, a inserção no capitalismo internacional, como função de captar a produção gumífera e exportá-la às praças internacionais, que possibilitou à Manaus a superação de seu *status* de cidade de palha. E essa transformação precisava de um discurso que sustentasse a pretensa *vocação* de grandeza evocada desde os tempos da emancipação da Província do Pará, ainda na primeira metade do século XIX.

A ideologia de inserção à modernidade lançou as bases para a constituição da metrópole singular. Uma metrópole que se constituiu em si mesma. Mas o quê consideramos isto como ideologia?

A análise da ideologia, ou do fenômeno ideológico em si, não constitui objeto desta tese, mas entendê-la é fundamental para a dimensão ideológica que faz parte de nossa tríade analítica,

bem como para a compreensão da produção da metrópole e da instituição de sua região metropolitana. Paul Ricoeur (2008) analisa o fenômeno ideológico a partir do fato de estar este ligado à necessidade que um grupo social necessita de conferir-se a si mesmo uma imagem, portanto, de representar-se diante de outro grupo social. Igualmente o autor também vai sustentar que isso constitui uma representação e encenação, o que para ele vai constituir um importante traço desse fenômeno.

Ainda continuando sua análise sobre a ideologia, Ricoeur [2008, p. 78-79] vai defender que:

> Ela é movida pelo desejo de demonstrar que o grupo que a professa tem razão de ser o que é (…) a ideologia é sempre mais que um reflexo, na medida em que também é justificação e projeto. Esse caráter "gerativo" da ideologia exprime-se no poder fundador de segundo grau que ela exerce com referência e empreendimentos, a instituições, que dela recebem a crença no caráter justo e necessário da ação instituída.

No caso da produção da cidade que agora refletia uma espacialização baseada nos modelos europeus, a ideologia se baseava e era sustentada pelo discurso que legitimava as ações políticas de transformação deste espaço urbano, conforme já sustentado por Edinea Mascarenhas Dias. Esta autora aponta em suas análises sobre a *Ilusão do Fausto* em Manaus, conforme já mencionado acima, os discursos baseados na modernidade, no higienismo, culminando com a produção de uma espacialidade cujo padrão agora exprimia a sociedade de classes, que se não era antes inexistente, agora era ampliada e expressa a partir da produção do espaço, na base de um processo de segregação.

A ideologia, tal como aponta Ricoeur, em Manaus teve bem evidente esse caráter de influência nos empreendimentos e instituições. E isso não ocorreu somente no tempo da exportação do látex, pois atualmente, especialmente quando da institucionalização da região metropolitana, a influência da ideologia de grandeza, de necessidade de inserção como protagonista na Amazônia e de que ser metropolitano, como no passado, se constitui numa forma de se inserir na modernidade. Ser metropolitano é ser moderno, para definir uma forma de aplicar o discurso neste contexto.

Do ponto de vista da dimensão jurídica da época, que se imbricava com o político e o

ideológico, as transformações ocorridas em Manaus resultavam no ordenamento das ações, onde os hábitos cotidianos agora tinham que se circunscrever às normas juridicamente estabelecidas no novo Código de Posturas Municipal e no Regulamento Sanitário. Nesse sentido:

> Manaus começa a passar por um grande processo de reformas que exige a ordenação do espaço urbano, o disciplinamento de seu uso, o emprego de instrumentos de controle que regulem o modo de vida manauense, por meio de dispositivos legais como as proibições de jogos ou brinquedos que pudessem prejudicar o funcionamento das linha telefônicas, telegráficas e de iluminação pública; partir lenha, cozinhar, estender roupa e ferrar animais nas ruas; chegar às janelas, ou andar em público indecentemente vestido, ou em completa nudez; conduzir carroças ou carrocinhas de mão sem o registro do número da Secretaria de Polícia. Também fica proibido vender leite sem a devida matrícula; caçar nas proximidades da cidade e subúrbios; transitar com animais de qualquer tipo nos passeios das ruas; cercar os quintais com cerca de madeira (…) Tais decisões sepultam hábitos e saberes locais e imposições de novos. Manaus se torna uma cidade ordenada e expropriada de seus antigos costumes, memórias e tradições [DIAS, 2007, p. 43].

Dias ao analisar o impacto das mudanças legais que ocorreram na agora cidade da borracha, mostra o quando a dimensão jurídica, neste caso por meio do Código de Posturas, é capaz de alterar o cotidiano dos citadinos. Hábitos estabelecidos historicamente e que foram instituídos com a própria criação da antiga Vila da Barra do Rio Negro, eram agora abruptamente suprimidos para comportar os novos paradigmas de uma cidade que despontava para a *civilização* do belo, do modelo parisiense de inspiração Haussmaniana, do novo que suprime o antigo, o feio, o de palha, o do lugar.

Dessa forma, as leis que estabeleciam as posturas promoviam forçosamente as mudanças na esfera individual, como o vestir, o exercer determinadas atividades, especialmente aquelas subalternas, o alimentar-se, o construir, que deveria agora obedecer a padrões preestabelecidos, enfim, mudanças que vinham do externo, da produção de uma nova cidade, para o indivíduo em seu comportamento e hábitos, forjando, ou pelo menos tentando forjar, um *modus vivendi* que se enquadrasse nesse novo que nascia da opulência gumífera. E isso necessitava de garantias para acontecer de fato, pois:

> O Código de Posturas Municipal e o regulamento Sanitário funcionam como instrumentos de sustentação na construção do espaço salubre, higiênico e sadio. A polícia era a grande auxiliar da Municipalidade, no combate aos infratores,

> principalmente do Código de Posturas Municipal, executando as multas que representavam elevadas somas na receita do município. [Idem].

O estabelecimento de uma dimensão jurídica para Manaus em seu início como a mais importante cidade da Amazônia Ocidental, na verdade representou uma ruptura com os hábitos tradicionais, aqueles criados no século XVIII com a política pombalina de miscigenação, que se estabeleceram na Vila da Barra, na cidade de palha, e não mais poderiam permanecer numa cidade que se pretendia moderna e inserida numa dimensão mundial pela sua importância estratégica como entreposto da borracha. Como hábitos não se mudam com Leis, pelo menos não tão rapidamente, era necessária a ação do poder coercitivo, no caso, a polícia, para garantir que os novos hábitos, juridicamente estabelecidos no Código de Posturas, fossem cumpridos. O caboclo tinha agora que ter comportamento *civilizado*, pois a cidade que o segregava era a mesma que dele exigia uma postura exemplar... para inglês ver.

Na produção do espaço urbano de Manaus à época das grandes transformações do período gumífero, percebe-se que a tríade que envolve as dimensões política, jurídica e ideológica foi fortemente imbricada na produção de uma nova estrutura socioespacial, aquela comprometida com a negação das velhas estruturas e espacialidades caboclas e indígenas, cuja expressão na cidade de palha predominou durante a maioria do século XIX, quando o surto devassador da economia do látex se encarregou de produzir uma nova expressão socioespacial, não somente na composição étnica do caboclo, que agora agregava o elemento nordestino, mas nas formas espaciais de uma cidade que foi construída, destruída e reconstruída, numa dialética que comportava as três dimensões que sustentamos em nossa análise.

Esse processo, com as devidas diferenças no que concerne à temporalidade, também vai ocorrer com a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus, onde a dimensão triádica novamente vai se imbricar e possibilitar as transformações que ora ocorrem via processo de indução entre a metrópole e seus municípios limítrofes, e mesmo não limítrofes, especialmente, no primeiro caso, Iranduba. O político e as ações, jurídico e seu Plano Diretor Metropolitano, o ideológico e os discursos produzidos, como ocorreu no passado, também segregam e tentam produzir uma *identidade metropolitana*, com a polícia também presente *para garantir a ordem*, especialmente quando se trata de ocupações de terras irregulares onde o setor imobiliário é mais atuante, ou seja, em Iranduba. Mas isso será tratado mais detalhadamente no capítulo 4.

Na periodização que estabelecemos para fins de compreensão do como Manaus se

consolida como metrópole da Amazônia Ocidental, desde a cidade de palha até a metrópole atual, é imprescindível que, além do contexto do período de exportação da borracha, se entenda também o período subseqüente, ou seja, aquele em que o Estado Brasileiro, cujo paradigma político era de autoritarismo e ao mesmo tempo de desenvolvimentismo, vai inserir a região na pauta de ações políticas na questão da integração nacional, da qual a região amazônica vai constituir grande bandeira. Na Amazônia Ocidental, a criação da Zona Franca de Manaus, produto desta política, vai se constituir no principal fator que irá contribuir para a consolidação da capital amazonense como uma metrópole.

No contexto desta análise, nos pautamos pela periodização cuja expressão foi mais evidente no processo de consolidação de Manaus como uma metrópole. Nesse sentido, nos atemos aos eventos mais determinantes neste processo, sem pretender fazer um rebuscado histórico de todos os momentos, o que vai ficar claro pelo hiato existente entre a cidade que surgiu com a exportação da borracha e aquela posterior, da Zona Franca. Dessa forma, a vila coberta de palha, se transforma numa cidade europeizada, uma *Paris nos Trópicos,* passando por um período em que pouco se desenvolveu, para depois se constituir na metrópole atual, com todos os problemas que uma metrópole tem.

2.2 – Desenvolvimentismo e Zona Franca: a metrópole se consolida como tal

Um significativo momento de reestruturação do espaço urbano de Manaus ocorreu com a implantação da Zona Franca, também vinculada à indústria, mas que se diferenciou do primeiro, ou seja, daquele da exportação do látex, por se tratar de um modelo incentivado por políticas estatais de desenvolvimento cujo principal indutor das transformações ocorridas em nível de Brasil era o paradigma do desenvolvimentismo, especialmente para regiões consideradas menos dinâmicas como a Amazônia.

A indústria não mais se vinculava à borracha, mas a filiais de multinacionais que encontravam no território brasileiro amplas possibilidades de expansão via mão-de-obra barata e mercado consumidor. Como o contexto político do Brasil na época era o de desenvolvimentismo de um Estado forte e repressor, a implantação de um modelo incentivado na Amazônia Ocidental, notadamente em Manaus, não ocorreu com maiores problemas. Não se pode negar que antes do

paradigma desenvolvimentista dos militares a inserção dessa parte da Amazônia no contexto brasileiro existia somente no discurso e nos mapas, sem ações que demandassem de fato alguma mudança. Como resultado dos incentivos, o que se teve foi uma cidade agora produzida para acomodar a indústria *importada*, com a criação da infraestrutura que mais tarde viria a constituir o vetor de um processo de expansão acelerada do espaço urbano da capital amazonense.

Nesse contexto, a concentração da indústria em Manaus veio a se constituir em vetor da produção do espaço daquela que é atualmente, ao lado de Belém, a principal cidade da Região Norte do Brasil, realidade bem diferente da vila coberta de palha, ou da contemplada pelos Agassiz no século XIX, ou ainda daquela que um dia já expressou a vontade de trazer a Europa para a floresta. O importante é entender, contudo, que o contexto destas realidades, ainda que bastante diferentes entre si, traz um aspecto em comum: a necessidade de reprodução do capital e a industrialização, primeiramente num contexto impulsionado pelos processos vinculados à demanda por borracha para a indústria mundial e depois numa realidade específica da política nacional, de incentivos à ocupação e desenvolvimento da região-problema, não desvinculada também do mundial, pois expressava a necessidade maior da reestruturação industrial em nível mundial, que transferia suas indústrias para países periféricos como o Brasil.

Dessa forma, a capital do Amazonas vai passar por transformações em seu espaço urbano, incorporando elementos europeus, que vão lhe conferir uma posição de protagonismo na Amazônia Ocidental, num primeiro momento com a exportação da borracha, e num segundo momento com a implantação do modelo incentivado da Zona Franca, culminando finalmente com a Manaus metropolitana dos dias atuais. A antiga Vila da Barra do Rio Negro vai se constituir num núcleo urbano cuja expressão do processo de industrialização vai ser bastante marcante.

2.2.1 – A metrópole como expressão do processo de industrialização

Ao se chegar de avião, percebe-se uma grande clareira urbanizada que contrasta significativamente com o verde predominante do entorno, que por sua vez, se estende até onde o horizonte e encontra o céu, algo que dimensiona o infinito. Se a chegada é por barco, ao longe se percebe o contraste entre o cinza dos prédios e o verde da mata, sendo que se for à noite, as luzes que anunciam a cidade logo deixam claro que o urbano emerge da imensa floresta.

Assim é Manaus, uma cidade que se tornou em números a mais rica e maior da Amazônia Ocidental e de toda a Amazônia Brasileira, em nada se assemelhando à pequena vila bucólica já descrita, com expressiva população de mestiços e indígenas, que tentava reproduzir um pouco do cotidiano da *civilização*.

Mas essa realidade da metrópole da Amazônia Ocidental foi estruturada, como já apontado acima, ainda na última década do século XIX, quando as transformações em seu espaço constituíram-se na expressão das necessidades do capitalismo internacional que necessitava da borracha amazônica para a ascendente indústria de pneumáticos e outros produtos que dependiam da seiva, onde também se imbricavam, para produzir novas espacialidades, as dimensões política, jurídica e ideológica. A necessidade de acumulação fazia da seiva e do sangrar do caule da *Hervea Brasiliensis* a matéria-prima basal para a indústria ascendente após a elaboração do processo de vulcanização. E tudo isso obviamente necessitava de uma base territorial que fornecesse o suporte para a realização da extração, defumação e transformação do látex em bolas de borracha, bem como do transporte e articulação com o mercado internacional. Essa base territorial não poderia ser outra que não as cidades mais importantes da região: Belém e Manaus.

No caso da porção ocidental da região, Manaus concentrou o capital e, como resultado, o comando das ações que demandavam a organização e distribuição da borracha que vinha dos distantes seringais, localizados nos altos cursos de rios como Purus e Juruá e Madeira. E essa realidade do capital acumulado com a farta exportação da borracha deu à principal cidade do Amazonas uma expressão que contrastava com o seu entorno e fugia de suas origens, via ações políticas nas reformas, ações jurídicas nos Códigos de Posturas e no ideológico com o discurso de modernidade e higienismo.

De uma cidade (na verdade uma vila) com feições indígenas, que mal representava os traços da *civilização* na qual os Agassiz estavam habituados a viver e contemplar, a uma cidade com feições européias na floresta, que tentava a todo custo negar seu passado e, fazendo um paralelo com o que Pierre Monbeig (2004) escreveu sobre a São Paulo do século XIX quando a chamou de *burgo sonolento* ao compará-la com a cidade posterior, fruto de um processo de acumulação de capital, o *burgo sonolento* da Amazônia Ocidental passou por profunda reestruturação de seu espaço. Essa reestruturação estava vinculada ao processo de acumulação de capital, tornando-se a sua expressão, pois:

> Tanto em sua morfologia como em suas funções, as cidades são o produto de condições geográficas locais e regionais. Mas elas constituem além disso uma obra humana, que é reflexo e fruto das civilizações. Suas paisagens e atividades são o testemunho de aquisições culturais específicas dos grupos humanos que nelas se sucedem e que procederam à sua construção [MONBEIG, 2004, p. 16].

Nas considerações de Pierre Monbeig a cidade constitui uma obra humana e reflexo, das civilizações, um espaço por excelência que exprime a acumulação das sociedades em vários níveis. No que o geógrafo considera como condições geográficas locais e regionais, na morfologia e funções da cidade enquanto um produto humano, acrescentaríamos as condições gerais de produção, que transformaram tanto o espaço de São Paulo numa metrópole nacional e até mundial, quanto Manaus numa metrópole da Amazônia. Essas condições mais gerais estão vinculadas às demandas do capitalismo mundial, no caso da metrópole paulista com o café e de Manaus com a exportação da Borracha.

Há, contudo, que se considerar as diferenças entre os processos de transformação que determinaram as mudanças nessas duas cidades. Em São Paulo, por exemplo, a exportação do café fez com que fosse estabelecida a infraestrutura necessária à reprodução do capital, com estradas, ferrovias e portos, tendo nessa capital o ponto de articulação entre o interior e o litoral. O processo de reestruturação do espaço na capital paulista ia além da circulação de dinheiro, pois estava vinculada a processos mais amplos, como sustenta Silva [1976] quando faz sua análise da expansão cafeeira e as origens da indústria no Brasil e em São Paulo particularmente. O autor traz a contribuição de analisar a formação industrial brasileira a partir da realidade de São Paulo, articulando isso com a formação de um mercado de trabalho, formado por imigrantes, negros libertos e brancos pobres, a partir de 1880. Esse mercado de trabalho daria origem à força de trabalho assalariado. Segundo este autor:

> No centro das transformações econômicas por que passa o Brasil […] estão a progressiva abolição do trabalho escravo […] e a rápida formação de um mercado de trabalho graças à imigração em massa a partir de 1880. Além de suas repercussões diretas sobre o desenvolvimento do comércio, a passagem para o trabalho assalariado é o índice de novas formas de produção [1976, p. 80].

Sérgio Silva também vai sustentar que a produção cafeeira desde seu início serviu à

acumulação do capital, mas foi a partir de 1880 a 1890, quando as necessidades determinadas pelo desenvolvimento do capitalismo brasileiro, que se inseria na economia mundial capitalista em formação na época, conduziram a uma nova forma de acumulação que não mais estava vinculada ao trabalho escravo, causando, portanto, a ruptura com o modelo escravista, característica da economia colonial. Contudo:

> Essas transformações não podem ser reduzidas à passagem ao trabalho assalariado, sob o risco de não entendermos a própria passagem ao trabalho assalariado. O trabalho assalariado é o índice de transformações que incluem as estradas de ferro, os bancos, o grande comércio de exportação e importação e, inclusive, uma certa mecanização ao nível das operações de beneficiamento da produção [Idem].

Nas considerações de Silva ficam claras as condições que levaram a exportação do café em São Paulo a estabelecer as bases de um processo de acumulação de capital que possibilitou a concentração industrial na capital paulista, transformando-a na maior e mais rica cidade do Brasil.

Mas o contexto de Manaus, mesmo com a borracha sendo o segundo produto de exportação do Brasil, atrás apenas do café, foi diferente da capital paulista no sentido de que na Amazônia não ocorreu um processo de acumulação de capital que fosse capaz de estabelecer, como em São Paulo, uma força de trabalho livre, de forma que ao se estabelecer o mercado de trabalho produzisse o assalariamento, bem como um mercado consumidor que gerasse acumulação e fixação no território. Pelo sistema de aviamento[23] que se estabeleceu na Amazônia, não havia circulação de moeda, salvo o que se concentrava nas mãos dos seringalistas. Quanto ao mercado consumidor, o aviamento controlava o que seria consumido, numa relação que impedia a circulação e o consumo de forma livre, o que poderia proporcionar a formação do consumo, que

---

[23] Esse sistema era estabelecido de uma forma em que as casas aviadoras, estabelecidas em Manaus e Belém, financiavam e forneciam mercadorias aos seringalistas. Estes por sua vez repassavam essas mercadorias (ferramentas, vestimentas, calçados e alimentos, dentre outros) aos seringueiros, que não podiam plantar ou ter outra atividade que não a extração do látex. Como tudo era repassado sem controle por parte do seringueiro, os "patrões" seringalistas os colocavam sempre em dívida no final do mês, mantendo-os devedores e sem dinheiro, numa espécie de semi-escravidão pois só poderiam deixar o seringal se pagassem o que deviam ao seringalista. Assim, o dinheiro para eles era fictício, sendo subtraído pelas cadernetas do patrão, que superfaturavam as mercadorias e os colocava na servidão. Dessa forma o período gumífero, com o sistema de aviamento, não permitiu a formação do assalariamento, da ampla circulação de moeda e de mercado consumidor.

por sua vez demandaria a circulação de moeda e um mercado consumidor, ou seja, uma economia menos monetarizada que estabelecia um aprisionamento da mão-de-obra, com menor circulação de dinheiro.

Dessa forma o processo de acumulação de capital ocorreu na Amazônia Ocidental, mas de forma concentrada e centralizada na capital amazonense e mesmo assim sem bases sólidas que permitisse à região sobreviver à crise da exportação gumífera, sem as possibilidades, portanto, de ter a dimensão que se desenvolveu em São Paulo com o café.

O capital em Manaus foi acumulado pelas casas aviadoras, que na fase áurea pertenciam ao capital estrangeiro, notadamente inglês, que inclusive, de acordo com Souza [1990, p. 102] "[...] instalou uma agência do *London Bank of South America* antes de qualquer outra casa bancária brasileira chegar a Manaus". Tal presença inglesa em Manaus objetivava mais promover o sistema de aviamento, que constituía basicamente um processo de dependência do seringalista em relação às casas aviadoras e também dos seringueiros, que eram base da produção da borracha, frente ao seringalista.

As relações de produção na Amazônia no período gumífero eram estabelecidas na base de uma dependência hierárquica, onde a base era o seringueiro, vindo do nordeste brasileiro, que em sua solidão na floresta alimentava o sonho de um dia poder voltar à sua terra. Ele não vivenciava a opulência das transformações que ocorriam em Manaus ou Belém e tampouco, ainda que de longe, podia contemplar a modernidade que o político tornava realidade, o jurídico legitimava e o ideológico firmava com os discursos do belo, do ordeiro e do higiênico. Esse seringueiro, longe do urbano, paradoxalmente era aquele que alimentava esse urbano e à distância da modernidade, era aquele sujeito que a tornava possível por meio de seu trabalho e sacrifício, vivendo e produzindo em condições extremamente precárias, conforme mostra a figura abaixo.

Figura 05 – As condições precárias na produção e defumação da borracha extraída. Eram tais condições que alimentavam uma cadeia que ia do luxo dos seringalistas, passando pelo acúmulo de riqueza das casas aviadoras e finalmente alimentando a indústria mundial que dependia da borracha.
Fonte: Manaus de Antigamente.

No meio encontrava-se o seringalista, o dono das terras que possuíam os seringais. Na relação de dependência entre os envolvidos na produção ele estava apenas acima do seringueiro, muito embora fosse rico, mas era igualmente dependente das casas aviadoras, que o financiavam, e obviamente das demandas do mercado internacional. O enriquecimento do seringalista foi tão efêmero quanto o período da valorização da borracha amazônica, pois sua dependência do mercado mostrava a linha tênue entre o continuar rico e o falir.

A fragilidade do sistema produtivo foi desanuviada quando a borracha asiática entrou no mercado e reduziu os preços no mercado internacional, mostrando finalmente que o período de vida nababesco dos donos de seringais havia acabado. E quando perceberam isso, perceberam também que não haviam capitalizado o dinheiro que ganharam, uma vez que o dia a dia do modelo agrário extrativista que lhes sustentava, finalmente mostrava que apenas era uma peça no tabuleiro de xadrez do mercado internacional, sendo descartado quando não mais foi necessário. Finalmente, entre a vida de riquezas na cidade e a base produtiva nos seringais, esta *casta* perdeu sua importância tanto quanto o produto que lhes tornou por alguns anos importantes e ricos. Alguns poucos, contudo, souberam continuar com aquilo que conseguiram amealhar.

As casas aviadoras e exportadoras eram as responsáveis por fazer o elo entre as bases produtivas dos seringais e a exportação junto ao mercado internacional, financiando os seringalistas com os gêneros básicos que eram repassados aos seringueiros a partir dos *barracões*[24] e também com empréstimos, que eram pagos com a produção de borracha. Compravam a produção vinda dos seringais por meio da dependência desses empréstimos que faziam aos seringalistas, tendo suas bases em Belém, primeiramente e, posteriormente, em Manaus. Quando os políticos amazonenses entraram em disputas com a capital paraense no intuito de isolá-la do processo vinculado à exportação de borracha, sobretaxando os navios que passassem pelo porto de Belém e aliviando a carga tributária dos navios que fizessem a rota direta para o mercado internacional, muitas agências bancárias e casas aviadoras foram obrigadas a se deslocar de Belém para Manaus.

Essas casas se articulavam diretamente com as empresas importadoras sediadas no exterior, notadamente em Liverpool e Nova Iorque. Assim se estabelece um sistema de relação econômica (aviamento) baseado na exploração, em que na base se encontrava o seringueiro, numa relação de escravidão por dívida junto ao seringalista. Este por sua vez dependia dos produtos e empréstimos feitos junto às casas aviadoras e exportadoras e estas se articulavam com as casas importadoras do exterior, sendo estas últimas as que auferiam os lucros mais expressivos. Essa relação pode ser exemplificada no esquema da figura abaixo.

Figura 06 – Esquema piramidal das relações de dependência econômica que se estabeleceram na Amazônia a partir do sistema de aviamento.
Elaboração: Marcos Castro/2013.

[24] Os barracões, ou barracões de aviamento, eram os locais onde os seringueiros obtinham suas ferramentas de trabalho e os gêneros alimentícios de que precisava, bem como roupas, calçados e tudo o mais que precisassem. Era o único local onde poderiam obter essas coisas, o que marcava a sua dependência em relação ao seringalista.

As relações de produção na Amazônia eram, portanto, estabelecidas na base de uma hierarquia que priorizava a circulação de moeda somente entre as elites inebriadas pelo fausto efêmero. Isso, contudo não levou à conversão de moeda em capital, que tornasse a região competitiva, pois a atividade era extrativa, sem demandar o cultivo da terra, bem como a necessidade de investimentos em máquinas, equipamentos e infraestrutura territorial (os rios eram as estradas), o que poderia produzir as condições para a reprodução de capital no território. Quem extraía o capital da borracha de fato eram as casas aviadoras e exportadoras e, principalmente, os financiadores ingleses e americanos das casas importadoras, que inclusive, no caso dos ingleses, posteriormente seriam os responsáveis pela intensa produção de seus seringais na Malásia e a consequente queda dos preços que derrubaram as exportações amazônicas.

O escritor amazonense Márcio Souza faz uma análise de certa forma contundente e com uma perspectiva crítica dos resultados da inserção de Manaus ao capitalismo internacional, enquanto base territorial da exportação gumífera. Segundo este autor:

> O Amazonas viveu a mais avassaladora erosão cultural durante o "ciclo da borracha". A moderna mentalidade colonialista do imperialismo, livre do salvacionismo mercantilista, mas fincada nas raízes dominadoras da antiga sociedade extrativista portuguesa, afastou o Amazonas de sua própria identidade. É uma das características do colonialismo moderno, que o europeísmo da *belle-époque* nos legou, esse horror pelo passado, esse espírito deformante que traça uma linha a sua presença redentora e um passado que é considerado bárbaro e não histórico [1990, p. 103].

Souza é enfático ao afirmar que houve um processo de negação do passado urbano-regional, e isso pôde ser percebido na produção do espaço urbano em Manaus e na inserção da Amazônia no capitalismo internacional. As transformações no espaço urbano ocorridas em Manaus mostraram a imposição de um modelo de cidade européia, que se contrapunha à cidade que guardava ainda características indígenas em suas feições, com moradias de palha e paisagem bucólica, sem o urbanismo de modelagem européia, conforme já afirmado anteriormente, onde havia a resistência de uma espacialidade que se revelava no cotidiano e em sua expressão espacial. Uma cidade fortemente voltada para o rio, seu único meio de conexão com o mundo.

Dessa forma o europeísmo se impôs enquanto modelo hegemônico de produção da cidade. Obras de aterramento de igarapés, construção de pontes, teatro, palácios e as leis de reforma urbana e sanitária, impunham de forma violenta um modelo burguês de cidade. Os

pobres (da cidade de feições indígenas) eram transferidos para os arrabaldes e margens de igarapés e áreas de várzeas, que foram, durante as décadas seguintes, intensamente ocupadas pelo segmento mais pobre da população, que não tinha mais vez na área central, agora reestruturada para atender os interesses do capital internacional e de uma elite que tentava reproduzir o estilo de vida europeu nos trópicos. Souza ainda vai sustentar que:

> Assim, no estamento do Amazonas, representantes dóceis da inteligência burocrática vigente no Brasil, viram-se separados de seu senso histórico, afastaram-se de seus egos e até de sua própria biologia. Morenos escritores da infelicidade ontológica, uma infelicidade que não era deles, mas se colocava na pele como uma roupa bem engomada. Mamelucos administradores da urbanização burguesa, construtores de logradouros públicos que se chocavam com a ecologia, mas que abriam no espaço a impressão da civilização como um cenário teatral [Idem].

Toda a crítica do autor, eivada com certa dose de regionalismo e sarcasmo, revela um processo maior num contexto internacional de reestruturação produtiva pelo qual passou a Amazônia e, de forma especial, Manaus, que expressou em suas formas a mudança de um espaço que negava sua realidade para produzir e impor um modelo eurocêntrico. A figura abaixo ilustra bem essa contradição.

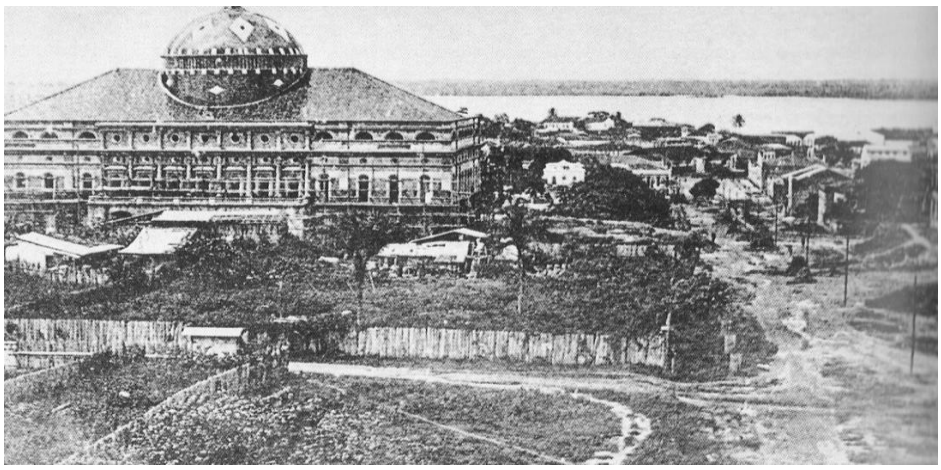


Figura 07 – A contradição na paisagem: o pomposo Teatro Amazonas sendo concluído em 1896. Ao lado, casas pequenas e cercas de madeira. A cidade indígena era reestruturada para o nascimento da cidade da borracha. Ao fundo, o rio Negro como testemunho da negação, uma vez que o teatro lhe dá as costas.
Fonte: Álbum de Manaus (1901-1902)

Paradoxalmente, ao mesmo tempo em que se impunha o modelo de cidade burguesa baseada em modelos europeus, se produzia também uma cidade que trazia as mesmas contradições de suas congêneres européias. Enquanto o núcleo principal, a área primeira, foi reestruturada em função do capital da borracha, que permitiu a construção de importantes monumentos que até hoje atestam a época de farta exportação gumífera, e ao mesmo tempo são testemunhos da inserção da região no processo de acumulação mundial, como fornecedora de matéria-prima, e de Manaus como o principal nó que convergia para si os ônus e bônus dessa inserção. Nascia aí a metrópole da Amazônia Ocidental.

A expansão ocorreu nos sentidos norte, leste e oeste da cidade. O bairro Cachoeirinha foi criado para abrigar os mais pobres. As várzeas dos igarapés do Bitencourt e de Manaus, bem como o Mestre Chico, foram ocupadas e durante muitas décadas foram a possibilidade de morar e lutar pelo direito à cidade dos segmentos subalternos. As moradias de taipa, de madeira ou cobertas de palha foram proibidas na área central, que agora tinha formas específicas de produção do espaço. Ao mesmo tempo em que os pobres iam sendo removidos para os arredores, as linhas de bonde elétrico, a tecnologia mais avançada à época no que se refere ao transporte público, iam sendo estabelecidas por companhias inglesas.

Os serviços de distribuição de energia e água também estavam sob a responsabilidade de subsidiárias britânicas. Arquitetos europeus eram contratados para produzirem prédios suntuosos, muitos deles réplicas daqueles já existentes na Europa, especialmente em Paris. Um porto flutuante foi construído, obedecendo ao regime de enchente e vazante das águas do rio Negro, para escoar a produção gumífera. Tudo isso era a expressão de uma demanda que pouco tinha a ver com Manaus de fato, exceto porque esta cidade era um importante entreposto de trocas da borracha. O capital mesmo se acumulava de fato em Londres, Liverpool, Paris, Amsterdã ou Nova Iorque, num processo que tanto era de concentração quanto de centralização, muito embora não se possa deixar de admitir que houve enriquecimento também na capital amazonense, mas este não teve fins produtivos que permitissem à cidade suportar a queda dos preços da borracha.

A reestruturação do espaço urbano de Manaus entre 1890 e 1920 esteve vinculada a uma demanda pela *Hervea Brasiliensis*, que tinha na Amazônia Brasileira a sua melhor qualidade. Essa era uma realidade que se evidenciava em todo o território Brasileiro, com a formação de espaços econômicos específicos, visto que:

> A ocupação do espaço geográfico brasileiro e a formação do espaço econômico passaram por várias etapas que foram, fundamentalmente, guiadas pelas possibilidades de cada região se inserir no comércio internacional, a exemplo do açúcar no Nordeste, do ouro em Minas Gerais e Goiás, da borracha no Norte, do café no Sudeste, da pecuária no Sul etc. [Diniz: 2000, p. 23].

Clélio Campolina Diniz vai sustentar que, pela precariedade da infraestrutura no território brasileiro, não se desenvolveu um sistema de relações inter-regionais, sendo que cada região desenvolvia sua própria dinâmica na inserção na economia mundial. Não se formou também um mercado interno a exemplo do que houve na Europa e nos Estados Unidos, pois as possibilidades de integração, especialmente no que se refere aos transportes, não foram dinamizadas, resultando num primeiro momento, quando a produção industrial brasileira teve início na segunda metade do século XIX, uma realização de forma descentralizada e fortemente vinculada aos mercados regionais.

Contudo, no caso específico da Amazônia, o estabelecimento da indústria só ocorreu mesmo a partir da segunda metade do século XX, com a política de incentivos e na Amazônia Ocidental o processo ocorreu de forma concentrada em Manaus. No caso da borracha, também diferentemente do que afirma Diniz, nessa região, a produção não se vinculava ao mercado regional, mas às demandas globais da indústria, o que explica a crise desencadeada com a queda das exportações gumíferas, pois não foram estabelecidas as bases de um mercado que se sustentasse em outras formas que não a exportação desse produto, como ocorreu com o café em São Paulo, cuja exportação possibilitou a reestruturação que acabou por concentrar ali a indústria.

Assim, num primeiro momento a reestruturação produtiva na Amazônia Ocidental esteve vinculada às demandas do mercado e da acumulação mundial, por meio da industrialização que ocorria no final do século XIX nos países centrais, mas enquanto exportadora de um produto de extração florestal como a borracha. O resultado para Manaus foram as transformações em seu espaço, ocorridas a partir de uma visão burguesa de cidade, negando seu passado e reproduzindo o ideal europeu, dispondo seus objetos geográficos de costas para o rio como a querer negar-lhe, posto que era uma lembrança do passado indígena e de palha, que a todo custo deveria ser apagado e substituído pela *civilização*.

No período gumífero, as construções em modelos europeu, ou réplicas dele, foram construídas de costas para o rio. O prédio da alfândega (trazido pré-montado da Inglaterra), o complexo do porto, o Teatro Amazonas, o Palácio da Justiça (em modelo francês), dentre outros,

tem disposição contrária ao rio Negro. Mesmo os edifícios construídos posteriormente, como o do antigo IAPETEC, hoje sendo ocupado pelo INSS, construído nos anos 1950, está de costas para o rio. O mesmo ocorre com outros dois edifícios na área central, próxima ao rio, já da década de 1960, sendo um o prédio da Receita Federal.

A cidade foi sendo construída, especialmente no período do auge da exportação gumúfera, de costas para o rio, como se quisesse negar seu passado indígena e as características da própria região onde estava localizada. Nessa época o rio Negro ainda não constituía a mercadoria incorporada ao valor dos imóveis de luxo que é atualmente. Antes, não era *chique* e caro morar de frente para o rio. As palafitas da área do bairro de Educandos, de frente para o rio Negro, são testemunhas disso, pois fazem parte de uma ocupação antiga, em que a margem desse mesmo rio hoje valorizado pelos segmentos mais abastados, era a única saída de moradia para os segmentos mais pobres da população.

A exceção está nas igrejas, que eram de um período anterior à farta exportação da borracha. A Igreja Matriz de Manaus está de frente para o rio. Outra igreja histórica, a dos Remédios, já mostrada na figura 03 também recepciona a quem chega de barco à capital amazonense, recebendo os que chegam atualmente à metrópole pela via mais tradicional: o rio. Essas construções religiosas constituem símbolos de um processo em que a Igreja teve importante atuação na Amazônia. Várias missões religiosas se tornaram posteriormente núcleos urbanos, especialmente durante as políticas pombalinas de aportuguesamento da região, com a finalidade de tomar essas terras aos espanhóis.

As igrejas nas cidades amazônicas estão localizadas nas áreas mais elevadas, de frente para os rios, recepcionando e mostrando com suas torres aos que por ali passam que existe uma cidade. Hoje as torres das igrejas são ofuscadas pelas torres das telecomunicações, bem mais altas, mostrando a modernidade e contrastando com a espacialidade pretérita dos núcleos urbanos amazônicos.

Em Manaus as igrejas construídas de frente para o rio são o testemunho das ações religiosas que se espacializaram e deram origem às cidades nessa região, juntamente com os fortes. No caso da capital amazonense, como já afirmado, a origem se deu a partir de um forte, assim como Belém. Contudo, uma igreja era o objeto geográfico indispensável em qualquer núcleo que se formava, uma herança da crença e religião do colonizador ibérico. A figura 08 mostra as igrejas Matriz e dos padres Capuchinhos, bem como o Teatro Amazonas e o Palácio da Justiça . A disposição em que esses objetos geográficos foram estabelecidos é uma comprovação de que as igrejas, ao contrário dos símbolos da modernidade europeizada, não negavam o rio.

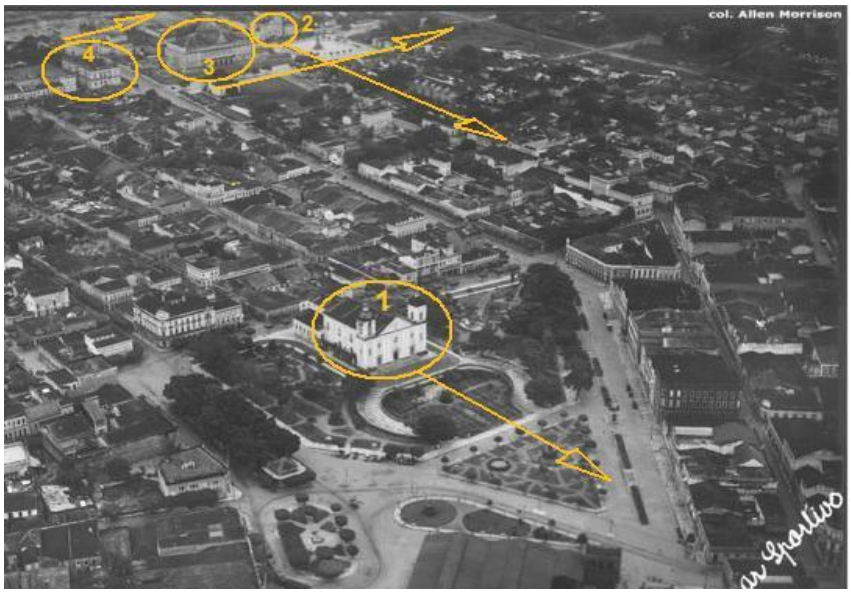


Figura 08 – A foto mostra quatro objetos. Os números 1 e 2, nos círculos, mostram respectivamente as Igrejas Matriz e São Sebastião. Já os números 3 e 4 mostram respectivamente o Teatro Amazonas e o Palácio da Justiça, construções do período da borracha. As setas mostram a parte frontal dos objetos, ressaltando que no caso das igrejas as setas apontam na direção do o Rio Negro, ao passo que os outros dois, números 3 e 4, apontam para a direção contrária a ele. Esses objetos geográficos apontam duas ideologias, cuja expressão espacial permite aferir a negação em relação ao rio de uns (Teatro e Palácio) e a afirmação de outros (Igrejas).
Fonte: Álbum de Manaus (1901-1902).

Dessa forma Manaus inicia a trajetória como a principal cidade da Amazônia Ocidental, firmando suas bases políticas econômicas e culturais sobre o sacrifício dos seringueiros e da exploração dos seringalistas sobre estes, e das demandas do capitalismo internacional. A capital do Amazonas contava com o que havia de mais moderno no final do século XIX e início do século XX em termos de transporte, navegação e produção de seu espaço urbano. Produziu a dimensão jurídica, na forma de leis que ordenavam o uso e ocupação da terra urbana e que

excluíam o segmento mais pobre, pois este não deveria fazer parte do *belo* e *moderno* que se estabelecia. A futura metrópole era forjada como um alienígena que contrastava com a paisagem predominante do verde e do negror característico do grande rio. Mas tudo isto ocorria a partir de uma dinâmica própria desta *Paris dos Trópicos*, pouco identificada com as cidades por ela influenciadas. E todo esse processo era a expressão do contexto maior da industrialização que ocorria em nível mundial.

2.3 – Manaus como metrópole atual: uma expressão da concentração na Amazônia Ocidental

Entre a crise resultante da queda das exportações da borracha amazônica e a implantação de um modelo incentivado que objetivava desenvolver, por meio da indústria, uma região atrasada em relação às demais, como a Amazônia, houve um período que a literatura denomina de *crise da borracha*, mas que na verdade se constituiu mais numa *crise urbana* da borracha, pois se considerarmos aquilo que Eduardo Brondízio e Andrea Siqueira [1992, p. 187] denominaram de *sistema caboclo*, ou seja um sistema de "[…] diversificada economia de subsistência baseada na pesca, caça, coleta, extrativismo, agricultura de corte e queima e sistemas agroflorestais", teríamos que admitir que tal diversificação econômica não estaria restrita somente à extração e exportação da borracha e que no período da crise esta de fato atingiu mesmo com maior força foi o meio urbano, e principalmente de Manaus, pois o caboclo, o varzeano ou ribeirinho, com a diversificada economia de subsistência, sentiu impacto reduzido daquilo que a literatura aponta como uma crise generalizada.

Evidentemente que a crise se estendeu também aos seringais, a base produtiva do processo de extração do látex, bem como a dinâmica de circulação que era proporcionada pelo transporte que ocorria através dos rios. Muitos núcleos urbanos menores, que se constituíam em entrepostos de abastecimento no longo trajeto da borracha, dos seringais localizados nos altos cursos dos rios, até Manaus, por exemplo, entraram em decadência pela queda da movimentação em seus portos. Mas a crise pôde mesmo ser percebida de maneira mais evidente na capital.

Os caboclos e ribeirinhos, especialmente os do ecossistema de várzea, que não estavam vinculados à extração do látex, possuíam um sistema mais abrangente de produção, que ia da

pesca, agricultura de subsistência, até o extrativismo de outros produtos florestais que não somente a borracha. Mesmo os seringueiros puderam de certa forma se *libertar* do sistema de aviamento que os tornava escravos por dívidas, constituindo-se agora em posseiros, que trabalhavam na terra dos seringalistas falidos e dos descendentes destes.

Outros, porém, migraram para as cidades, principalmente Manaus, enfileirando-se na pobreza que a outrora rica cidade começava a vivenciar e cuja expressão espacial já não mais se compunha somente de monumentos à riqueza e opulência, mas também agora com o iniciar da favelização, inclusive na margem do rio Negro, defronte à área central, onde a partir de 1920 se estabelece a *Cidade Flutuante*, um símbolo da decadência que desapareceria no final da década de 1960, com o advento da Zona Franca. Tais aspectos sustentam o fato de que a crise da borracha foi mais uma *crise urbana da borracha* na Amazônia.

A crise da borracha, portanto, deve ser concebida como o iniciar de um contexto em que a região mostra sua fragilidade, tanto do ponto de vista político, que não vislumbrou uma possível queda das exportações, quanto das próprias elites, que preferiam gastar seu dinheiro na Europa do que investir de fato numa base territorial que tornasse a região competitiva e apta a novos desafios. Nesse sentido, se constata que sua inserção ao capital internacional se deu de forma subalterna.

A crise da exportação trouxe os maiores impactos à capital, que justamente por ser a base territorial da conexão da Amazônia Ocidental com o mundo, teve seu *status* abalado com a decadência do sistema gumífero. Isso mostrou os resultados de um processo de acumulação que não gerou capitais que se fixassem no território e gerassem bases para uma transição da borracha para a indústria, como ocorria com o café no Sudeste, especialmente em São Paulo. Isso não significa afirmar que não houve acumulação, mas que essa se restringiu à reestruturação do espaço urbano de Manaus, cuja produção foi orientada para uma realidade externa, resultando na produção de uma cidade que negava sua origem.

Entre a crise de exportação da borracha, (que sustentamos não ser geral, muito embora todos de alguma forma tenham sido atingidos por ela) e o contexto da instalação da indústria incentivada por uma decisão do Estado Brasileiro, houve um período que se não foi de estagnação absoluta, pelo menos foi de uma dinâmica bastante reduzida, do ponto de vista econômico e da produção do espaço urbano na capital amazonense.

Entre as décadas de 1920 e 1960 o Amazonas de longe não teve a expressividade que

tivera na primeira década do século XX. Isso revela duas situações do ponto de vista da acumulação do capital no território brasileiro, pois se Manaus sofria os reflexos da crise de acumulação por não possuir bases que lhe trouxessem vantagens comparativas, especialmente no que concerne à indústria, São Paulo, se firmava como principal centro econômico e industrial do país, em decorrência da acumulação do café, o que não ocorreu com a borracha amazônica.

Wilson Cano e Guimarães Neto [1986] afirmam que no contexto brasileiro as desigualdades regionais foram se estabelecendo a partir das diferentes dinâmicas vinculadas às exportações, pois a realidade era de um conjunto de economias mercantis voltadas para o mercado externo, no caso específico de nossa análise, o café e a borracha, que se constituíam em importantes produtos de exportação, mas cujas realidades socioespaciais em Manaus e São Paulo foram diametralmente opostas. Enquanto Manaus sofria os resultados da desvalorização de seu produto maior, na capital paulista, a partir de 1930, a dinâmica de acumulação que vinha ocorrendo desde o final do século XIX fez com que entre 1930 a 1962 a:

> […] hegemonia do processo de acumulação industrial, consolidasse, no Sudeste e particularmente em São Paulo, o núcleo dinâmico da economia brasileira, estabelecendo-se uma mais ampla divisão interregional de trabalho. Neste período dá-se a integração dos mercados, através de uma intensificação dos fluxos comerciais inter-regionais, bem como dos fluxos migratórios. O dinamismo das regiões menos desenvolvidas e de menor produtividade vai depender, em grande parte, do grau de competitividade/complementaridade que possuem ao núcleo dinâmico [p. 169-70].

Dessa forma, enquanto houve um processo de acumulação industrial no Sudeste, mas com sua maior expressão em São Paulo, na Amazônia Ocidental e especificamente em Manaus, isso não ocorreu. As explicações para tal geralmente sustentam o atraso amazônico em relação às demais regiões, especialmente o Centro-Sul do Brasil, como resultante de sua distância e ambiente hostil ao avanço do capital, sendo ainda considerada uma *fronteira*, portanto numa escala topográfica, e com a herança do exótico ou ainda do selvagem, que oscila entre as tradicionais visões do paraíso e do inferno verde. Mas tal abordagem se apresenta sobremodo impositiva e carente de maiores análises, que considerem o processo histórico a partir de suas contradições e não como uma fatalidade ou ainda impregnadas de determinismo geográfico, visto que:

> A Amazônia não se tornou uma região atrasada e subdesenvolvida em razão de nenhum tipo de fatalidade. Nosso atraso – o subdesenvolvimento dentro do subdesenvolvimento – é algo que tem sido produzido por forças e razões de possível identificação ao longo da história passada e presente. Existe portanto uma produção do atraso, como existe um investimento sistemático e permanente na manutenção e crescimento das desigualdades [PINTO, 2006, p. 31].

A Amazônia não nasceu com a *vocação* para o atraso. Não há vocação *entre* e *para* os lugares. Admitir tal situação seria voltar a um determinismo já superado na episteme geográfica. Quanto a isto concordamos com Ernesto Renan de Freitas Pinto, de que há uma produção sistemática do atraso, que longe de constituir uma vocação, um destino manifesto ou ainda uma espécie de inferioridade intelectual por parte de uma determinada sociedade, há sim forças que mantém regiões, seja pelo processo histórico de exploração, ou mesmo por indução, numa condição subalterna em relação a outras.

No que concerne à Amazônia, a visão de seu atraso é concebida dentro e fora do Brasil como uma espécie de exotismo, uma parte de um passado que precisaria ser preservada, como um museu que pudesse ser contemplado. E isto não se refere somente às questões que envolvem o meio natural (grandeza dos rios, floresta, fauna, etc), mas também o meio social, os povos amazônicos, quase sempre vistos como um apêndice do passado, atrasados intelectualmente, advindo daí seu atraso cultural e econômico. Tal equívoco é reproduzido mesmo por intelectuais amazônicos do calibre de Djalma Batista, Araújo Lima, dentre outros, que nos legaram importantíssimas obras de interpretação da realidade amazônica, não porém sem a reprodução de preconceitos apreendidos a partir dos paradigmas interpretativos de suas épocas. Isto, cabe ressaltar, não invalida a importância de suas obras.

A questão que envolve a queda dos preços da borracha e da não produção de uma base produtiva que pudesse sobreviver a esse processo, não pode ser atribuída a nenhuma fatalidade, destino manifesto para a pobreza ou mesmo pobreza intelectual de suas elites política e econômica, mas de uma espécie de *Vaudeville* inebriante, que não permitiu a produção de uma sobrevivência pós-borracha. Os barões da borracha não estavam preocupados em *como* e o *quanto* o produto que exportavam estava sendo avaliado no mercado internacional. Pensavam ser seus seringais imprescindíveis à produção mundial sem se darem conta de que seu bioma não era o único que possibilitava a existência da árvore do látex. Viveram o momento, não viram um futuro, este mesmo futuro que lhes escapou das mão quando as sementes da seringueira foram

para as mãos inglesas ainda no final do século XIX.

A Amazônia, portanto, teve sua importância num período em que a industrialização mundial como fornecedora de matéria-prima essencial. Teve seu momento de apogeu sendo que suas duas principais cidades figuravam entre as mais modernas do Brasil e até do mundo, mas não criou completamente as raízes para a reprodução do capital em seu próprio território, de forma a torná-lo competitivo e diversificado em nível de produção. É como se um país exportador de petróleo atualmente não se preparasse para um futuro sem petróleo, ou um futuro cuja vida não necessitasse mais de forma tão evidente dessa matéria-prima. Caso acontecesse, nem por isso o povo desse país poderia ser considerado atrasado ou com a vocação para o atraso. Na verdade suas elites política e econômica teriam sido negligentes, isto sim.

No caso da Amazônia e de Manaus em particular, o contexto da borracha foi diferente do café em São Paulo não por falta de *vocação* da região mas pelas diferenças no processo de produção e acumulação de capital no território brasileiro. O processo de acumulação do capital da borracha deixou marcas na produção do espaço em Manaus, mas não possibilitou no caso especifico da indústria, como já mencionado, o estabelecimento de uma base territorial, o que só viria a ocorrer num contexto das politicas do Estado Brasileiro, vinculadas a paradigmas desenvolvimentistas, articulados a um processo maior do contexto da acumulação do capitalismo internacional.

2.3.1 – A implantação da Zona Franca, a concentração industrial e a produção do espaço em Manaus

A partir de 1967 o espaço urbano de Manaus passa novamente por uma produção vinculada ao processo maior de reestruturação produtiva, que se dava tanto em escala nacional quanto internacional. No contexto nacional vivia-se a fase de capitais fartos com a aquisição de empréstimos que geraram a infraestrutura nacional de integração espacial da região amazônica ao Brasil, até então só existente de fato no mapa. Na Amazônia, estradas foram abertas, a extração mineral ganha importância por meio de complexos industriais vinculados a essa atividade e na porção ocidental, o incentivo à implantação da indústria por meio de incentivos fiscais, pois a região não possuía as vantagens no que concerne a mercado consumidor, mão-de-obra e infraestrutura que pudessem competir com o Sudeste. A partir desse momento histórico Manaus

também passa por um processo bastante expressivo de mudanças na produção de seu espaço.

A indústria que se estabeleceu na capital amazonense a partir do final dos anos 1960, como já mencionado, era de um modelo incentivado, com cerca de 50% de isenção média de ICMS, o que tornava atrativa a vinda de empresas para esta cidade que outrora viveu o ápice da exportação gumífera. Essa realidade torna possível o entendimento de que as empresas sempre buscam vantagens para seus negócios, numa constante busca pela acumulação, que é inerente ao próprio capitalismo. Dessa forma, segundo Lencioni [2006, p. 66]:

> […] é como meio e não como lugar que o espaço garante a posição das coisas, ou seja, a localização delas. De modo mais objetivo, é como meio que o espaço garante a fluidez, o movimento do capital e a localização das empresas nos territórios. Essas empresas, ao acompanharem o ritmo frenético da velocidade dos fluxos, como errantes, vivem num nomadismo incessante buscando maiores condições e vantagens para seus negócios. Assim, acabam comprovando que o espaço não é simplesmente um lugar onde se instalam empresas, mas um meio no qual a localização das empresas se torna possível.

Em Manaus, mesmo que as condições territoriais não fossem atrativas por não haver uma infraestrutura adequada ao estabelecimento de empresas, muitas se instalaram, confirmando a realidade daquilo que Lencioni aponta, pois na busca de vantagens, mesmo numa região onde a produção histórica do atraso não permitiu a competição com outras regiões mais dinâmicas do Brasil, durante as últimas cinco décadas ocorreu a expressiva concentração industrial na capital do Amazonas. Essa concentração, contudo, não ocorreu sem maiores problemas no que se refere à produção do espaço urbano.

Em Manaus, durante a década de 1960, a população era de cerca de 200 mil habitantes. No censo de 1970 a contagem populacional já mostra um total de 283.673, sendo que no de 1980 houve um salto para 611.843 habitantes. Nos censos de 1991 e 2000 a contagem populacional mostra uma população de 1.006.585 e 1.396.768 habitantes, respectivamente, de acordo com dados do IBGE. Cabe ressaltar que os números se referem somente à população urbana do município de Manaus, muito embora se deva enfatizar que a população rural seja pouco expressiva, pois mais de 99% da população total está concentrada na área urbana. O censo de 2010 revela uma população total da capital amazonense de 1.832.423 habitantes, o que corresponde a mais da metade da população do maior estado brasileiro, em termos de dimensões territoriais.

Todo esse processo de concentração e centralização na capital amazonense, além de lhe ter conferido o *status* de metrópole também ajudou a produzir um discurso, pela classe política e pelas elites, de grandeza e de necessidade de maior inserção no contexto amazônico e brasileiro. Foi essa necessidade que resultou nas articulações que instituíram a Região Metropolitana de Manaus. Ocorreram nesta cidade surtos muito abruptos, muitas rupturas, que transformaram significativamente seu espaço e trouxeram os inevitáveis impactos na expressão espacial como resultado. E foram justamente essas rupturas e impactos que concentraram e centralizaram na capital as funções de comando do estado, bem como o protagonismo político, o que acabou estabelecendo o discurso de que todo o Amazonas e de resto a Amazônia Ocidental refletissem os problemas de Manaus, como se esta cidade fosse o Amazonas e uma parte significativa da própria Amazônia Brasileira.

Porém, na verdade se estabeleciam dois Estados na Amazônia Ocidental: Manaus e o restante, composto pelos outros núcleos urbanos, infinitamente menores em expressão política, econômica e populacional. Isto marca a diferença em relação ao Pará, em que a concentração e centralização em Belém são de longe menores, conforme já apontamos no capítulo anterior. Desde o período da borracha Manaus veio se estabelecendo como a cidade mais importante e com a Zona Franca, ela se forma como metrópole. E sua singularidade como tal? Reside no poder que concentra e centraliza, se assemelhando a um outro estado, dentro daquele que, territorialmente, já é o maior da Federação: o Amazonas. O incremento populacional na capital a partir de 1967 vai trazer conseqüências diversas.

Esse aumento abrupto, especialmente entre 1970 e 1980 tem relação direta com a instalação das empresas da Zona Franca, quando houve um intenso fluxo migratório de estados vizinho e principalmente do interior do estado, para a capital. Manaus passa a ser a terra de oportunidades de trabalho, com a instalação do parque industrial, instalado em uma área da cidade zoneada especificamente para este fim, denominada de Distrito Industrial. Contudo, essa percepção era enganosa, pois os migrantes vindos do interior do estado se deparavam com a dura realidade da inexistência de emprego para o grande contingente que migrava para a capital, bem como com a falta de qualificação mínima para o trabalho nas indústrias que se instalavam. Isso teve conseqüências diretas na produção do espaço, com a acelerada expansão da cidade especialmente para o norte e o leste e a incapacidade do Estado em acompanhar o ritmo de crescimento populacional que demandava cada vez mais serviços públicos.

A produção do espaço em Manaus, com o advento da indústria incentivada, foi ocorrendo na base de um cotidiano de improvisos e conflitos entre ocupantes e os donos da terra, bem como o Estado, com bairros surgidos a partir de ocupações de terras públicas e privadas. Bairros como Coroado, São José Operário, Jorge Teixeira, Tancredo Neves, Armando Mendes, dentre outros vários na porção leste e Riacho Doce, Novo Israel, Santa Etelvina e Colônia Santo Antônio, ao norte, nasceram por meio de ocupações, ao velho estilo das favelas de barracos de lonas, caixas de madeira e outros materiais utilizados para construir a precária moradia. Isso invariavelmente trouxe a expansão acelerada da mancha urbana, conforme pode ser observado na imagem 01, abaixo.

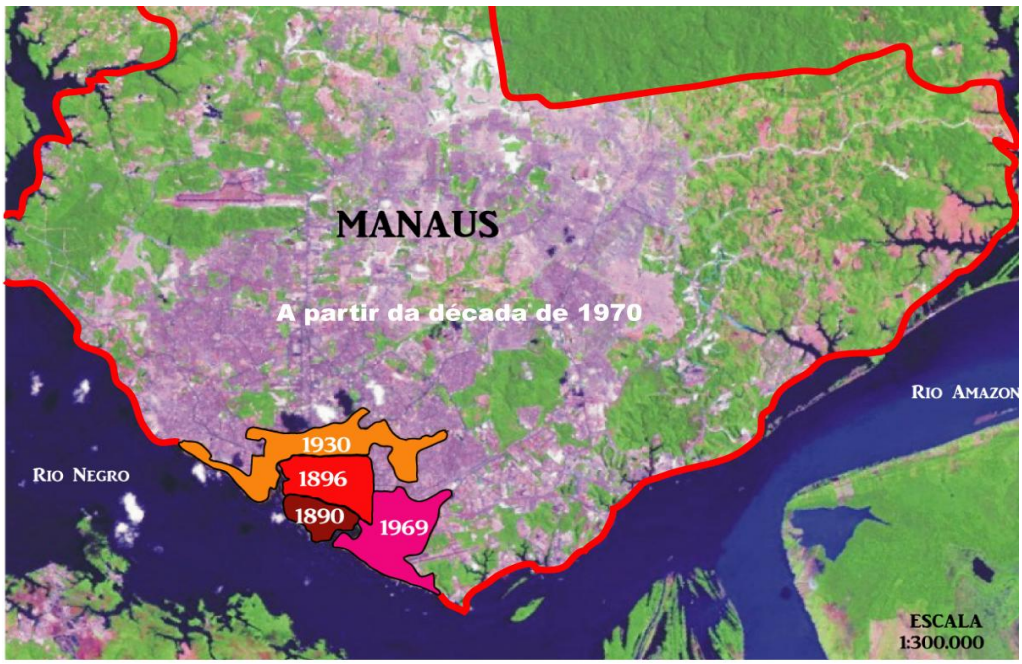


Imagem 01 – Manaus representando a evolução urbana destacando as áreas que foram ocupadas desde 1890, quando a cidade passa pela reestruturação de seu espaço em função da borracha. Depois de 1969, quando foi implantada da Zona Franca, a partir da década de 1970, o crescimento da mancha urbana ocorre de forma bastante expressiva, como se pode observar na área contornada pela linha vermelha, delimitando a ocupação atual.
Fonte: Imagem LandSat/2006
Org: Marcos Castro/2012

Além dos bairros surgidos a partir de ocupações, surgiram também por iniciativa do Estado, outros, para abrigar os moradores da chamada *Cidade Flutuante*, que conforme pode ser observado nas figuras abaixo constituía um expressivo aglomerado de casas flutuantes, ou seja, casas construídas sobre grandes toras de madeira e cobertas de palha, que flutuam e servem como bóia para suportar o peso das casas, moradia típica das várzeas amazônicas, que se adaptam ao

regime de cheias e vazantes dos rios da região.

Esse aglomerado que estava localizado à frente da cidade, no rio Negro, foi removido logo após a aprovação e implantação do modelo Zona Franca, pois não correspondia mais à realidade de uma cidade que agora, como no período da borracha, passava por um processo de reestruturação de seu espaço, desta vez para comportar a indústria que se instalava. As casas foram removidas e os moradores transferidos para bairros como Raiz e Alvorada, criados especialmente para abrigá-los.

Mais uma vez a cidade que agora se tornaria metrópole teria que remover o feio, o pobre, aquilo que de alguma forma trouxesse à tona os problemas advindos do processo de estagnação pela qual a cidade passou após a derrocada das exportações da borracha. A cidade flutuante significava esse símbolo do atraso e justamente um atraso que havia surgido com a queda da fase áurea da cidade que havia substituído o aglomerado de palha. E o irônico é que a cobertura dessas casas flutuantes era de palha, como se a antiga civilização de palha ressurgisse das águas, atestando a decadência que a cidade adentrou após o ciclo da borracha, o mesmo que havia posto um fim à antiga cidade de palha.

Novamente, a capital da Amazônia Ocidental vai comportar em sua expressão espacial as contradições inerentes à reprodução do capital internacional, que desta vez chegava via filiais de multinacionais e com os incentivos do Estado Brasileiro, que pretendia incorporar de forma mais evidente a Amazônia ao restante do país. O resultado é que novamente a cidade vai passar por um surto de crescimento, que vai qualificá-la como uma metrópole, mas nem por isso lhe qualifica também como uma cidade sem contradições acentuadas, visto que esse crescimento vai ser maior que a capacidade do Estado em comportá-lo, ou acompanhá-lo.

Se no período gumífero o poder público estadual, via ações políticas, Leis, Códigos de Posturas e discurso de modernidade e higienismo, remodelava a cidade, transformando-a numa cidade moderna, expropriando e empurrando os pobres para os arrabaldes, no período da Zona Franca este mesmo poder público vai se comportar de forma inerte frente ao grande aumento populacional, cujo resultado foi uma cidade que crescia sem planejamento urbanístico, ora por ações políticas que incentivavam o crescimento (criação de bairros), ora por meio de ocupações irregulares, resultantes das demandas reprimidas por moradia.

A Cidade Flutuante significou, portanto, um elo entre a cidade faustosa que perdeu a glória, a cidade decadente e a cidade pós-Zona Franca que se consolidaria como a metrópole. E

para que esta última se consolidasse, este apêndice da cidade, *feio e pobre*, construído sobre as águas, teria necessariamente que desaparecer.

Esta cidade das águas estava para a metrópole que surgiria com a Zona Franca como a antiga cidade de palha estava para a cidade da borracha. Ideologicamente a modernidade, em qualquer tempo em que tenta se impor, inevitavelmente vai negar o passado que também é o presente até a chegada dessa modernidade. Este passado até pode permanecer, mas tão somente como forma caricata, como um *aquilo que foi* mas não será mais. Assim como atualmente as fotografias da cidade flutuante devem atestar um passado já superado e que de longe não são mostradas com a mesma ênfase de sua antecessora: a cidade da borracha, com seus monumentos, rugosidades que atestam o passado de riquezas, que enriquecem até hoje livros, pinturas e os próprios monumentos preservados para contar sobre a Manaus *que foi, não é mais, mas continua sendo.*

Figura 09 – Reprodução da Cidade Flutuante. A partir do ponto onde terminava a cidade e iniciava o rio, tinha início também o aglomerado de casas flutuantes, cujo acesso ocorria por estreitas passagens sinuosas, formando as "ruas" desse mundo que ao mesmo tempo em que estava na cidade, reproduzia também um pouco da espacialidade do interior da Amazônia.
Fonte: A Favorita.

Figura 10 – Fotografia dos anos 1950 da Cidade Flutuante. A foto permite ver a cidade em dois níveis: o primeiro é o da relação com o rio, nas casas flutuantes e canoas, o principal acesso para quem ali vivia. O segundo, ao fundo, mostra a cidade da terra firme, com o primeiro edifício da cidade, construído no final dos anos 1940.
Fonte: Manaus de Antigamente.

Figura 11 – Fotografia dos anos 1950 da Cidade Flutuante. A foto permite verificar as coberturas predominantemente de palha. Parece que a antiga *civilização de palha* ressurge após o ciclo da borracha, o mesmo ciclo que lhe pôs o fim nas últimas décadas do século XIX.
Fonte: Manaus de Antigamente.

Todo o contexto de produção do espaço urbano em Manaus passava pelo crivo de uma necessidade maior, vinculada à reestruturação produtiva nos níveis nacional, que precisava ocupar a região atrasada, e internacional, de transferência da indústria, pelo menos a que não era de alta tecnologia, para países periféricos como o Brasil, com políticas de abertura e incentivo a essas indústrias. No caso de Manaus a indústria que se estabeleceu foi a de montagem de eletroeletrônicos e de duas rodas, sendo que, segundo Benchimol [2001, p. 117]:

> A economia amazonense tornou-se, assim, extremamente dependente desse núcleo industrial, que se beneficia de insumos industriais importados com incentivos fiscais e alto índice de agregação até alcançar o valor final da produção, e é vendido para os principais mercados do centro-sul.

Samuel Benchimol aponta a dependência da economia do Amazonas em relação à indústria como fator desestruturante de outras formas de produção clássicas na Amazônia. A produção extrativista, por exemplo, diminuiu quando da implantação da indústria, ocorrendo uma queda na cadeia produtiva, apontando para o que Michel Aglieta e Sandra Lencioni vão definir como concentração do capital. Nesse sentido, para Lencioni [2008, p. 11]:

> Por concentração entende-se o processo que faz expandir os meios de produção e de trabalhadores, ampliando, assim, a base da acumulação e confundindo-se com ela. Por isso falamos em concentração de capital, quando, por exemplo, uma determinada indústria compra mais máquinas para a produção ou quando aumenta o número de trabalhadores. Ou quando um escritório de propaganda e marketing contrata mais publicitários ou mesmo quando equipa o escritório com equipamentos de informática. As implicações desse processo no urbano são de diferentes naturezas, dentre elas, podemos lembrar a concentração das atividades econômicas que modificam, por exemplo, a malha urbana e a aglomeração.

Esse processo de concentração de capital, que por sua vez foi o resultado da concentração da própria indústria incentivada em Manaus, pode ser percebido por meio das mudanças que ocorreram ao longo das últimas quatro décadas no espaço urbano desta cidade. Atualmente as empresas se estendem para áreas que vão muito além do Distrito Industrial original, localizado entre as porções sul e leste da cidade. As bordas de grandes avenidas, ao norte e noroeste como a Max Teixeira, já apresentam agrupamentos de empresas, com expressivas mudanças em áreas do entorno, especialmente no que se refere ao trânsito e reorganização das

vias.

Na área do Distrito Industrial 2 é perceptível a contradição na paisagem, que comporta de um lado grandes plantas industriais, e de outro barracos de lonas oriundos das ocupações irregulares ali estabelecidas em terras pertencentes à SUFRAMA. O zoneamento realizado originalmente e que previa para esta área somente a expansão das indústrias, teve que se mesclar com bairros surgidos de ocupações na década de 1990 e nos anos 2000, formando o mosaico contraditório da metrópole, onde riqueza e pobreza estão lado a lado na expressão espacial resultante da concentração.

Essa concentração, contudo, esteve circunscrita ainda à própria metrópole, não se estendendo para outros municípios, o que já está ocorrendo, conforme apontam as possibilidades de extensão dos benefícios dos incentivos fiscais da Zona Franca para os municípios da Região Metropolitana de Manaus, principalmente com o rompimento da descontinuidade espacial por meio da ponte sobre o Rio Negro, que permite atualmente a mobilidade de pessoas e mercadorias para a margem oposta do rio, e atrativos como áreas de expansão, especialmente imobiliária e terrenos mais baratos, o que constitui também um fator de atração da indústria.

Figura 12 – Ocupação na margem da rodovia Manuel Urbano, km 4, que liga Manaus à Manacapuru. As ocupações irregulares também constituem uma face do processo de metropolização.
Fonte: Chico Batata/ AGECOM/2013

Dessa forma, se for considerado o fato de que na área original de expansão do antigo Distrito (hoje Pólo) Industrial atualmente há a contradição entre indústrias e favelas, não seria difícil aventar a possibilidade da extensão dos incentivos fiscais à outra margem do rio, onde o Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus, aprovado em 2010, disciplina a ocupação, não prevendo outras expansões que não aquelas associadas aos setor imobiliário, de serviços e industrial. Exemplo disso são as rápidas reintegrações de posse quando se tenta ocupar terras ali, numa clara alusão de que não será permitido (pelo menos não tão facilmente) a produção de favelas numa área que se apresenta promissora ao processo de acumulação. Mas são questões ainda que se encontram no nascedouro, sendo a realidade atual aquela em que há ainda a concentração na metrópole.

A concentração de capital em Manaus pode ser mensurada pelos números do seu PIB. De acordo com os dados do IBGE de 2010, a capital do Amazonas situa-se no sexto lugar entre as cinqüenta maiores cidades do Brasil, ficando atrás somente de São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte e Curitiba de acordo com o que pode ser observado na tabela abaixo. Os dados também revelam que a outra importante metrópole da Amazônia, Belém, detém a 24ª posição, ficando atrás de cidades como Barueri, Osasco e Jundiaí no estado de São Paulo e Campos dos Goytacazes e Duque de Caxias no Rio de Janeiro.

Municípios e Unidades da Federação	**Posição ocupada**	**PIB a preços correntes (1.000 R$)**
São Paulo – SP	1º	319.994.633
Rio de Janeiro – RJ	2º	139.559.354
Brasília – DF	3º	99.945.620
Belo Horizonte – MG	4º	38.209.473
Curitiba – PR	5º	37.791.140
Manaus – AM	**6º**	**34.403.671**
Porto Alegre – RS	7º	33.434.026
Duque de Caxias – RJ	8º	28.143.860
Guarulhos – SP	9º	27.446.503
Campinas – SP	10º	27.160.084

Tabela 5 – Classificação dos dez municípios com maior Produto Interno Bruto 2010
Fonte: IBGE/2010
Org: Marcos Castro

Esses dados mostram a realidade da Amazônia urbana a partir do processo de concentração de capital que suas duas mais importantes cidades possuem. No Pará ocorreu menor concentração em sua capital do que no Amazonas, daí os números mostrarem a realidade de um PIB que as coloca em certa distância nos números absolutos. Contudo, é bom que se evite o equívoco de considerar os números na forma absoluta. Eles refletem a maior concentração da economia amazonense na sua metrópole, ao passo que Belém divide, pela desconcentração, seu PIB com as demais áreas produtivas do Pará. Um outro dado, por exemplo, que mostra os PIB's por estado no Brasil, vai classificar o Pará em 13º e o Amazonas em 14º, sendo, respectivamente em cifras absolutas os PIB's de R$ Bilhões 77.848.000 (Pará) e 59.779.000 (Amazonas). Constata-se, portanto, por esses números, o nível de concentração da economia amazonense em sua metrópole.

Os dados do quadro revelam também um crescimento extremamente desigual no nível brasileiro, com o município de São Paulo superando em muito o segundo lugar, o Rio de Janeiro e sendo, que é superior em cerca de mais de nove vezes o de Manaus. Isso é a condição atual de processos históricos de acumulação de capital e sua expressão territorial, que no caso de São Paulo, foi deixada pelas dinâmicas da exportação cafeeira e que comportaram e se expandiram depois com a industrialização.

No caso de Manaus, a inserção no seleto rol das dez maiores cidades brasileiras no que diz respeito ao PIB mostra uma realidade diferente, pois na primeira fase de mudanças na produção do espaço urbano, vinculada a um processo maior de reestruturação produtiva baseada no extrativismo e que atendia as demandas do capitalismo internacional, a produção socioespacial foi de embelezamento e inserção da cidade no ideal de cidade burguesa, prolongamento de cidades européias. A fase posterior do estabelecimento da indústria incentivada, e que também era fruto tanto da reestruturação política e produtiva que ocorria no Brasil quanto aquela que ocorria em nível mundial, com a transferência de empresas de países centrais para periféricos, foi o vetor que constituiu uma das causas da implantação das indústrias incentivadas na capital amazonense. Era, portanto, o Estado Brasileiro querendo ocupar e desenvolver sua região atrasada e os países centrais querendo transferir suas empresas para países periféricos.

Em Manaus a concentração da indústria a partir de um pólo industrial incentivado, como já mencionado, trouxe as inevitáveis contradições na produção do espaço urbano. Se atualmente a

indústria possui cerca de 100 mil empregos diretos, o que é considerado até um número expressivo para um cidade que ainda não chegou aos 2 milhões de habitantes, possui também um *exército* de trabalhadores informais, principalmente os camelôs[25], no comércio, que coletivizaram os espaços públicos na área do centro histórico da cidade. Ruas, calçadas e outros logradouros públicos, conforme pode ser conferido na figura abaixo, atualmente foram ocupados por pequenas estruturas onde são comercializados produtos que vão de roupas a aparelhos eletrônicos, quase sempre importados do Paraguai ou da China.

Figura 13 – Avenida Eduardo Ribeiro no centro da Manaus atual: um importante símbolo da cidade, o relógio municipal, em meio à polifonia e intenso movimento do comércio informal e de veículos no centro histórico da cidade. Nota-se que em ambas as extremidades inferiores da foto, as barracas cobertas, como estando numa praia, ocupavam as calçadas, concorrendo com os transeuntes. À direita, encobertos, há também alguns prédios históricos que não podiam ser contemplados em conseqüência do movimento, que requer atenção máxima ao comércio, tornando esses monumentos de uma cidade pretérita quase "invisíveis". Tal é a Manaus da indústria, a metrópole da Amazônia Ocidental.
Foto: Marcos Castro/2010

[25] Os camelôs ocuparam intensamente, durante anos, as calçadas da área central de Manaus. Em fevereiro de 2014 cerca de 600 deles foram retirados das calçadas das avenidas Eduardo Ribeiro, Henrique Martins e Sete de setembro, sendo realocados em galerias provisórias até a construção de um camelódromo definitivo, onde serão instalados. A previsão é de que todos os camelôs sejam instalados no local destinados exclusivamente para comportá-los e que as calçadas do centro de Manaus sejam completamente desocupadas.

Figura 14 – A mesma área central da figura 12, vista de um ângulo diferente, na década de 1950, antes do estabelecimento da indústria. A foto mostra uma cidade que vivia da memória de um período de apugeu. A seta aponta para a Rua Eduardo Ribeiro, então inundada pela enchente de 1953, conforme o reflexo das portas dos casarões na água.
Fonte: Acervo desconhecido

A figura acima mostra uma cidade no período pós-borracha e anterior à Zona Franca, em 1953. A fotografia tirada do alto da Igreja Matriz, numa colina que permite ver que mesmo esta cidade construída primeiramente a partir de padrões simples, como mencionado anteriormente, alcunhada de *civilização de palha*, e depois substituída pela cidade da borracha, europeizada, não escapou à força do avanço do rio Negro. A enchente de 1953, época desta fotografia, foi a maior até então registrada na capital amazonense. Essa referência de grande cheia durou até 2009, quando foi superada e esse mesmo centro inundou novamente. Em 2012 o fenômeno se repetiu, pois ocorreu a maior de todas as cheias e novamente parte da área central da metrópole é inundada. Conforme mostram as figuras abaixo.

Figura 15 – Avenida Eduardo Ribeiro, centro histórico de Manaus em maio de 2012: Manauenses assistem com espanto uma das principais ruas do centro inundadas pela cheia de 2012. Na Amazônia, o urbano não está totalmente desvinculado do tempo cíclico do regime das enchentes dos rios Negro e Amazonas. Nas cidades menores isso é ainda mais evidente que na metrópole.
Fonte: Jornal A Crítica.

Figura 16 – Trecho da Avenida Floriano Peixoto, também no centro histórico e próximo ao rio Negro em junho de 2012. A circulação de automóveis foi suspensa e somente ônibus circulavam.
Fonte: Autor Desconhecido.

Ao mesmo tempo em que ostenta, por meio dos discursos, ser a cidade mais rica da Amazônia, suplantando até Belém, e uma das mais ricas do Brasil, fato comprovado pelos dados do IBGE, Manaus, durante o processo de reestruturação de seu espaço apresentou as contradições inerentes ao processo de acumulação de capital, ou seja, uma cidade produzida para classes diferenciadas. Desde o período da exportação gumífera, o espaço da capital amazonense vem sendo a expressão de múltiplos interesses ligados ao capital. Com a implantação da indústria da Zona Franca, o crescimento populacional foi exponencial e a contradição entre a indústria que se instalava, e que também foi uma ilusão de busca para os milhares de interioranos que vinham para a capital atrás do sonho de uma vida melhor, e a realidade da falta de qualificação e emprego para todos, ganhou expressão espacial numa cidade produzida, em sua maior parte, na base do improviso e despreparo do poder público no que concerne às políticas públicas urbanas.

Assim, a produção do espaço em Manaus está fortemente vinculada à reestruturação produtiva que se dava tanto em nível nacional, com as políticas desenvolvimentistas que abriam as portas do país para a entrada do capital internacional e ao mesmo tempo tentavam resolver os problemas relacionados ao desenvolvimento de uma região-problema como a Amazônia, quanto ao contexto internacional de transferência de empresas para países periféricos como o Brasil, onde o processo de acumulação era promissor. O espaço urbano, dessa forma, é um produto das contradições que se dão não somente ao nível do local, mas do global. E a capital da Amazônia Ocidental, não fugiu a essa contradição.

A reestruturação produtiva nos níveis nacional e internacional e a dinâmica socioespacial de Manaus estiveram e estão significativamente vinculadas. A cidade que foi fruto de uma pequena aldeia estabelecida no entorno de um forte português, nas margens de um dos maiores rios do mundo, passou por transformações na produção de seu espaço a ponto de negar a sua herança passada, que geralmente se constituía numa mescla de reprodução das instituições políticas e econômicas do colonizador português e dos primeiros habitantes indígenas.

A cidade que se estabeleceu posteriormente a partir das necessidades de acumulação de capital foi marcada pelas contradições na paisagem, se tornou um híbrido de temporalidade diferenciadas, marcadas pela exclusão de boa parte da população, que sem ter como viver nas áreas mais centrais, selecionadas para os segmentos mais abastados, se refugiou nas várzeas

dos igarapés, dando origem às ocupações que durante muito tempo foram as únicas alternativas de moradia e só foram removidas recentemente com as obras de intervenção do Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus, cuja origem é do governo que tomou posse em 2003 e se manteve até 2010, num contexto daquilo que alguns autores irão denominar de novo-desenvolvimentismo brasileiro[26] sendo que o governo sucessor e o atual governo[27] deram continuidade às obras.

Após o estabelecimento da Zona Franca, a cidade sofre novo surto de crescimento e reestruturação de seu espaço, agora produzido para comportar a indústria incentivada pelo Estado Brasileiro. Nesse contexto, ela ampliou seu espaço com o surgimento de novos bairros, a maioria resultante de ocupações, que o termo midiático impregnou no senso comum como *"invasões"* e que camufla processos maiores oriundos do processo de acumulação de capital, que reestrutura os espaços e segregam segmentos que não estão incluídos nesse processo.

Atualmente a maior cidade da Amazônia Ocidental é a metrópole de uma região metropolitana cujo território possui dimensões superlativas, visto que não é igual às demais regiões metropolitanas brasileiras pelo gigantismo territorial. Manaus, como já foi dito, comporta mais da metade da população amazonense, o pólo industrial, a maioria absoluta dos impostos, mesmo com a isenção da Zona Franca, além do comando político e cultural, que se estendem para além do estado, chegando a toda a porção ocidental da Amazônia Brasileira.

Entre as cidades mais ricas, seu espaço apresenta áreas de extrema pobreza, que contrastam com os bairros mais ricos e condomínios fechados. Mas o discurso da Zona Franca, utilizado para defender os interesses do Estado, quando alguma notícia de incentivo surge no sentido de se estenderem para outra unidade da federação, aparece como sendo de toda a população, como uma ubiquidade, mas que na verdade se constitui mesmo é num benefício para poucos.

É aí que entra a força do discurso ideológico, a reforçar uma pretensa *vocação* de grandeza, de uma cidade que superou a civilização de palha por duas vezes (antes da borracha e antes da Zona Franca). Esse discurso é muito utilizado internamente pela classe política amazonense quando algum interesse regional, especialmente vinculado à Zona Franca, se encontra ameaçado. Ao mesmo tempo, externamente, se utiliza um discurso ideologicamente

---

[26] O novo-desenvolvimentismo brasileiro será analisado no capítulo 4

[27] Governos de Omar Aziz e de José Melo.

elaborado para reforçar o atraso regional em relaçào às regiões mais dinâmicas, para legitimar a necessidade de manutenção e prolongamento das políticas de incentivos fiscais e menutenção do PIM. Trata-se, portanto, de uma dimensão ideológica que produz um discurso contraditório: d*a grandeza e superação da metrópole e do atraso histórico e das necessidade de incentivos para a região, misturando, dessa forma, a metrópole e sua grandeza, com a região e seu atraso historicamente produzido.*

Mas é esta metrópole que agora, por meio da ação política, da sustentação e legitimidade jurídica e do discurso ideológico produzido sobre uma história que mescla exclusão, fausto e invoca as dimensões de grandeza do verde da floresta, da imensidão territorial e da riqueza acumulada pelo pólo incentivado, que desde 2007 expande-se para além de seus próprios limites, especialmente a partir da inauguração de importante objeto geográfico como a Ponte Rio Negro, para a margem direita desse rio, dando origem àquilo que pode constituir, pelo que já se apresenta na dinâmica do setor imobiliário e na infraestrutura do Estado, a primeira conurbação da Amazônia Ocidental, configurando dessa forma o que estamos denominando de *metropolização induzida do espaço*.

É nessa tríade político-jurídico-ideológico que esta pesquisa se desenvolve. A produção do espaço, especialmente o urbano-regional, não pode ser desvinculada destas três dimensões, pois a partir delas se pode aventar um entendimento da interpretação do real expresso no espaço e o estabelecimento de uma realidade desse espaço, pois somente a partir daí, desse entendimento, é que se pode apontar alternativas para novas interpretações do espaço, notadamente na Amazônia, que a despeito de muitos estudos, ainda possui forte herança das interpretações teóricas exógenas, quase sempre não expressando uma realidade mais profunda da complexidade desse espaço, dessa geografia singular. A metrópole, a Região Metropolitana e a própria Amazônia Ocidental apresentam singularidades que, se não podem prescindir dos conceitos estabelecidos, pelo menos permite o avanço desses próprios conceitos a realidades mais amplas. Trata-se de um inconformismo que leva ao avanço da reflexão geográfica.

Em suma, a singularidade da metrópole Manaus se estabelece sobre sua própria produção socioespacial. Uma singularidade da cidade que surgiu de um forte, se tornou uma cidade de palha, substituindo-a ela mesma por outra cidade, cujo paradigma era a modernidade que só o modelo europeu podia expressar. Esta mesma singularidade que trouxe de volta a

cidade de palha, agora sobre as águas, quando finalmente percebeu que seu fausto não era perene e que novamente a substituiu pela metrópole da Amazônia Ocidental, metrópole essa que não satisfeita por sua condição, tinha que ter também uma região metropolitana. E tudo isto, embasado na tríade formadora da produção socioespacial: as dimensões política, jurídica e ideológica, imbricadas para produzir e reproduzir o espaço geográfico, em seus aspectos políticos, econômicos, sociais e culturais, reconfigurando, excluindo e se firmando como protagonista na Amazônia de oeste.

A Região Metropolitana de Manaus constitui o resultado de um anseio da elite política e econômica da metrópole em se manter inseridos e globalizados tanto no contexto nacional quanto global. Este anseio parece acompanhar a capital amazonense desde a sua independência do Pará, quando passou a rivalizar com sua antiga comandante, Belém, a ponto de tentar isolá-la, como já apontado anteriormente, no que concerne à exportação da borracha.

Durante sua trajetória, a atual metrópole e seus governantes, com discurso de progresso e de inserção, desde o tempo da borracha, quando inclusive em 1910 chegou a ser bombardeada pelas forças federais em virtude de rebelião de um governador deposto por força constitucional do Estado, esteve na busca pelo protagonismo na Amazônia. A Zona Franca veio auxiliar no processo de formação da metrópole e a RMM veio consolidá-lo, pois ser metropolitano significa ser inserido, moderno e globalizado.

A metrópole, que antes existia mas não possuía uma região metropolitana, fica a partir de 2007 completa, pois a institucionalização da RMM veio legitimar o processo pela dimensão jurídica. As ações políticas no contexto da RM também irão ganhar legitimidade com a elaboração do Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus, aprovado em 2010 e que baliza as ações. É o contexto do Plano Diretor, com os discursos nele contidos, que será analisado no capítulo 3, a seguir.

Capítulo 3 – O Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus e a ação político-jurídico-ideológica na produção de um novo espaço

O limiar da linguagem está onde surge o verbo. É preciso, portanto, tratar esse verbo como um ser misto, ao mesmo tempo palavra entre as palavras, preso às mesmas regras, obedecendo como elas às leis de regência e de concordância; e depois, em recuo em relação a elas todas, numa região que não é aquela do falado mas aquela donde se fala.
(Michel Foucault, 2002, p. 130).

A Região Metropolitana de Manaus apresenta a singularidade de municipalidades extensas, com núcleos urbanos dispersos e com níveis de concentração superlativos em sua metrópole. Isto permite uma interpretação de região metropolitana a partir de extensões territoriais ampliadas, como as que ocorrem na Amazônia Ocidental, e no Amazonas de forma particular. A interpretação de uma região metropolitana a partir de 1988, quando se passa a viver o contexto de uma Constituição que rompia em muitos aspectos com tudo o que se considerava impositivo e autoritário, agora irá ter que considerar as particularidades e interesses de cada unidade federativa, o que vai também revelar o fato de que não é somente a expressão do espaço produzido que irá determinar o que seja uma RM, mas acima de tudo o fato jurídico, como legitimador das ações políticas que determinam sua institucionalização.

A ação política vai se respaldar no preceito constitucional que determina o critério de institucionalização de regiões metropolitanas, agora de competência dos estados federados, de municípios limítrofes, o que vai possibilitar que na Amazônia, particularmente no Amazonas, com municípios extensos e padrão de urbanização disperso, o surgimento de uma região metropolitana singular pelo seu gigantismo o territorial, rompendo, de certa forma, com o padrão clássico de interpretação de uma RM no Brasil. Isso gera a possibilidade de *indução* ao processo de metropolização do espaço, sendo as imbricações entre as dimensões formadoras da tríade político-jurídico-ideológico, aquelas que darão o suporte a essa reconfiguração socioespacial.

Dessa forma, considerando as dimensões territoriais superlativas, a RMM possui espaços metropolizados e espaços não metropolizados em seu contexto. Tanto um como o outro,

no entanto, pela dimensão jurídica fazem parte de um espaço metropolitano, o que traz a reflexão de que espaços metropolitanos, sob este ângulo de análise, não devem ser confundidos com espaços metropolizados.

O elemento jurídico, portanto, que irá permitir as ações políticas de indução ao processo de metropolização do espaço no contexto da RMM, será o Plano Diretor produzido para balizar as ações tanto em nível político, quanto da legitimidade jurídica, ambos acompanhados dos discursos que formam uma dimensão ideológica, sendo que este capítulo vai analisar estas nuances, tendo o Plano Diretor Metropolitano, com seus discursos e previsão de ações, como elemento principal.

3.1 Espaços metropolizados, não metropolizados e metropolitanos

O Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus (PDIRMM) constitui o instrumento que expressa a dimensão triádica, contida na organização e produção espaço. Dimensões essas do político, jurídico e ideológico, que se imbricam e permitem as ações e intenções no contexto da RMM, especialmente no trecho entre a metrópole e a sede do município de Iranduba, onde à metropolização é mais evidente. O Plano constitui, portanto, um legitimador jurídico que permite a *indução* ao processo de metropolização do espaço, conforme pode ser constatado em sua análise.

Como documento balizador das ações sobre o contexto metropolitano de Manaus, o PDIRMM traz em seu bojo o discurso legitimador das ações políticas, sustentadas pelo embasamento jurídico contido no próprio plano em sua competência de ação sobre a RMM, bem como um forte discurso ideológico, bastante presente quando invoca a *grandeza* e as *vocações* dos lugares . Neste sentido, se produz a possibilidade de reprodução do espaço e geração de conflitos e choques de espacialidades, visto que se trata de um novo processo, o de metropolização induzida, que altera substancialmente as espacialidades preexistentes na área que compõe a RMM.

Considerando que as municipalidades são extensas territorialmente, os núcleos urbanos não apresentam a contigüidade espacial entre si, sendo que há significativa heterogeneidade paisagística e de formas de produzir e organizar o espaço. Essa heterogeneidade no contexto da

RMM confere a singularidade que lhe é característica, havendo ali espaços metropolizados e não metropolizados, muito embora ambos neste caso sejam espaços metropolitanos por via jurídica e estejam se tornando metropolizados pelas ações políticas articuladas ao econômico, cujos principais protagonistas são o Estado e o setor imobiliário.

As definições de espaços metropolizados e não metropolizados foram estabelecidas por Bernard Kayser no final da década de 1960, tentando entender as mudanças nas relações entre cidade e campo na França. Trata-se, portanto, de um passo inicial para discussões posteriores sobre a influência de uma metrópole sobre espaços que não necessariamente lhe estão topograficamente próximos, mas que nem por isso lhe escapam da influência.

Resgatar, ainda que sucintamente, o pensamento de Kayser, é importante neste trabalho em função de que no contexto da RMM se pode constatar a existência tanto de espaços metropolizados quanto de não metropolizados. A estes dois poderíamos aqui acrescentar o espaço metropolitano, neste caso uma síntese dos dois, mas não necessariamente no caso da RMM esse espaço metropolitano seria formado somente por espaços metropolizados, como é comum se considerar atualmente. Neste caso da RMM ele seria metropolitano pela via jurídica mas não em sua expressão socioespacial, pelo menos não de forma absoluta.

Lencioni faz importante discussão sobre o processo de metropolização resgatando o pensamento de Kayser. Sem dúvida esse pensamento no decorrer do tempo passou por revisões e acréscimos, mas as definições iniciais constituem fundamentos para as análises que se seguiram. Quanto ao que seria para o autor espaços metropolizados e não metropolizados, há o entendimento de que:

> Espaço metropolizado se caracteriza como um espaço estreitamente e concretamente ligado à grande cidade por meio de fluxos de pessoas, mercadorias, capitais; fluxos esses bastante intensos e permanentes e que coincidem, de fato, com os grandes eixos de urbanização [KAYSER, 1990, p. 47 *apud* LENCIONI, 2012, p. 02].

No que concerne à definição espaços não metropolizados, o autor vai sustentar que:

> O espaço não metropolizado é fundamentalmente heterogêneo e essa heterogeneidade se revela em vários níveis... O espaço não metropolizado se caracteriza, ainda, por uma densidade demográfica não só rural, como particularmente fraca [KAISER, 1990, p. 47 *apud* LENCIONI, 2012, p. 03].

Kayser vai apontar as características que definem espaços metropolizados e não metropolizados, sustentando os níveis de interação da metrópole com sua área de influência. É importante mencionar que suas abordagens estão vinculadas a uma dimensão socioespacial quando considera esses níveis de interação.

Lencioni vai chamar a atenção para o fato de não se poder produzir uma distinção estanque do pensamento de Kayser quando considera espaços metropolizados e não metropolizados, pois:

> Essa distinção analítica se constitui num recurso metodológico que pode ser muito profícuo, desde que não se construa uma distinção estanque: de um lado, espaços metropolizados; de outro, espaços não metropolizados, sem perceber as nuanças e graduações entre um e outro. É importante afirmar, então, que os espaços metropolizados e não metropolizados não constituem uma dualidade espacial, não são antagônicos, não são excludentes e nem contrapostos [LENCIONI, 2012, p. 03].

A reflexão feita acima permite o entendimento de que já não é mais possível separar rigidamente espaços metropolizados e não metropolizados, assim como já não se pode admitir totalmente a rigidez da separação entre o urbano e o rural, visto que o urbano enquanto modo de vida pode prescindir do espaço da cidade, se estendendo, portanto, para além dela.

Pensando isso para o contexto da RMM é possível constatar a existência tanto de espaços metropolizados quanto de não metropolizados. Na escala da Amazônia Ocidental e de suas municipalidade extensas, as análises precisam considerar os fatores relacionados às distâncias e às dinâmicas, ou seja, não se pode prescindir de uma escala topográfica em que as distâncias entre os núcleos urbanos ainda não permitem aferir espaços metropolizados tal como os encontrados em regiões mais dinâmicas, cujas distâncias entre núcleos urbanos são menores, com municípios pequenos e existência de maior intensidade de fluxos entre eles.

Na Amazônia, especialmente no contexto ocidental, as distâncias constituem ainda forte obstáculo a um processo de integração. Neste sentido, a proposta de Kayser encontra equivalência no que se refere aos espaços metropolizados nas proximidades da metrópole e atualmente entre esta e Iranduba, sendo que, por outro lado, a realidade de espaços entre a metrópole e cidades como Novo Airão e Itacoatiara, por exemplo, não há evidências de que sejam metropolizados, muito embora, pela via jurídica, sejam metropolitanos.

A RMM apresenta expressiva heterogeneidade no seu contexto socioespacial. Por um lado, há espaços que expressam o avanço da metrópole num período relativamente rápido. O Estado e o setor imobiliário protagonizam esse processo na área sul da RM, notadamente em direção a Iranduba. Por outro lado, há espaços que não acompanharam essa dinâmica, não apresentando as condições para a reprodução do capital via ações do estado ou a partir do setor imobiliário. Isso pode ser constatado no Careiro da Várzea, onde as condições da área de inundação sazonal com as enchentes e vazante do rio Amazonas exercem forte influência na produção do urbano e do metropolitano, que ali, a despeito de estar mais próximo à metrópole, não possuem expressão significativa.

Pode-se, portanto, sustentar que na RMM existem espaços metropolizados e não metropolizados. Porém ambos estão circunscritos, como já sustentado, a uma dimensão jurídica que os torna metropolitanos, ou seja, na realidade atual da institucionalização de regiões metropolitanas, pós 1988, a expressão socioespacial é prescindida pela dimensão jurídica, que pode legitimar espaços não metropolizados, delimitá-los, e torná-los metropolitanos. Isto faz parte de uma dimensão política tanto em suas ações quanto em seus discursos, produzindo uma dimensão ideológica para torná-la concreta. A síntese do processo que envolve estas três dimensões, como estamos sustentando nesta tese, é a produção de um novo espaço, cuja expressão formará a dimensão socioespacial.

No contexto de institucionalização da Região Metropolitana de Manaus, nem sempre o espaço metropolitano será metropolizado, pois a complexidade que envolve as três dimensões e a dimensão sintética (socioespacial) terá que considerar as extensões municipais, baixa densidade demográfica e a formação urbana dispersa, em forma de *arquipélago*, com os núcleos urbanos formando *ilhas*, sendo a maior delas a metrópole. Isto remete à necessidade de um processo de indução à metropolização do espaço, que pode ser interpretado a partir de seu Plano Diretor Integrado. Cabe ressaltar, contudo, que este processo de indução não ocorre em toda a RM, mas em áreas específicas dela, conforme apontado pelo próprio Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus.

3.2 O Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus e os discursos que induzem à metropolização do espaço

O Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus, em sua apresentação, traz a afirmação de que metrópole amazonense reúne as condições necessárias para constituir o núcleo de uma região metropolitana. Percebe-se aí o início da produção de forte viés ideológico, cujo discurso vai sustentar as condições de ser metropolitano a partir da capital amazonense. Vai igualmente sustentar uma pretensa *vocação*[28] de sustentabilidade, enfatizando o fato de estar na Amazônia. Assim, conforme o plano:

> A Região Metropolitana de Manaus (RMM) é um desafio extraordinário a nos inspirar, de magna importância para o desenvolvimento estratégico do Estado do Amazonas, a partir de sua capital, por reunir todas as condições em ser reconhecida, como a metrópole da sustentabilidade, em ambiente de floresta tropical [2010, p. 02].

Fica clara na apresentação do Plano a concepção de região metropolitana como uma estratégia de desenvolvimento a partir da metrópole ao mesmo tempo que deixa escapar o discurso principal que é o da sustentabilidade. Fica igualmente clara a pouca importância conceitual quando se percebe a confusão que se faz entre os conceitos de região metropolitana e de metrópole, abordando-os como se fossem a mesma coisa. A *metrópole da sustentabilidade*, como aponta o plano, parece se apresentar como alternativa às regiões metropolitanas já existentes, marcando sua diferença por estar localizada em ambiente de floresta tropical: a Amazônia.

Os discursos que remetem à sustentabilidade ganharam notabilidade a partir da Conferência de Estocolmo em 1972. Na Conferência do Rio de Janeiro, em 1992, foi novamente sustentado, sendo que a sustentabilidade se tornou importante instrumento de captação de recursos, bem como de barganha política. Em Manaus o discurso da sustentabilidade foi importante instrumento do governo que iniciou em 2003 (Eduardo Braga) na captação de recursos junto ao Banco Mundial para o Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus

---

[28] Ao utilizarmos e reproduzirmos aqui o termo *vocação*, queremos esclarecer que não a entendemos como algo inerente aos lugares. As vocações constituem produções que ocorrem nos lugares, alimentadas com os discursos ideologicamente elaborados para parecer que existem e pertencem de fato aos lugares, como se isso fosse algo natural e não historicamente produzido.

(PROSAMIM), como já mencionado na introdução desta tese. O plano diretor metropolitano, elaborado e aprovado ainda no contexto desse governo, segue a mesma estratégia de um discurso de sustentabilidade.

O plano diretor metropolitano da RMM traz ainda outro aspecto importante: a estratégia de se induzir a ampliação das atividades industriais e incentivos fiscais da Zona Franca para além das fronteiras do município de Manaus. Segundo a descrição:

> Neste passo, é chegado o momento de se ampliar e diversificar as atividades empresariais em outra escala e localização, contemplando todas as cidades que formam a região metropolitana, com destaque àquelas do interior do Estado, Iranduba, Manacapuru, Novo Airão, Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva, Careiro da Várzea e Itacoatiara, a partir de uma decisiva transformação estrutural, centrada na implementação de novas plantas industriais, na esteira da expansão do modelo do PIM. Trata-se de um mecanismo que irá fomentar, progressivamente, o desenvolvimento integrado, neutralizando, no tempo e no espaço, os descompassos e desigualdades inter-regionais, em cuja combinação de fatores, reside o atual quadro de estagnação econômica, com seus efeitos negativos, em todo o contexto regional [Idem].

A desconcentração da indústria incentivada da metrópole constitui outro ideal contido no plano, cujo discurso é sustentado pela neutralização dos descompassos entre a capital e os demais núcleos urbanos de sua RM. É importante salientar, contudo, que foi justamente a própria indústria incentivada da Zona Franca de Manaus que trouxe estes descompassos. A proposta contida no PDIRMM parece de alguma forma querer suprir esse fato a partir da expansão dos incentivos para os demais municípios da região metropolitana.

Há dois discursos fortes, que conseguem estabelecer a justificativa de expansão para além da metrópole e produzindo necessidades de ampliação de processos que antes eram tipicamente da capital amazonense, como por exemplo a indústria nos modelos do PIM (Pólo Industrial de Manaus). O discurso da sustentabilidade e da expansão da indústria que outrora iria parecer contraditório, atualmente parece se combinar para produzir novas espacialidades e espacializações no contexto da RMM.

Ainda de acordo com o disposto no texto, e conforme temos sustentado, parece haver um processo de indução à metropolização do espaço a partir de ações políticas previstas no plano, todas sustentadas por discursos legitimadores, juridicamente existentes no âmbito de uma área metropolitana de direito e concretizados primeiramente com a construção da Ponte Rio Negro,

tendo alguns outros protagonistas desse processo como o setor imobiliário, que já se estabelece na prática, mas também a desconcentração das atividades industriais, como importantes indutores desse processo de metropolização. A partir de Manaus, a intenção é expandir as plantas industriais para os demais municípios da região metropolitana, notadamente aqueles localizados na margem direita do rio Negro, como Iranduba Manacapuru e Novo Airão.

Isso constitui um projeto político iniciado no ano de 2003, ainda que anteriormente já se aventasse tal possibilidade, mas foi a partir desta época que houve a concretização do fato. Fica claro na proposta do plano, também o discurso de uma estratégia de desenvolvimento regional a partir da institucionalização da RMM, pois:

> De outro lado, com o Plano de Desenvolvimento da Região Metropolitana, aliado a outro fator de desenvolvimento estratégico inter-regional, isto é, a inauguração da Ponte sobre o Rio Negro, considerado o mais importante Eixo de Integração Metropolitano, o Governo do Estado se sente cavaleiro para fazer deslanchar o seu mais ousado projeto de desenvolvimento dos últimos tempos, no qual se insere também, a revolucionária urbanização da Margem Direita do Rio Negro, no município de Iranduba.
> Impende enfatizar por necessário, que o Plano como um todo, que foi pensado e projetado para o decênio 2010/2020, é o guia do progresso sustentável. Nele, estão projetadas as macrodiretrizes, que irão assegurar o consequente incremento de mudanças institucionais, a base da racionalização e eficiência de instrumentos de ações, aliados a mecanismos de controle a serem implementados, permitindo, assim, o equilíbrio entre desenvolvimento econômico, preservação ambiental e a expansão demográfica ordenada [p. 03].

O trecho acima, extraído da apresentação do PDIRMM, deixa clara a intenção e os pilares formadores dos discursos que legitimam as ações políticas no âmbito da RMM. A própria região metropolitana já constitui o marco inicial do processo. Depois a ponte, que liga Manaus a Iranduba e rompe a descontinuidade espacial com a metrópole, possibilitando a metropolização do espaço na margem direita do Rio Negro. A mensagem do plano também chama a atenção para um aspecto importante: a mencionada *"revolucionária urbanização"* da margem direita do Rio Negro, no município de Iranduba, o que deixa claro que há um processo de metropolização induzida e prevista no plano. Tal processo, contudo, não é igual para toda a RM, pois para outras áreas dela ele não é previsto.

Outro aspecto importante é a menção a uma tríade discursiva contida no plano, ou seja, o *desenvolvimento econômico, preservação ambiental e expansão*. Esses discursos formam a

base ideológica da produção das novas espacialidades e espacializações que se dão no contexto do processo de metropolização na Amazônia Ocidental.

Uma abordagem clara no PDIRMM é que há maior ênfase na expansão da metrópole para a margem direita do Rio Negro em direção a Iranduba. Não se constata tal ênfase nas demais áreas componentes da região metropolitana. Dessa forma, segundo contido no plano "O planejamento da infraestrutura da Margem Direita do Rio Negro, no Município de Iranduba, também foi uma proposta acertada e integrada de urbanismo, meio ambiente, geografia, geologia, hidrologia, disposição viária, ocupação e uso do solo" [p.07].

Há um direcionamento para a remodelagem espacial a partir da área imediatamente posterior à Ponte Rio Negro. Essa parte sul da RMM constitui aquela que mais evidentemente passa por um processo de metropolização do espaço, com intensa atuação do setor imobiliário e ações estatais como a duplicação de rodovias e implantação de equipamentos públicos como escolas de tempo integral e a cidade universitária da Universidade do Estado do Amazonas (UEA).

Metodologicamente o PDIRMM está dividido em três níveis de abordagem. O primeiro é o nível *intrametropolitano*, conforme denominação contida no próprio plano, que aborda as interações existentes no interior da RM entre os núcleos urbanos, distritos, vilas e comunidades, e entre estes e a metrópole Manaus. O segundo nível é o *extrametropolitano*, também assim mencionado no plano, abordando as relações da RM com demais municípios de seu entorno, citando municípios como Manaquiri, Autazes, Careiro Castanho, Silves e Itapiranga, os mesmos que em 2011 foram, por força de Lei, incluídos na RMM, mesmo não existindo menção no PDIRMM sobre eles para além da denominação de municípios extrametropolitanos[29]. Há ainda o nível *megametropolitano*[30], que apresenta as relações de abrangência internacional no âmbito da RMM, sendo que a metrópole manauara representaria aí os interesses da Amazônia no contexto das matrizes produtivas e ambientais ao nível global.

A efetivação do PDIRMM, cujas metas se estendem de 2010 a 2020, ocorre com a previsão de três fases. A primeira entre os anos de 2009 a 2012, denominada de Fase de Estruturação; a segunda entre os anos de 2013 a 2016, chamada Fase de Desenvolvimento; a

---

[29] Na atualização que está sendo elaborada para o PDIRMM os cinco municípios incluídos em 2011 passam a fazer parte constante, como os oito primeiros, deixando de constituir apenas um apêndice, como considera o plano atual.

[30] Termo também apresentado no PDIRMM.

terceira é denominada Fase de Consolidação, ocorrendo entre os anos de 2017 a 2020.

Na primeira parte do PDIRMM se pode perceber a dimensão política a sustentar as ações delineadas no mesmo, pois:

> Criar uma Região Metropolitana é um ato político que envolve inúmeros interesses e compromissos dos âmbitos público e governamental, no sentido de delinear um recorte geográfico, onde se reconhecerá a extensão do desenvolvimento para o conjunto de todas as unidades territoriais. Esta formatação é uma decisão política e sua formalização legal se dá através de Lei Complementar Estadual, conforme preconiza a Constituição Federal [p. 22].

Ao sustentar o fato da criação de uma RM como um ato político, a redação do plano diretor apenas deixa clara uma realidade já existente desde a institucionalização das primeiras regiões metropolitanas no Brasil, qual seja, a de constituírem sempre um ato político, seja ele de controle, de auferir vantagens que o *ser* região metropolitana traz, ou ainda dos dois aspectos combinados. No caso da RMM o recorte vem preceder ao fato metropolitano, pelo menos do ponto de vista de sua expressão socioespacial, já que na dimensão jurídica apenas o delimitar é suficiente.

Contudo, mesmo a nova realidade pós-1988 é reconhecida no plano quando se considera que a RMM foge às abordagens do conceito clássico de região metropolitana, sendo que:

> No âmbito da RMM, o que se observa é uma nova ordem territorial, espacial, de ocupação e uso, que difere do conceito clássico de região metropolitana. Nesta direção podemos afirmar que a RMM é um caso único no mundo, especialmente elaborada para viabilizar social, econômica, urbanística e ambientalmente uma região em acelerado processo de urbanização na maior floresta tropical úmida do planeta [p. 28].

Quando se sustenta uma nova ordem territorial e socioespacial para definir a RMM, na verdade há que se concordar, pois de fato a realidade advinda com a Constituição de 1988 permitiu a institucionalização de regiões metropolitanas que não mais correspondiam totalmente ao conceito inicial que previa trocas intensas, complementaridade e, em muitos casos, áreas conurbadas. O trecho não deixa dúvidas quanto ao fato de se tratar de um processo de indução a uma nova configuração socioespacial, portanto, da produção de uma nova geografia, onde o fato metropolitano é induzido a ocorrer. O discurso trazido no PDIRMM traz ainda um equívoco: a região não apresenta um acelerado processo de urbanização, salvo pequena área ao sul, em

Iranduba, onde o setor imobiliário e o Estado atuam como indutores de um processo de conurbação entre a metrópole e a sede municipal deste município.

Ainda continuando as reflexões sobre o discurso contido no PDIRMM, pode-se observar a sustentação de uma realidade pós-1988, quando se refere à RMM como fazendo parte de um novo paradigma interpretativo sobre regiões metropolitanas, pois:

> A Região Metropolitana de Manaus é, ao mesmo tempo, um conceito, uma realidade e um novo paradigma para a gestão territorial do Estado do Amazonas. Surge em 2007, impingindo ao nosso entendimento sobre metrópole, novas reflexões. Diferentemente de todas as outras metrópoles brasileiras, nas quais o fenômeno da conurbação aparece em maior ou em menor grau, a RMM constitui exemplo didático de que os paradigmas do século XXI são outros, tornando-se, ela mesma, um paradigma, ao expressar a conectividade entre seus municípios, não pela materialidade do urbano, mas pela intangibilidade dos fluxos [p. 29].

Um conceito, uma realidade e um novo paradigma. Eis a tríade que sustenta a legitimidade jurídica da RMM, sustentada em um perfil ideológico cujo discurso é o do novo paradigma interpretativo de regiões metropolitanas e de gestão territorial. Outro aspecto se baseia no discurso de que no século XXI outras devem ser as interpretações sobre a institucionalização de regiões metropolitanas, sendo que a realidade pode ser produzida a partir primeiramente da delimitação, não sendo necessário essa delimitação corresponder a uma expressão socioespacial já existente.

Dessa forma, não seria mais necessário considerar a intensidade de fluxos entre a metrópole e os demais núcleos urbanos. Tampouco a intensidade na complementaridade entre eles, o que seria produzido (ou induzido) posteriormente. Isso já ocorreu no caso das primeiras regiões metropolitanas como já mencionado no caso de Fortaleza, mas em Manaus há maior dimensão espacial das municipalidades, cujo padrão urbano é mais disperso, o que traz a diferença em relação àquela.

A legitimidade da RMM ocorreria, neste caso, mais pela existência de fluxos e não mais pela materialidade do urbano, ou pela existência de uma expressão urbana ou urbano-rural entre os núcleos, pois mesmo sendo um espaço não metropolizado, a legitimidade se daria, por exemplo, pela simples existência de estradas entre a metrópole e os demais núcleos, o que significaria que a intensidade também seria um fator secundário no processo. Para ser metropolitano, então, no que apresenta o discurso do PDIRMM, bastaria existir estradas ou

mesmo a proximidade de limites municipais, pois Careiro da Várzea não está ligado via terrestre à metrópole. Dessa forma:

> Diferentemente do conceito convencional de região metropolitana, as cidades que compõem a RMM não apresentam conurbação da mancha urbana, nos moldes das definições acadêmicas e legais atuais, apresentando vínculos e relações características e específicas do ambiente amazonense. As distâncias entre os núcleos são de proporções inéditas em regiões metropolitanas e estes se apresentam entremeados a um ambiente natural de grande biodiversidade e fragilidade, em que um forte amálgama que os une é o rio. O conceito usual para padrões de distâncias e vizinhanças se altera profundamente nesse contexto. Esta é a principal peculiaridade e a grande dificuldade para a gestão da RMM [p. 30].

É invocado neste caso o discurso da singularidade amazônica a exigir uma interpretação própria do conceito de região metropolitana. Esse discurso enfatiza as características singulares do ambiente regional, bem como das distâncias existentes entre os núcleos urbanos. Desta forma, o metropolitano na Amazônia Ocidental pode se diferir de outros metropolitanos no Brasil e mesmo da própria Amazônia, como é o caso de Belém, na Amazônia Oriental.

Assim, o PDIRMM mostra que já não se pensou a institucionalização da RMM tão somente pela dimensão da vontade e ação política. Isto ocorreu sim, mas num primeiro momento. O plano mostra a sustentação de um discurso baseado na existência de um novo paradigma, uma nova realidade baseada na prerrogativa dos Estados Federados em instituir regiões metropolitanas no Brasil. A dimensão ideológica neste caso apoiada cientificamente a partir de um discurso elaborado, pretende convencer de que realmente havia a necessidade de Manaus estar inserida no rol metropolitano, num processo globalizado e moderno.

Uma intenção contida no PDIRMM é incentivar o modelo Zona Franca, por meio dos incentivos fiscais, para os municípios da RMM, desconcentrando-a da metrópole. Dessa forma:

> O Plano Metropolitano deve demarcar novos Distritos à expansão industrial nos municípios da RMM, aproveitando-se dos benefícios federais e estaduais, às atividades sustentáveis de matéria-prima regional, de origem mineral, vegetal e animal. Manaus, Itacoatiara, Rio Preto da Eva e Presidente Figueiredo estão encravados na área dos 10 mil km², demarcada como Zona Franca de Manaus. Esses novos Distritos devem ser delimitados nestes e nos outros municípios, com acesso controlado, de sorte a evitar ocupações irregulares e trânsito intenso; no mesmo diapasão, fiscalizar mais adequadamente, as bordas que incluem faixas de florestas e rios. Os novos Distritos da RMM deverão pautar-se por tecnologias verdes e sustentáveis, no tratamento de resíduos industriais, uso de

> tecnologias alternativas de energia, como a solar. Tal preocupação viabiliza a aplicação de instrumentos de certificação socioambiental, para este segmento de indústrias [p. 22].

Isso não significa que a metrópole esteja saturada com estabelecimentos industriais, pois seu pólo industrial tem muitas áreas não ocupadas à espera de implantação de plantas industriais em seu interior. O que se percebe é que há a vontade e o discurso de se dilatar os incentivos para além de Manaus, e a região metropolitana constitui forte argumento para tal. Novamente, o discurso ambiental protagoniza as pretensões.

Mais uma vez o discursa de sustentabilidade aparece como um diferencial na proposta de implantação desses novos Distritos Industriais, o que seria viabilizado por meio dos instrumentos de certificação socioambiental[31].

3.2.1 A construção da consciência de um cidadão metropolitano

É importante atinar para o fato de que se pretende também produzir uma *consciência metropolitana*, um recurso ideológico para legitimar a existência da RMM. Segundo define o plano:

> Mais do que cidadãos, os habitantes da RMM serão, a partir de agora, cidadãos metropolitanos. Isso quer dizer que seu território de circulação habitual, no campo de suas rotinas, negócios, compras e lazer foram ampliados. Na metrópole é possível morar em uma cidade, trabalhar em outra, estudar nas proximidades ou não de casa, mas estar sempre no mesmo território, se beneficiando da infraestrutura existente na região. Estar consciente desta espacialidade integrada é fundamental para compreender que as pessoas vivem em rede, que elas se conectam para encontrar o ponto de equilíbrio da qualidade de vida, de forma agregada e sistêmica, plena de relacionamentos e oportunidades.
> Para isso, é importante mudar hábitos e desenvolver um horizonte de relacionamento mais amplo. Precisamos nos educar para isso, entender que ser metropolitano extrapola o espaço onde nascemos, sem nunca colocá-lo em segundo plano, mas que precisamos diversificar os laços em todas as direções, mesmo que dentro do mesmo território: a metrópole. Não estamos sozinhos. Não estamos isolados. Não estamos segregados. Estamos unidos pela Região Metropolitana de Manaus.
> A construção deste novo cidadão metropolitano precisa ser assistida e estimulada

[31] Utilizamos aqui termos retirados do PDIRMM como s*ustentabilidade, e socioambiental*, apenas para reforçar o discurso contido nele. Essas temáticas não constituem o foco da tese. Portanto, os termos aparecem como parte do discurso, de uma dimensão ideológica na indução ao processo de metropolização e para reforçar a singularidade da RMM.

> para incorporar valores ambientais e culturais característicos da metrópole da floresta. Valores comerciais e de negócios, próprios da metrópole empreendedora. Conceitos de sociabilidade, relacionamento e solidariedade: da metrópole consciente. Hábitos de interlocução, comunicação e acessibilidade, próprios da metrópole conectada e os valores e méritos institucionais e cívicos da metrópole articulada. O novo cidadão metropolitano requer sintonia com os ideais da Metrópole Amazônica [PDIRMM, p. 77].

A partir de uma decisão política, da legitimidade jurídica e de um discurso ideológico que sustenta o pensar e o agir, pretende-se produzir um cidadão metropolitano. Esse cidadão metropolitano mencionado no plano, contudo, foi produzido a partir de decisões que lhes foram exteriores, não tendo de fato participado ou mesmo sendo consultado sobre a definição de seu futuro. O novo cidadão metropolitano é apresentado com o se essa fosse a sua *vocação*, como se o amazônida habitante em algum lugar dos oito municípios, a partir de uma decisão política tomada em gabinetes, tornada juridicamente legítima por força de decisão legislativa, fosse agora absorver o discurso ideológico de ser agora um metropolitano, como se a partir de uma assinatura governamental toda a sua espacialidade fosse convertida naquilo que ele sequer ouviu falar algum dia.

O novo cidadão metropolitano que o discurso tenta forjar deve se inserir em novos hábitos, tendo que ser educado para tal. Neste sentido, trata-se de uma dimensão metropolitana que, assim como a expressão socioespacial, também tenta induzir a uma mudança social e cultural. É fato que não se trata de prognosticar se haverá ou não tal mudança, mas revelar o contido no plano, que se constitui em intencionalidade e discurso produzido, que traduz a vontade de mostrar o metropolitano como o moderno, o global, sendo, neste caso, uma dimensão ideológica da produção desse metropolitano na expressão socioespacial e na vida cotidiana.

No caso do município de Iranduba algumas mudanças já podem ser percebidas, particularmente as ações do Estado e com o avanço do setor imobiliário, que remodelam o espaço, convertendo-o de rural em urbano, e mais que isso, em metropolitano, inserindo tempos mais rápidos, vinculados ao tempo da metrópole, trazendo consigo o aumento da circulação de pessoas e mercadorias, bem como o aumento da violência, acidentes de trânsito e conflitos revelados por meio da nova configuração socioespacial, expressão e expansão da metrópole, que se choca com as espacialidades pretéritas, historicamente produzidas e que em um tempo relativamente curto são alteradas, tanto ao nível do espaço quanto do tempo, que agora reflete o tempo metropolitano, do capital, da produção acíclica, que não se vincula e nem reconhece

totalmente o tempo cíclico da Amazônia.

3.2.2 Um discurso e uma proposta contidos no PDIRMM: a RMM como eixo articulador panamazônico

O PDIRMM apresenta a RMM como um eixo articulador da Panamazônia a partir de sua metrópole Manaus. Os dois mapas a seguir, extraídos do plano, evocam esse discurso, que na verdade não é novo, pois apenas confirma uma tendência expansionista existente desde meados do século XIX, quando o Amazonas se tornou uma província independente do Grão-Pará.

O discurso da RMM, contido no plano como estratégico eixo articulador de toda a Amazônia sul-americana objetiva torná-la legitima e ampliar sua importância no cenário regional, nacional e internacional. O principal veículo dessa proposta reside no potencial do PIM (Pólo Industrial de Manaus), resultante do modelo Zona Franca de Manaus. No mapa 04, é apresentado o raio de influência da RMM na Panamazônia, envolvendo países limítrofes ao Brasil em sua fronteira norte. Já o mapa 05 apresenta os eixos de integração continental, existentes através das hidrovias dos rios Amazonas e Madeira, nas setas em azul, bem como das rodovias federais BR-174, que liga Manaus ao Caribe venezuelano e BR-319, que liga esta metrópole ao restante do Brasil via Porto Velho, representados pelas setas vermelhas.

Mapa 04 – Raio de influência da RMM na, Panamazônia segundo o PDIRMM
Fonte: PDIRMM/2010

Mapa 05 – A RMM como eixo de integração continental segundo o PDIRMM
Fonte: PDIRMM/2010

Ao afirmar a RMM como importante eixo articulador na Panamazônia, o plano estabelece a necessidade premente de mudanças, o que constitui sua inserção, pelo menos no discurso, numa dimensão ideológica de modernidade, conferindo-lhe prerrogativas de mudanças e alterações em espacialidades pretéritas. Quem de alguma forma se insurge contra essa nova realidade quase sempre terá que arcar com o ônus de ser considerado atrasado e o de querer impedir o progresso.

Mas esse discurso não é novidade e tampouco o plano o evoca de forma original. Já nos anos de 1970 Djalma Batista já apontava em seu livro *O complexo da Amazônia*, a posição estratégica de Manaus como pólo de influência na Panamazônia. Da mesma forma ele aponta a necessidade da formação de uma nova consciência regional, sugerindo "Incentivar uma política de cooperação que conduza à formação de uma consciência amazônica" [2007, p. 38-39].

O Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus parece resgatar o discurso de Djalma Batista no que se refere à criação de uma consciência, neste caso, não amazônica, mas metropolitana, por meio do *cidadão metropolitano*, que faz parte dessa região metropolitana estratégica no contexto panamazônico.

Se Djalma Batista, assim como também Samuel Benchimol, outro importante estudioso amazônico, já afirmavam a posição estratégica de Manaus no contexto da Amazônia Ocidental Brasileira, cabe ressaltar que eles tentaram ir além de uma fase discursiva, apresentando propostas de integração da Panamazônia a partir da Amazônia Brasileira.

Segundo Meira Mattos [1980] ainda no início da década de 1940 Getúlio Vargas produziu o discurso da Amazônia estratégica para o Brasil. O marco inicial deste processo foi o *discurso do Amazonas* produzido neste ano, que afirmava a necessidade de maior esforço em prol do desenvolvimento amazônico, sendo que:

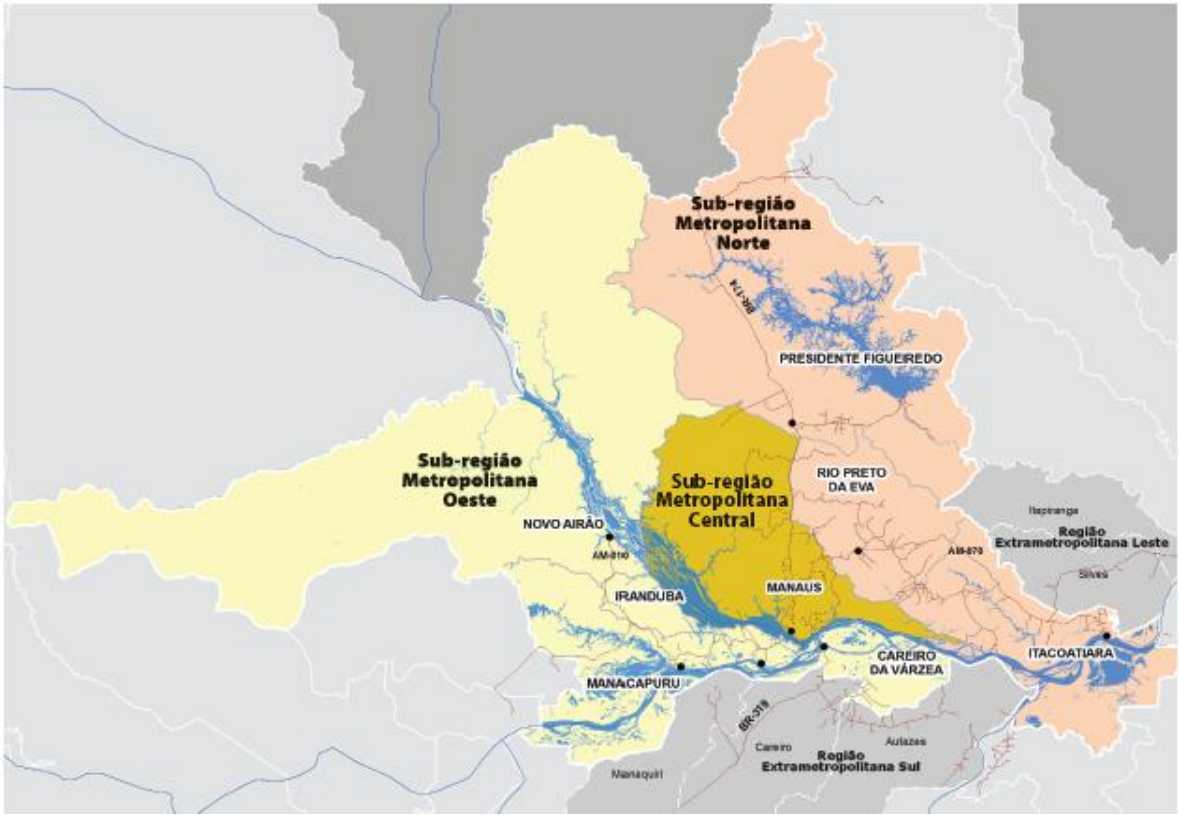
> Esta exortação despertou a consciência nacional para a olvidada Amazônia, mergulhada, então, na mais amarga depressão econômica. Dando conseqüência às suas palavras, o Presidente Vargas tomou importante decisão de organização do espaço político e econômico amazônico – criou os Territórios Federais de Guaporé, Rio Branco e Amapá. Somados ao do Acre. Passaram a ser quatro os territórios sob administração federal na região amazônica. A criação de territórios na faixa fronteiriça de intercâmbio internacional era uma velha reivindicação dos geopolíticos brasileiros [...] [p. 93].

As ações políticas e debates sobre a importância estratégica da Amazônia, especialmente

em sua porção ocidental por deter a maioria da faixa fronteiriça, não é portanto fato novo, da mesma forma que o resgate desta importância no plano diretor da RMM, quando o invoca agora numa dimensão metropolitana, com nova roupagem de um velho discurso, resgata as ações políticas e os discursos que há muito formaram a ideologia da importância e *vocação* estratégica da região no cenário panamazônico. O Plano e seus mapas, agora a partir da região metropolitana, também induz a esse discurso de grandeza e influência, conferindo-lhe, neste sentido, legitimidade num cenário mais amplo, como um importante eixo articulador.

3.2.3 A sub-regionalização da Região Metropolitana de Manaus no contexto do PDIRMM

Há no PDIRMM uma regionalização construída para a Região Metropolitana de Manaus. Essa regionalização é composta por três sub-regiões metropolitanas. A primeira é a Sub-região Metropolitana Central, composta pela metrópole, cuja dinâmica é a mais expressiva. A segunda é denominada de Sub-região Norte, comportando os municípios de Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Itacoatiara, caracterizando-se por expressiva pujança econômica, segundo o plano. A terceira é a Sub-região Oeste, que corresponde aos municípios de Manacapuru, Iranduba, Novo Airão e Careiro da Várzea, cujas características apontadas no Plano são menor infraestrutura urbana, índices socioeconômicos mais frágeis e com grande parte de seus territórios protegidos por unidades de conservação. A divisão contida no plano pode ser observada no mapa abaixo.



Mapa 06 – A regionalização proposta no PDIRMM, com suas três sub-regiões
Fonte: PDIRMM/2010

Um aspecto importante da sub-divisão da RMM diz respeito aos municípios que foram incluídos como metropolitanos por força de decisão judicial em outubro de 2011. Se o Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus menciona oito municípios como metropolitanos e cinco como *extrametropolitanos*, o que se tem na verdade, do ponto de vista jurídico, são treze municípios componentes da RMM. Manaquiri, Careiro, Autazes, Itapiranga e Silves, que aparecem no mapa acima como extrametropolitanos, são por decisão do Tribunal de Justiça do Amazonas, considerados metropolitanos desde 2011. Foram incluídos não por decisão política do governo estadual, mas por vontade de dois deputados estaduais, que fizeram a proposta de inclusão dos cinco municípios e ganharam a causa no TJ-AM. Mas no Plano Diretor sua menção é sub-categorizada como extrametropolitanos, pois à época da elaboração do PDIRMM sua situação ainda estava sob julgamento e não era da vontade do governo que fossem incluídos no rol de municípios metropolitanos.

Aqui apontamos algumas ressalvas a esta divisão contida no PDIRMM. A primeira delas diz respeito à dimensão de sua localização, pois conforme mostra o mapa acima, tomando o município da metrópole Manaus como referência central, Rio Preto da Eva e Itacoatiara, por

exemplo, localizam-se a leste e não a norte como menciona o plano, que os coloca como Sub-região Norte. O mesmo raciocínio pode ser considerado para Iranduba e Careiro da Várzea, que se localizam ao sul da metrópole e não a oeste, como categoriza o plano.

Mas esta não seria a única ressalva feita à sub-divisão proposta no PDIRMM. Uma outra seria o fato de não se considerar as características mais específicas dos municípios metropolitanos, bem como sua relação geográfica com a metrópole. Quanto a este aspecto propomos aqui uma outra sub-divisão que considere, além da localização em si, os aspectos que expressem as dinâmicas próprias dos municípios e sua relação com a metrópole, tanto do ponto de vista das dinâmicas socioeconômicas quanto naturais. Esta sub-divisão que propomos pode ser assim definida:

1. A metrópole, já analisada no capítulo 2, constituindo uma singularidade do ponto de vista da produção socioespacial.
2. A margem direita do Rio Negro, que compõe os municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão, onde o processo de metropolização ocorre de forma mais evidente, especialmente em Iranduba, principalmente com ações estatais e o setor imobiliário.
3. Careiro da Várzea, a cidade anfíbia, onde a metropolização não chegou e onde o tempo cíclico e ecológico das enchentes e vazantes é relevante na produção do espaço e no cotidiano de uma pequena cidade que, mesmo estando próxima topograficamente à metrópole, ao mesmo tempo está distante quando se fala em espaços metropolizados.
4. Municípios contíguos à metrópole e ligados a ela por rodovias, em que se enquadram Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Itacoatiara, ligados à metrópole por rodovias e onde a metropolização se apresenta enquanto tendência, mas não como fato, como ocorre em Iranduba. Esta sub-divisão, exceto a metrópole, uma caso específico já considerado, será analisada no capítulo 4.

Voltando à análise Plano Metropolitano, é pertinente ressaltar que ele ainda vai trazer em seu contexto a tentativa de estabelecer uma *vocação funcional* das cidades da RMM. menciona em sua redação dois tipos de cidades, vinculando aos núcleos da RM: as cidades portais e as cidades articuladoras.

3.2.4 A produção ideológica de vocações funcionais: Cidades Portais e Cidades Articuladoras na proposta do PDIRMM para a Região Metropolitana de Manaus

A proposta do PDIRMM traz ainda a reflexão sobre a função das cidades da RMM. Para tanto são utilizados no plano duas propostas conceituais: a de cidades portais e a de cidades articuladoras. Estas propostas estão inseridas num contexto panamazônico, ou seja, da RMM para os países amazônicos limítrofes ao Brasil. Conforme redação do PDIRMM:

> Dentro da Região Metropolitana, cada centro urbano municipal tem posicionamentos e características socioeconômicas específicas, que determinam seu papel na rede de metrópoles nacionais e continentais, exercendo a função de articulação e integração tanto internos quanto externos da metrópole. Estas são as cidades articuladoras e as cidades portais [p. 98].

Ao afirmar que cada centro urbano na RMM *tem* posicionamento e características específicas num contexto mais amplo da rede metropolitana nacional e continental, o plano produz um discurso de que de fato já existe essa posição. Mas o fato é que não se pode afirmar que, por exemplo, Novo Airão, Careiro da Várzea e Rio Preto da Eva exerçam funções estratégicas numa rede nacional e ainda menos continental. Isso não significa que não poderão ser, desde que de fato ocorram investimentos de infraestrutura e articulação econômica com outras cidades da própria região.

Se considerarmos outras cidades de maior expressão como Manacapuru e Itacoatiara, ambas inseridas no que se poderia considerar como cidades de padrão rodofluvial, por serem conectadas à metrópole tanto pelo Rio Amazonas quanto por rodovias estaduais, ainda assim constatar-se-á que sua posição como cidades de potencial articulador não lhes conferiu maior importância no cenário mais ampliado da região amazônica, muito embora não se possa negar sua importância no Amazonas e no caso de Itacoatiara, uma importância mais ampliada em função de sua localização próxima à confluência do Rio Amazonas com o Rio Madeira, que se constitui numa importante hidrovia escoadora da soja que vem de Rondônia e Mato Grosso.

O plano traz a função articuladora, bem como a área de influência de cada uma das cidades que compõem a RMM, conforme descrito em sua página 98:

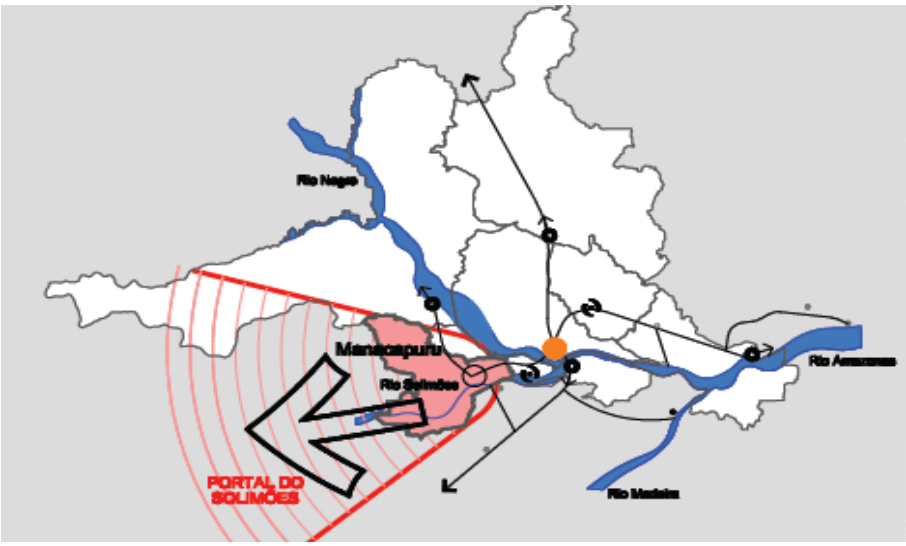
> As Cidades-Portais são guardiãs da causa e da função metropolitana, em cada vórtice da metrópole:
>
> • Portal do Caribe: Presidente Figueiredo – interage com Boa Vista, em Roraima, cidades da Guiana e Venezuela;
>
> • Portal do Solimões – Manacapuru – interage com o interior do Amazonas e com o Peru, pela navegação do Solimões;
>
> • Portal da Amazônia Lendária – Novo Airão – interage com a Amazônia dos Rios e Florestas - portal do estoque de áreas preservadas permanentes e suas riquezas naturais, através da navegação (restrita) do Rio Negro;
>
> • Portal Brasil Centro-Sul – Careiro da Várzea – Interage com o Centro-Sul e Sudeste, por Humaitá e Porto Velho, em Rondônia, Rio Branco, no Acre, Países Andinos e Costa do Pacífico (com a restauração da BR-319);
>
> • Portal do Atlântico – Itacoatiara – interage com o Oceano Atlântico, pelo Rio Amazonas e com o Sudeste e Centro-Oeste pelo Rio Madeira.

De fato, cada uma das cidades descritas, de alguma forma corresponderia às funções que lhes são atribuídas no plano, conforme mostrado também no mapa 07, abaixo. No entanto, há uma supervalorização da realidade atual destas cidades, pois o Careiro da Várzea, por exemplo, é uma cidade localizada numa várzea que inunda quando há enchentes excepcionais, acima dos 29 metros acima do nível do mar, o que não permite sua expansão e nem dinâmica que a torne mais extensa que o pequeno quadrilátero em que já se constitui. Dessa forma o tão pomposo título que lhe é conferido no PDIRMM como *Portal Brasil Centro-Sul*, na verdade se refere ao fato de a BR-319 estar localizada a partir do município do Careiro da Várzea e não da cidade. A rodovia tem seu início de fato num aglomerado, um distrito de Careiro da Várzea chamado Vila do Marco Zero (referente ao início da rodovia), localizado onde as balsas que vem de Manaus atracam.

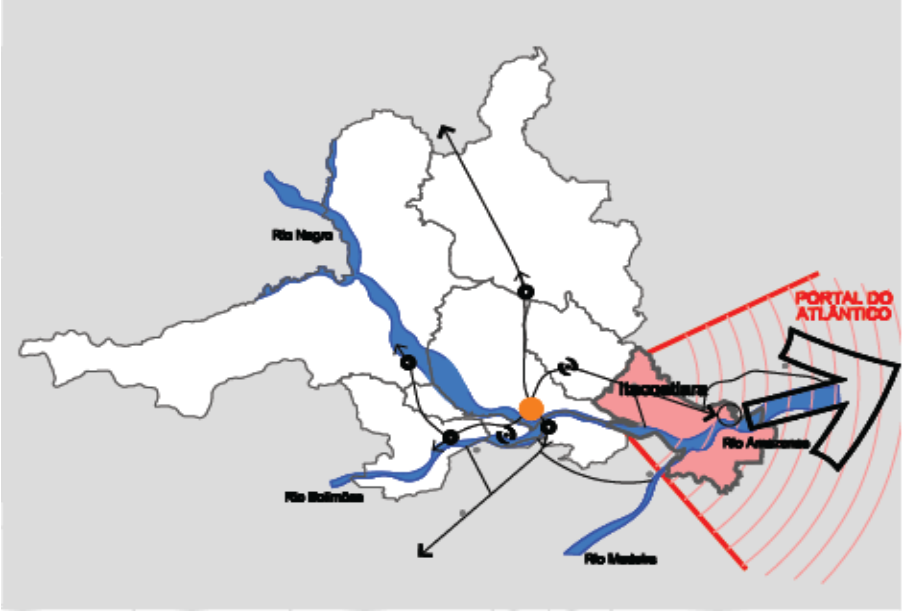
Seria a vila do Marco Zero, portanto, e não a sede municipal do Careiro da Várzea o ponto mais estratégico para o intento do Portal Brasil Centro-Sul. Quanto às demais cidades, não se percebe, pelo menos ainda, todo o potencial apontado no plano, com influências geográficas tão dilatadas como discurso e os mapas produzidos tentam mostrar.

Mapa 07 – Direção das áreas de influência das cidades da RMM, segundo o Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus
Fonte: PDIRMM/2010

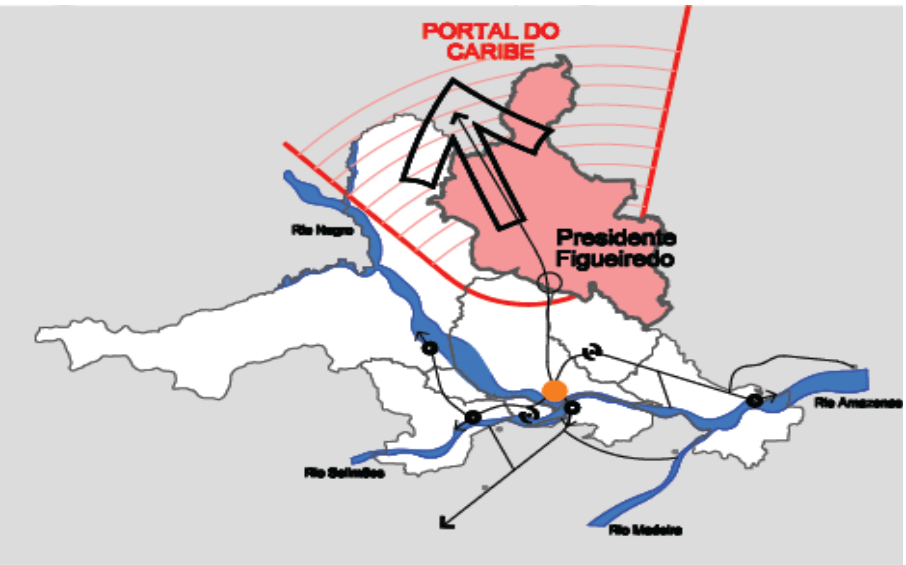
Os mapas esquemáticos das páginas seguintes mostram em detalhes a função de cada cidade e a direção de sua influência, segundo o PDIRMM. Tratam-se de mapas contidos no Plano.



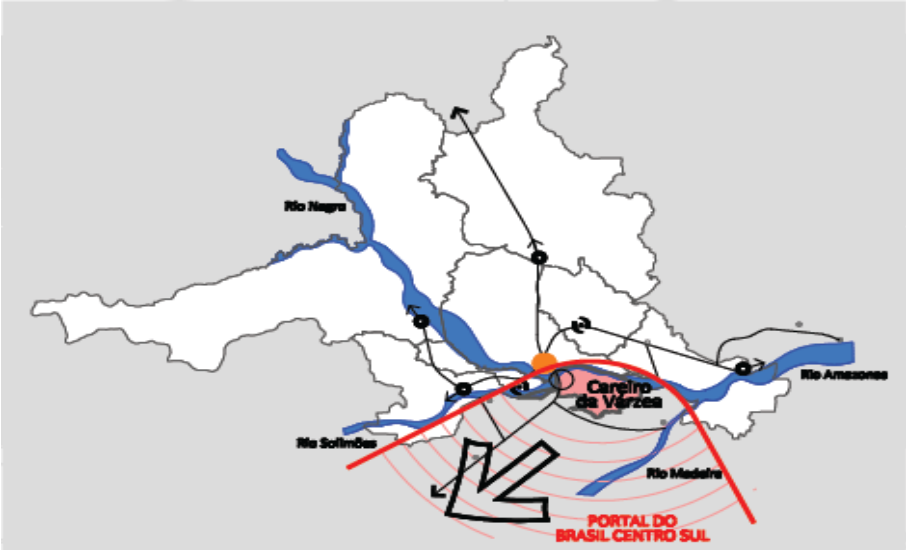
Mapa 08 – Influência de Manacapuru como cidade portal do Solimões
Fonte: PDIRMM/2010



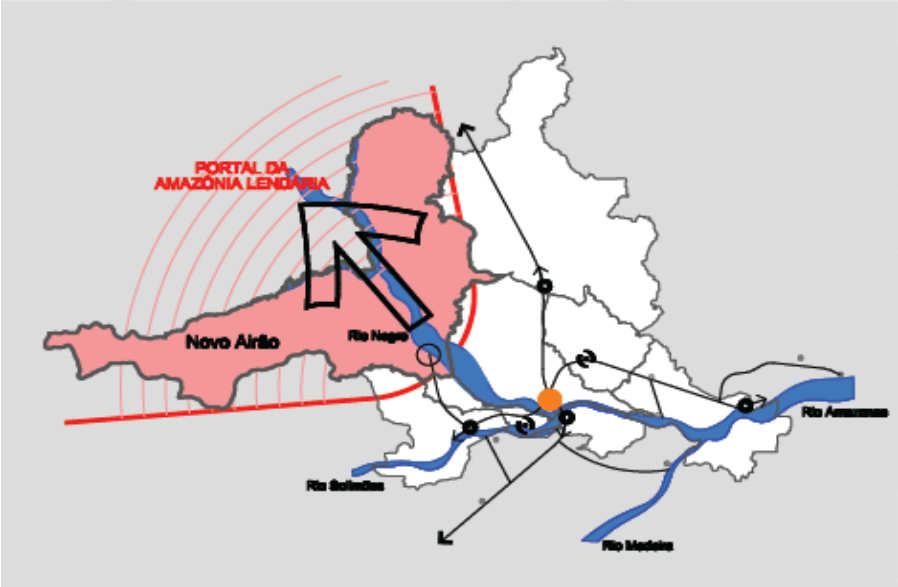
Mapa 09 – Influência de Itacoatiara como cidade portal do Atlântico
Fonte: PDIRMM/2010



Mapa 10 – Influência de Presidente Figueiredo como cidade portal do Caribe
Fonte: PDIRMM/2010



Mapa 11 – Influência de Careiro da Várzea como cidade portal do Centro Sul
Fonte: PDIRMM/2010



Mapa 12 – Influência de Novo Airão como cidade portal da Amazônia Lendária
Fonte: PDIRMM/2010

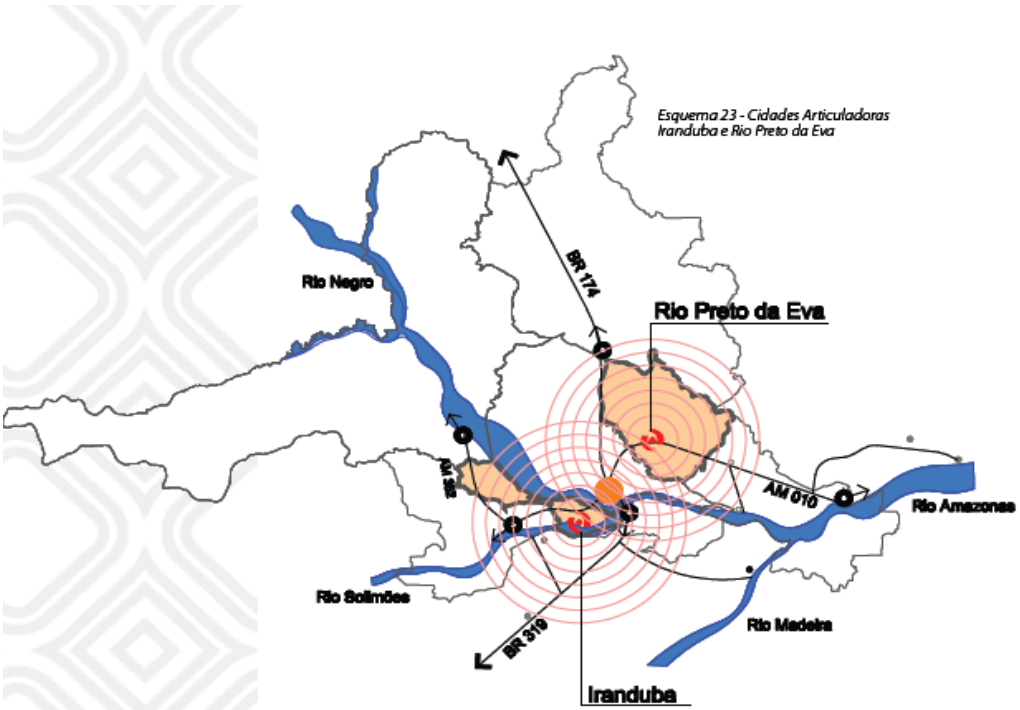
Há ainda a classificação de Cidades Articuladoras, que neste caso seriam Iranduba e Rio Preto da Eva. Estas cidades, segundo proposta do plano, teriam a função de articulação regional, neste caso, no contexto da própria região metropolitana. Iranduba é o município que passa pelo processo de metropolização de forma mais evidente. Este processo, como já apontado anteriormente, é protagonizado pelo Estado e pelo setor imobiliário. Há que se considerar o fato de os municípios na Amazônia, por serem extensos territorialmente e possuírem muitos núcleos urbanos de pequena extensão, produza a tendência em se confundir o núcleo urbano da sede municipal com o município em si.

Em Iranduba o processo de metropolização em curso se estende da ponte, indo em direção à AM-070 e na rodovia Carlos Braga, que dá acesso à sede municipal, o que não pode ser confundido como sendo o espraiamento da sede, mas da metrópole em direção a ela. Este município está entre a metrópole e o município de Manacapuru, que junto com Itacoatiara constitui uma das mais importantes cidades da RMM. Não se trata, portanto, do núcleo urbano da sede municipal, quando se fala nas nações estatais que induzem à metropolização do espaço, ou ainda do avanço do setor imobiliário, mas no trecho da rodovia AM-070 que o corta o município e dá acesso a Manacapuru, bem como da rodovia Carlos Braga, que liga a 070 à sede de Iranduba.

Já Rio Preto da Eva, localizada na rodovia AM-010, há 65 km da metrópole, por estar entre esta e Itacoatiara, é considerada como articuladora. Estando entre a metrópole e uma das mais importantes cidades da RMM, talvez provoque a tentação de considerá-la como articuladora.

O PDIRMM define as duas cidades como estratégicas no sentido de articular as sub-regiões no contexto da RMM, definindo-as como cidades articuladoras, cujo papel seria de ter "[...] a função de distribuir e conectar os fluxos intrametropolitanos". [p. 100]. Tal papel poderia corresponder a Rio Preto da Eva, que por sua localização entre Manaus e Itacoatiara, o que a tornaria como um elo da corrente. Mas Iranduba não corresponderia à função de articuladora, pelo menos não a sua sede municipal, que sofre um deslocamento em relação à AM 070, que liga a metrópole a Manacapuru.

O mapa 13, a seguir, vai mostrar, conforme concebido no PDIRMM, as cidades articuladoras de Iranduba e Rio Preto da Eva.



Mapa 13 – As cidades articuladoras de Iranduba e Rio Preto da Eva, conforme concepção do Plano Metropolitano
Fonte: PDIRMM/2010

O Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus tenta fazer uma tipologia, tenta mostrar a *vocação* de cada cidade, ou grupos de cidades dentro da RMM. O discurso tenta apresentar uma realidade como se ela já existisse, como se o fato jurídico apenas viesse legitimar o já existente no real, como se estas cidades realmente já se constituíssem na forma como o Plano as define.

Considera-se, contudo, que a realidade é produzida (neste caso uma produção via indução pela tríade analítica que defendemos) ao tentar estabelecer uma espacialização que reflita o discurso previamente estabelecido. Dessa forma o espaço, ou melhor, as relações de produção que ocorrem no contexto deste espaço, produz novas espacializações e espacialidades, destruindo aquelas já existentes e estabelecendo outras que se constituirão em síntese do novo e do pretérito. Isto, por sua vez, reflete as condições tanto locais quanto nacionais e globais, sendo os processos socioespaciais os formadores de novas configurações que irão refletir essa totalidade.

Milton Santos ao analisar o trabalho do geógrafo no que já se conheceu como Terceiro Mundo, já apontava a necessidade de se considerar a totalidade que envolve o local e o global na produção do espaço. Não se pode, neste sentido, partir de uma análise somente endógena para se

entender a RMM. As ações políticas, a legitimidade jurídica e os discursos ideológicos por elas produzidos, são o resultado tanto de necessidades criadas no âmbito da própria Amazônia, da qual a RMM é apenas um recorte, quanto de necessidades globais, pois o *ser* metropolitano equivale neste caso a *ser* também global. Se poderia afirmar então que:

> Isso equivale a dizer que não se pode isolar unidades espaciais como se estas constituíssem entidades que oferecem por si mesma todos os elementos de sua própria interpretação, sob pena de se partir de uma análise incompleta para se chegar a uma síntese imperfeita [2008, p. 76].

Então há que se considerar a RMM como um recorte que reflete uma totalidade, muito embora tal recorte deva considerar a singularidade de municipalidades extensas e núcleos urbanos disperso na Amazônia Ocidental. Se a RMM como uma realidade jurídica que se produz via indução não oferece todos os elementos de sua interpretação, pelo menos pode oferecer elementos de singularidade dadas as condições de sua formação socioespacial historicamente produzida. Neste caso, não se pode analisar sua institucionalização e sua produção posterior com os mesmos critérios utilizados para se analisar as regiões metropolitanas clássicas no Brasil.

Mesmo aquelas regiões metropolitanas instituídas no período pós-1988, não correspondem a uma dimensão tão dispersa quanto aquela que existe no contexto da RMM. E é justamente esta singularidade que permite a indução a processos conduzidos tanto pelas ações de âmbito político, a partir de suas decisões, quanto à legitimidade jurídica de atuação do Estado e da iniciativa privada nas novas espacializações e espacialidades que surgem. E a dimensão ideológica, que tem no discurso sua maior expressão, se articula à dimensão jurídica por meio do PDIRMM, produzindo a legitimidade do agir e contendo os discursos legitimadores das ações pretendidas. Os mapas, esquemas e gráficos contidos no plano, reforçam esse processo.

Ao se admitir discursivamente as classificações de cidades-portais e cidades articuladoras, o PDIRMM cria um padrão baseado apenas na localização dos núcleos urbanos, conferindo aos mesmos um potencial ainda inexistente. Não se pode portanto prognosticar se algum dia estas cidades constituirão o que o discurso do plano os mapas esquemáticos nele contidos afirmam. Mas seguramente se pode afirmar que na atual conjuntura elas só correspondem mesmo à localização neles mostradas. O restante, constitui produção ideológica para reforçar a existência da RM para além das dimensões política e jurídica.

3.2.5 – A produção ideológica de vocações econômicas: os municípios da Região Metropolitana de Manaus como Polos Econômicos na proposta do PDIRMM

Obedecendo ainda às localizações dos municípios da RMM foram estabelecidos no plano nove Polos Econômicos e um Distrito Sustentável na RMM. Segundo afirma o PDIRMM, [2010] "Regionalmente, localizar-se-ão polos especializados, destinados a potencializar determinadas funções vocacionais [...]" [p.129]. Esses polos, portanto, obedeceriam mais uma vez às *vocações* que cada município metropolitano possui, sendo assim classificados, de acordo com o plano, em:

• Polo Naval – Leste de Manaus;
• Polo Artesanal – Novo Airão;
• Polo Naval – Novo Airão;
• Polo de Mineração – Presidente Figueiredo;
• Polo Moveleiro - Itacoatiara;
• Polo Graneleiro - Itacoatiara;
• Polo Oleiro - Iranduba;
• Polo Pesqueiro - Manacapuru;
• Polo Pecuário – Careiro da Várzea;
• Distrito Sustentável - Rio Preto da Eva

Considerando o contexto já existente no que concerne às potencialidades dos municípios, pode-se afirmar que em Novo Airão há de fato uma tradicional indústria vinculada à carpintaria naval, responsável pela produção de barcos regionais amazônicos produzidos em madeira. Contudo, por estar em sua boa parte inserido em reservas[32] (ou as reservas foram criadas nele), o município tem dificuldades em prosseguir a tradicional industria de produção de barcos, visto que a madeira constitui o principal elemento de produção e não sobra muitas áreas que se possa explorar neste sentido.

Quanto ao artesanato, o município se constitui numa referência, pois ali há a já tradicional produção artesanal vinculada especialmente às festas do peixe-boi e do boto cor-de-

[32] O município de Novo Airão possui em seu território de 37.771,246 km^2, dois Parques Nacionais, sendo o Parque Nacional de Anavilhanas e o Parque nacional do Jaú. Possui também um Parque Estadual, o Parque Estadual do Rio Negro – Setor Norte, além da terra indígena Waimiri-Atroari. Somado, isto corresponde a 83% to território municipal.

rosa.[33] Essa produção, contudo, não possui ainda uma escala de comercialização que se estenda para além daquela estabelecida na própria sede municipal, quando é visitada por turistas. Logo, não caberia, pelo menos por enquanto, denominá-la de Polo Artesanal, muito embora o potencial já exista. O que se percebe é um discurso que enfatiza os potenciais já existentes, mas isso não garante que estes sejam ampliados como prevê o PDIRMM, como de fato ainda não foram após mais de sete anos da institucionalização da RMM e mais de quatro anos após a aprovação de seu Plano Diretor.

Já Presidente Figueiredo, desde o início da década de 1980 quando foi emancipado como município, tem em seu território a exploração mineral, principalmente do estanho. Essa exploração teve início em 1982 com a empresa Mineração Taboca, então pertencente ao Grupo Paranapanema. A empresa construiu a Vila de Pitinga, como já mostrado anteriormente no capítulo 1, uma *Company Town*, para comportar os funcionários e suas famílias e possuindo atualmente cerca de 2.500 moradores.

Nesse sentido o PDIRMM faz da exploração mineral a *vocação* do município de Presidente Figueiredo, classificando-o como Polo Minerário. A extração mineral gerou *royalties* na soma de 3.561.755,97 no ano de 2013[34], o que o situa como o município como o terceiro maior PIB do Amazonas. Já esteve na segunda posição perdendo apenas para a metrópole, mas esta foi perdida para o município de Coari, na calha do rio Solimões, que atualmente ocupa a segunda posição com os *royalties* oriundos da extração de petróleo e gás da bacia do rio Urucu.

No que pese já existir desde sua fundação a exploração de minérios, Presidente Figueiredo se configura como uma cidade padrão de beira de estrada na Amazônia. Não se percebe com maiores evidências ali expressões socioespaciais que explicitem uma expressiva arrecadação em função da extração mineral, o que o geógrafo José Aldemir de Oliveira já apontava na década de 1990, quando questionava o fato de que não seria só o fator quantitativo a explicar tudo, pois:

---

[33] (*Inia geoffrensis*).Tradicionalmente este boto também é denominado pelos amazônidas de boto vermelho, ou ainda de boto vermelhão e boto malhado. A cor o diferencia da outra espécie de boto muito comum na região, ou seja, o boto tucuxi (*Sotalia spp.)*, de cor acinzentada e preta.

[34] Em 2012 foram 2.289.721,42, em 2011 1.948.185,65 e em 2010 foram 1.226.829,27.
Fonte: Portal da Transparência do Governo Federal. http://am.transparencia.gov.br/Presidente_Figueiredo/receitas/por-acao/acoes?exercicio).

> A questão não se resume apenas ao quantitativo de impostos arrecadados, pois deve-se observar se o volume arrecadado corresponde ao total devido. Além disso se eles têm um correspondente qualitativo, ou seja, quais os benefícios gerados à população de Presidente Figueiredo.
> Quanto ao primeiro aspecto, o volume arrecadado parece estar muito aquém do devido, em decorrência da sonegação e da inércia do Estado que não criou mecanismos de fiscalização [2000, p. 176].

Presidente Figueiredo teve sua história fortemente vinculada à extração de minérios, mas sua espacialidade se vincula mais às atrações turísticas. Em sua área urbana há o balneário de Urubuí e o turismo em cachoeiras e cavernas possui relevância na produção de uma identidade para o turismo. Ali o processo de metropolização do espaço está em uma fase discursiva, como contido no PDIRMM, que define o município como possuindo a *vocação* mineralógica, o que de fato ocorre enquanto processo produtivo, mas os benefícios auferidos dessa *vocação* não chegaram ainda, podendo a citação acima caber, a despeito de se referir ao início da década de 1990, ainda no tempo atual, ou seja, no tempo de um discurso metropolitano.

Itacoatiara, mencionada tanto como Polo Moveleiro quanto Polo Graneleiro, possui histórico de extração madeireira, assim como da exportação de madeira beneficiada. O setor madeireiro teve seu apogeu entre as décadas de 1970 e 1990, com as madeireiras Carolina, Gethal e Mil Madeireira. Atualmente somente a Mil Madeireira ainda funciona no município, atuando agora com as regras ambientais que a atividade se submete, pois o paradigma da sustentabilidade impõe ao setor madeireiro legislações e restrições antes inexistentes. Até o início dos anos 2000 ainda se via em Itacoatiara a forte *vocação* madeireira, mas atuar nesse setor não é mais politicamente correto com os novos paradigmas de sustentabilidade. Daí o PDIRMM não classificar o município como Polo Madeireiro.

Como possui posição estratégica entre Manaus e Belém, e estar localizada próximo à foz do Rio Madeira, Itacoatiara possui importante porto, que gera articulação no transporte de grãos (soja e milho) vindos do Centro-Oeste do Brasil pela hidrovia. Contudo, a madeira não desaparece do contexto econômico do município, pois sendo classificado como Polo Moveleiro no PDIRMM a madeira passa a ganhar as formas de móveis e para tal precisa obviamente ser extraída. Isso remete à reflexão de que as *vocações* são sempre produzidas e não constituem um fato inerente aos lugares, como já sustentamos anteriormente.

Classificado no PDIRMM como Polo Oleiro, Iranduba já contava com a presença de olarias desde 1869. O município se tornou referência na produção de telhas, tijolos e blocos de

argila, com produção absorvida por Manaus. Contudo, após a institucionalização da RMM em 2007 e especialmente com a construção da Ponte Rio Negro, o município constitui uma espécie de *frente pioneira*, para utilizar um discurso forte sobre a Amazônia, no que se refere a empreendimentos protagonizados pelo Estado e pela iniciativa privada.

Mesmo mencionado como Polo Oleiro no PDIRMM, o mesmo o referencia também como aquela parcela da RMM que passa pelas maiores transformações em seu espaço. Ali o processo de metropolização é mais evidente em formas espaciais que se reconfiguram, como por exemplo, a duplicação da rodovia AM-070, a expansão do setor imobiliário e a construção da Cidade Universitária da UEA. Aí se estabelece certa contradição, pois há ênfase sobre uma pretensa *vocação antiga*, ao mesmo tempo em que também se estabelece um forte discurso que reforça a metropolização induzida, ou seja, Iranduba como a área de expansão *natural* da metrópole. O próprio plano o classifica, na sua p. 134, como aquele município que irá absorver a expansão de Manaus, sendo também o único da RMM que possui no PDIRMM um Plano de Uso e Ocupação da Margem Direita do Rio Negro, conforme será mostrado nos mapas das páginas seguintes.

Manacapuru é a terceira maior cidade da RMM, superada somente pela metrópole e por Itacoatiara. Constitui uma importante cidade que articula outras cidades como Codajás, Anori, Beruri e Anamã, com a metrópole por meio da AM-070. Quanto à classificação de Polo Pesqueiro, há que se considerar que, especialmente a partir da década de 1990, o pescado tem se intensificado em importância para o município, especialmente a pesca do bagre[35], que inclusive é responsável pelo estabelecimento de novas espacialidades vinculadas à pesca de exportação.

O geógrafo Manuel Masulo em texto oriundo de sua tese de doutorado analisa com propriedade as territorialidades de pesca estabelecidas no Rio Solimões, no município de Manacapuru, onde o rio é apropriado e territorializado[36] para a atividade pesqueira. Na análise do geógrafo há uma territorialidade da pesca no município de Manacapuru, especialmente no Rio Amazonas, onde a pesca do bagre é realizada o ano inteiro, inclusive fazendo com que muitos ribeirinhos deixem de se dedicar à agricultura para se dedicar integralmente à pesca.

---

[35] O bagre é conhecido na Amazônia Ocidental como *peixe liso*, ou *peixe de cour*o. No Amazonas esse peixe não é apreciado como parte da dieta, especialmente entre os ribeirinhos, que os consideram como peixes impróprios ao consumo. Os peixes mais consumidos são os de escamas, sendo que os bagres são capturados para exportação.

[36] É territorializado na medida em que seu uso obedece a normas, como delimitação e uso, estabelecidas pelos próprios pescadores, que delimitam as áreas do rio onde se pode ou não praticar a pesca com grandes redes.

Manacapuru faz parte de um circuito de pesca de exportação vinculada aos bagres, sendo que a pesca tradicional, de subsistência, do peixe de escama, passa a concorrer com a pesca dos peixes de couro, pois:

> A partir do final da década de 70 e início da década de 80 do século 20, essa forma de pesca no rio sofreu profundas alterações. Tem-se, portanto, a partir desse momento, a expansão do capital da pesca na várzea de Manacapuru por meio das instalações dos frigoríficos na sede do município [2012, p. 249-250].

Manacapuru, como contido no PDIRMM, apresenta potencial pesqueiro, inclusive com mudanças expressivas no que se refere às espacialidades, visto que há mudanças na apropriação do Rio Amazonas no trecho de sua margem direita que se encontra em frente à sede municipal, indo tanto para montante quanto para jusante, com organização espacial vinculada às atividades pesqueiras.

É necessário, contudo, que se considere as mudanças no padrão de produção dos ribeirinhos da várzea de Manacapuru, pois ao se estabelecer o discurso de um Polo Pesqueiro para o município, corre-se o risco de acirrar a disputa pelo pescado, incorrendo em conflitos que ora já são observados, ou seja, o avanço da pesca comercial em locais onde historicamente se estabeleceu a pesca de subsistência, complementar à dieta dos agricultores, mas não como objeto de exploração comercial.

O conflito entre agricultores e pescadores em Manacapuru não é novidade. Mas nas últimas décadas tem se acirrado pela disputa nos lagos e pela captura de peixes de escama, que fazem parte da dieta alimentar dos ribeirinhos. Já a pesca do bagre é realizada para exportação, por não fazer parte da dieta, sendo contudo muito apreciado fora do Amazonas e do Brasil. Isso significa que o discurso trazido no contexto do PDIRMM precisa especificar que tipo de pesca se quer incentivar e em que nível isso poderá causar desestruturações do ponto de vista das espacialidades preexistentes. O capital na pesca, como apontou o geógrafo, pode levar a um processo de desestabilização da agricultura e dependência do ribeirinho frente ao capitalista.

Portanto, não é somente atribuindo uma *vocação* ao lugar, por meio de um discurso que evoca um potencial já existente, que se vai resolver questões estruturais da organização socioespacial ribeirinha no contexto de Manacapuru e da RMM. O Polo Pesqueiro leva à exploração do ribeirinho pelo capital na pesca, à desistência da agricultura, à falta de gêneros

básicos da produção varzeana nos mercados locais e regionais e ao conseqüente aumento de preços de produtos tradicionalmente básicos na dieta amazônica[37].

Careiro da Várzea constituim de todos os municípios da RMM, aquele com a maior predominância de população rural. De uma população estimada pelo IBGE em 2013 de 26.722 habitantes, somente mil habitantes vivem em sua sede. É a menor de todas as sedes municipais no contexto metropolitano.

O município, apresentado no PDIRMM como Polo Pecuário, é importante fornecedor de hortaliças e frutas para a metrópole, mesmo tendo o seu território constituído em cerca de 95% por várzea. Segundo dados da Associação do Paraná do Careiro da Várzea, a produção em 2011 constituiu em mais de 10 toneladas de abóbora, cupuaçu e macaxeira, e entre 5 e 10 toneladas de goiaba e couve. Toda essa produção foi destinada à metrópole.

Quanto à pecuária, o município conta com um rebanho estimado em 75 mil cabeças de gado, o que lhe confere importante função na distribuição de leite e derivados, especialmente queijos. Falta, contudo, investimentos sistemáticos que viabilizem a potencialização de um real Polo Pecuário, o que configura uma prática que distancia o discurso estabelecido, do real existente. Careiro da Várzea possui potencial para se constituir em importante fornecedor de carne, leite e derivados à metrópole, além de fornecer também hortaliças e frutas, mas é preciso quem para isso ocorrer, se rompa a barreira do discurso e se comece a planejar e viabilizar o potencial já existente.

O município de Rio Preto da Eva constitui passagem obrigatória entre a metrópole e Itacoatiara. Surgido, localizado e cortado pela rodovia AM-010, seu núcleo urbano se destaca por ser o destino dos manauenses, que aos finais de semana buscam lazer no rio que corta, ou melhor, inicia a cidade. O trecho do Rio Preto (daí o nome do município) que passa pela cidade e é intensamente utilizado, especialmente aos finais de semana e feriados, já passou por alterações de cunho antrópico para adaptá-lo às atividades de lazer.

Até a década de 1990 o município se destacava pela produção de laranjas, o que

---

[37] A partir do ano de 2012 o preço da farinha de mandioca, um dos principais produtos da dieta amazônica, teve desde então elevação de 250%, segundo matéria do jornal A Crítica, de outubro de 2013. Segundo o DIEESE, o valor da cesta básica em Manaus fechou o ano de 2013 em R$ 307, 71, com um acréscimo de 6,01% em relação a 2012. A farinha foi a principal responsável por esse aumento, pois em 2013 teve aumento de 41%. em 2009 o quilo da farinha custava R$ 2,00, saltando em 2013 para até R$ 8,00, algo impensado para um alimento tão comum na mesa do amazônida. As explicações repousam sobre os períodos de seca nos rios quanto do fato de que muitos ribeirinhos deixaram a atividade do cultivo da mandioca e produção de farinha para se dedicar exclusivamente à pesca. Pelo menos em Manacapuru, isso pode em parte ser confirmado.

inclusive fez com que fosse criada uma festa, a festa (atualmente feira) da laranja, comemorada na segunda quinzena do mês de agosto para dar ênfase ao produto que identificava o município. Entretanto a produção de laranjas caiu ao ponto de o município continuar com a festa, mas se distanciando significativamente do que já produziu anteriormente.

No PDIRMM este município é apresentado como Distrito Sustentável, uma categorização que difere dos demais, que constituem polos. Diferentemente dos demais núcleos urbanos da RMM que estão à margem de rios mais expressivos, ou ainda ligados à metrópole por meio de rodovias que os coloquem em posições mais estratégicas como Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva constitui um enclave entre Manaus e Itacoatiara, sendo mais uma rota de passagem entre duas cidades mais importantes da RM, do que realmente um Distrito Sustentável como o Plano Diretor Metropolitano o qualifica.

Mas esta diferenciação que o PDIRMM estabelece para Rio Preto da Eva não vai significar que o município não possua vantagens em sua localização, aparentemente desvantajosa em relação aos demais. Estando diretamente articulado à metrópole por meio de um importante eixo estruturante de expansão como a AM-010, o município se constitui num importante vetor de expansões futuras, o que já pode ser vislumbrado com as expansões imobiliárias que ocorrem a partir da metrópole naquela direção, mesmo estando ainda distantes de seu núcleo sede.

Rio Preto da Eva, a exemplo de Iranduba, é o núcleo urbano mais próximo à metrópole, distando desta, como já dito anteriormente, há 65 quilômetros de distância, sendo a segunda cidade, depois de Iranduba, mais próxima à metrópole, ligada a ela por meio de rodovia, apresentando portanto potencial de expansão futura para o setor imobiliário, tal como ocorre na margem direita do Rio Negro. O fato de apresentar contigüidade à metrópole, aliado também ao fato de estar relativamente próxima a ela, lhe confere tais vantagens para expansões. Além disso, Rio Preto da Eva já possui potencial turístico de uma cidade cujo balneário é atrativo aos manauenses, potencializando também um agregado de valor ao setor imobiliário.

O discurso contido no PDIRMM para Rio Preto da Eva, que sustenta a pretensa *vocação* de um Distrito Sustentável, na verdade contém nas entrelinhas a estratégia de controle mais rígido daquele espaço estratégico para a expansão do capital em várias frentes, mas tendo como protagonista o setor imobiliário. As estratégias de controle mais rígido do espaço aparecem no PDIRMM em duas frentes principais, sendo a primeira delas ao sul da RMM na margem direita, em Iranduba, que contém um plano específico dentro do PDIRMM. A segunda fica ao norte, com

Rio Preto da Eva, cujo controle se estabelece via discurso de sustentabilidade.

A estratégia de selecionar espaços específicos na RMM e legitimá-los pela via jurídica no PDIRMM pode ser percebida como a indução, uma direção ao processo de metropolização do espaço na Amazônia Ocidental.

O Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus constitui a ferramenta de legitimação jurídica, oriunda da ação política de se instituir uma região metropolitana a partir de uma realidade pouco provável para tal, visto que, como já mencionado nesta tese, Manaus se constituía em uma metrópole, mas pelos padrões históricos de ocupação e estabelecimento dos núcleos urbanos dispersos, não havia um processo de integração como aquele para o qual o conceito de região metropolitana foi estabelecido. O real não era como aquele, e o conceito, que já empobrece o real, neste caso empobreceu-o mais ainda. Outrossim, o PDIRMM emprega forte dimensão ideológica quando afirma as *vocações* dos municípios que fazem parte da RMM.

Além dos discurso, o PDIRMM possui também todo um aparato jurídico existente por meio das leis de uso e ocupação do solo metropolitano, especialmente em sua margem direita, ou seja aquela área que mais expressa o processo de metropolização. Igualmente, as atribuições da Secretaria da Região Metropolitana de Manaus (SRMM) são legitimadas por lei, cimentando o fator jurídico contido na tríade analítica que também envolve o político e o ideológico, dimensões cuja imbricação é uma nova realidade socioespacial, expressa na metropolização induzida.

Outrossim, O Plano Diretor da RMM faz ainda importantes menções à *vocação* da região no que se refere à floresta, aos rios, ao verde, enfim, à *venda* de uma imagem, ou o reforço dela, de uma singularidade vinculada à dimensão natural, que sempre esteve atrelada à Amazônia desde a época dos cronistas que por ela passaram e a descreveram.

Aí reside a diferença que o discurso tenta estabelecer, de uma região metropolitana verde, com dimensões territoriais superlativas, mesmo com uma urbanização dispersa e elevada concentração urbana em alguns núcleos, em que realmente o verde faz parte da tonalidade e da paisagem predominante, dentro da área delimitada e legitimada juridicamente como sendo a RMM. Este, talvez, seja realmente o principal aspecto de sua singularidade, posto que apresenta nova forma de conceber uma região metropolitana, não pela ausência do urbano, mas pelo meio geográfico em que se encontra, onde o tempo e o espaço possuem características distintas daquelas para qual o conceito foi produzido.

Dessa forma, a RMM apresenta múltiplos aspectos em seu interior, não menores que os

múltiplos interesses na produção de um espaço induzido pela ação política, ao estabelecer ideologicamente um discurso que ao mesmo tempo em que aponta a necessidade de ser igual às demais regiões metropolitanas, afirma também o diferente, o singular, nos adjetivos trazidos no contexto dos discursos ideologicamente produzidos para esse fim e legitimados no seu Plano Diretor.

O PDIRMM representa um processo de dominação que se estabelece via legitimidade jurídica. O marco jurídico que ele representa possibilita as articulações entre os agentes produtores do espaço, que Lipietz vai chamar de processo em que há a dominação sobre a produção e o uso do espaço, sendo que :

> […] as próprias modalidades da articulação devem ser compreendidas como um processo, onde o modo dominante domina, dissolve, integra o modo dominado segundo fases sucessivas nas quais se modificam as regras de funcionamento da totalidade social [1987, p. 23].

O pensamento de Lipietz ao tratar das relações entre capital e espaço mostra as combinações que, imbricadas, se espacializam e conferem novas expressões socioespaciais, contendo o modo dominante e o dominado, muito embora não se possa afirmar que o modo dominado desapareça por completo, visto que surgem as resistências à dominação. Ele sustenta que:

> Toda formação social é uma estrutura complexa, de relações sociais, unidas ao nível das instâncias econômicas, jurídico-políticas e ideológicas. Ela se apresenta como uma articulação de combinações-tipo de relações, unidas ao nível destas três instâncias e determinadas pelas relações de produção […] [1987, p. 22].

Aqui há a apresentação das dimensões que estamos defendendo para explicar o processo de institucionalização da RMM, exceto a instância econômica, que entendemos constituir, para a realidade que estamos abordando nesta região metropolitana, mais um resultado do que uma causa em si. E por que um resultado e não uma causa?

Antes que se institucionalizasse a RMM e lhe fosse conferido um marco jurídico delimitado, já havia um potencial econômico contido no espaço, que passou a ser delimitado como região metropolitana. Já havia, no caso dos municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo

Airão, bem como Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Itacoatiara, as rodovias que possibilitavam a articulação com a metrópole. Isto, acrescido de outras potencialidades, confere importância econômica ao espaço.

Ocorre, contudo, que especialmente na margem direita do rio Negro antes da RMM e da construção da ponte, o potencial econômico existente não havia passado por fase de ampliação e transformação tão rápida e evidente, quanto após a institucionalização da RMM e a consequente construção da ponte sobre o Rio Negro. É assim que a dimensão política ao institucionalizar a RMM e construir a ponte, amplia o econômico já existente, sendo, desta forma, esse econômico mais a conseqüência de ações e determinações políticas, que o impulsionaram, do que o refazer e ampliar as potencialidades econômicas em si mesmas. Precisou-se da indução a um processo de metropolização para que o potencial fosse deflagrado.

É por isso que não negamos a importância de uma dimensão econômica, mas sua inserção não aparece em nosso esquema triádico em função de a considerarmos uma expressão, ou uma dimensão resultante do político, do jurídico e do ideológico. Afinal, a expansão do setor imobiliário e os equipamentos implantados pelo Estado na margem direita do rio Negro somente iniciaram de fato, com exceção da própria rodovia AM-070, que é obra dos anos 1960, a partir de 2007 com a RM e ampliaram-se a partir de 2011, com a inauguração da ponte, como será visto no capítulo 4.

A dimensão econômica, aquela que faz do espaço e especialmente do espaço urbano a condição de realização da produção e reprodução do capital, não encerra-se em si mesma, como apregoam aqueles que tentam explicar todos os fenômenos relacionados à produção e reprodução do espaço apenas por esta dimensão. Ela, dialeticamente, constitui a causa e o efeito das transformações e não a causa e o efeito em si mesmos. Há sempre a determinação política, um marco jurídico e uma dimensão ideológica concretizada pelos discursos, que se imbricam a conferem uma expressão ao econômico.

Quanto a essa aparente subordinação do econômico à tríade político-jurídico-ideológico que fazemos, ela tanta explicar o que ocorreu e ocorre no contexto específico da RMM, e de forma alguma tenta tecer um quadro geral, reconhecendo que nas ciências argumentativas, como é o caso da Ciência Geográfica, a tentativa de generalização corre o risco de se resumir o geral a partir da realidade dos espaços hegemônicos, empobrecendo, neste sentido, a riqueza e o potencial de análise encontrados nos espaços não hegemônicos, quase sempre explicados por

matrizes teóricas de realidades distantes.

Como já sustentamos no capítulo 1, o processo de produção do espaço na Amazônia ocorreu por ações políticas jurídicas e ideológicas desde o período colonial, sendo o econômico a expressão das imbricações destas dimensões. Mesmo quando a região se insere no capitalismo internacional na posição subordinada de fornecedora de matéria-prima como a borracha, as dimensões da tríade estiveram a balizar os processos de exportação, seja nas guerras fiscais e de tentativas de controle da maior parcela dessa exportação entre Manaus e Belém, seja na construção de monumentos que evocavam a riqueza produzida no lugar.

É possível encontrara tanto na Geografia quanto fora dela, análises que se baseiam na articulação das dimensões econômica, política, jurídica e ideológica. Roberto Lobato Corrêa [1987; 2002] as menciona para analisar a produção da rede urbana na Amazônia e para elaborar sua análise funcional do espaço intraurbano da cidade capitalista. Ana Fani Alessandri Carlos [2007, p. 21], cujas análises são de raiz historicista marxista-lefebvriana sustenta que:

> […] que a análise deve captar o processo em movimento e, no mundo moderno, esta orientação sinaliza a articulação indissociável de três planos: o econômico (a cidade produzida como condição de realização da produção do capital – convém não esquecer que a reprodução das frações de capital se realizam através da produção do espaço), o político (a cidade produzida como espaço de dominação pelo Estado na medida em que este domina a sociedade através da produção de um espaço normatizado; e o social (a cidade produzida como prática sócio-espacial, isto é, elemento central da reprodução da vida humana). Esses três planos revelam dimensões, como aquelas de local e global; tendo como pano de fundo o processo de mundialização da sociedade, enquanto construção da sociedade urbana / espaço mundial.

A autora elege em sua análise sobre a cidade três planos em que sustenta a explicação do espaço urbano a partir de categorias como produção do espaço e cotidiano, um contraponto aos raciocínios estruturalista e funcionalista, também presentes nas análises geográficas para explicar a cidade, o urbano e o metropolitano.

No que se refere ao Estado, como o que domina a sociedade através da produção de um espaço normatizado, (normatizado via dimensão jurídica), talvez caiba a reflexão de este domínio não é absoluto, na medida em que os grupos sociais que não estão inseridos completamente na ordem idealizada da cidade perfeita e normatizada, acabam por fazer as próprias estratégias de produção do espaço. Um espaço que não se estabelece sobre as normatizações idealizadas da

visão da cidade burguesa. O resultado são as ocupações irregulares, as favelas, os bolsões de pobreza, que se apresentam fora da norma e, ao contrário da dominação, mostram mesmo é a inércia do Estado, que se revela incapaz de resolver questões básicas como aquelas vinculadas à moradia, condição primordial do direito à cidade..

No contexto da Região Metropolitana de Manaus, o Estado mostrou-se quando a institucionalizou, quando fez com que se estabelecesse a dimensão normatizada juridicamente por meio de um Plano Diretor Metropolitano e pela implantação de infraestrutura como escolas de tempo integral, cidade universitária e a ponte.

Mas o delimitar e o normatizar não significa afirmar um controle absoluto, e isto se confirma com as variadas tentativas de ocupações irregulares que ocorreram às margens da rodovia AM-070, na margem direita do rio Negro, em plena área escolhida para pilotar o processo de metropolização induzida via estruturas estatais e expansão do setor imobiliário. O PDIRMM, em nenhum ponto, prevê a produção de ocupações irregulares ou favelas e se elas constituem uma realidade, ou pelo menos a tentativa de se estabelecer enquanto tal, mostra que o controle e a norma podem ser falhos.

Figura 17 – Uma ocupação na rodovia Manuel Urbano pouco depois da inauguração da ponte. Na sociedade cujo acesso à terra e à moradia não constitui privilégio de todos, pode-se concluir que a foto mostra também um processo de metropolização desta sociedade desigual. É um processo que foge à norma desejada e mostra o descontrole do Estado sobre uma sociedade que busca as próprias estratégias de ter o seu direito à cidade, nesta caso à região metropolitana.
Fonte: Jornal A Crítica/2011.

Milton Santos também em muitos de seus trabalhos procede à análise da produção do espaço a partir de dimensões, não deixando de reconhecer as estratégias dos segmentos subalternos nesse processo. Ao distinguir a pobreza da miséria ele nos fornece a reflexão sobre a importância de tal distinção no contexto da sociedade de classes e de uma geografia compartimentada por esse tipo de sociedade, sendo que:

> O exame do papel atual dos pobres na produção do presente e do futuro exige, em primeiro lugar, distinguir entre pobreza e miséria. A miséria acaba por ser a privação total, com o aniquilamento, ou quase, da pessoa. A pobreza é uma situação de carência, mas também de luta, um estado vivo, de vida ativa, em que a tomada de consciência é possível [2007, p. 132].

Aí reside a razão pelo qual, neste espaço pretensamente controlado pelo Estado e normatizado juridicamente pelos Planos Diretores urbanos ou metropolitanos, também ocorram as resistências, as formas de se estabelecer dos pobres, cuja expressão socioespacial será a favela, o bairro popular, a paisagem *caótica* ou monótona das *casinhas todas iguais* e da mesma cor, a ampliar um horizonte que se mostra e se perde na tentativa de produzir um igual que na verdade é oriundo da diferença de classes que se espacializam nas metrópoles e em suas regiões metropolitanas.

Outro autor que baseia em uma de suas obras a análise a partir de dimensões que se imbricam na produção do espaço, é o já citado Alain Lipietz. Ele traduz de forma especial o econômico como resultante das imbricações políticas, jurídicas e ideológicas, quando, por exemplo, afirma que:

> Os diversos compradores visam a tal ou qual modo de inscrição, nesta ou naquela estrutura desta esfera; os proprietários se situam em relação a este espaço jurídico e a suas conotações ideológicas. Quanto ao Estado, (instância política), está em condições de, na busca das finalidades que lhe são designadas (essencialmente a manutenção da estrutura social), modificar a divisão econômica e social do espaço – como o próprio espaço jurídico – mediante tal ou qual prática específica. E assim por diante... [1987, p. 18].

Isto sustenta o que já foi afirmado, ou seja, já existe uma dimensão econômica no espaço, mas esta pode ser refeita, modificada, valorizada e mesmo desvalorizada pelas dimensões política, jurídica e ideológica. A isto cabe acrescentar que o que ocorre principalmente em Iranduba, na RMM, é um processo de valorização da terra e a consequente metropolização do

espaço, processos que ocorrem na medida em que o Estado institui uma região metropolitana, estabelecendo um marco jurídico de atuação e expansão, contidos em seu Plano Diretor e sustentados pelos discursos que evocam as *vocações* de cada município que foi tornado juridicamente metropolitano, muito embora, em sua expressão socioespacial, o processo ainda esteja no início, e em outros, como em Careiro da Várzea, ele sequer exista por condições que ainda serão abordadas no capítulo 4.

Assim, a dimensão jurídica contida no PDIRMM expressa também a dimensão política expressa nas intencionalidades existentes em seu contexto. O ideológico está nos discursos, em cada parágrafo, frase ou palavra, que de alguma forma tenta legitimar o conteúdo do plano. Considerando que a RMM difere em extensão territorial, padrão de ocupação e de fluxos, das demais regiões metropolitanas brasileiras, afirmamos a produção induzida a partir da imbricação triádica e o econômico em sua reprodução, como expressão socioespacial, como um novo espaço, também da mesma.

Para o entendimento desse processo, passaremos a proceder no capítulo seguinte a uma divisão metodológica da RMM em três segmentos espaciais específicos, de um total de quatro, com o da metrópole, sendo que esta já foi objeto específico de análise no capítulo 2, para argumentar sobre as diferenças que existem no contexto de uma região metropolitana de dimensões superlativas.

Capítulo 4 – Além da metrópole, os três segmentos espaciais no contexto da Região Metropolitana de Manaus: uma proposta de compreensão de sua heterogeneidade socioespacial

O fato de que, no mundo de hoje, o discurso antecede quase obrigatoriamente
uma parte substancial das ações humanas - sejam elas técnica, a produção, o consumo, o poder - explica o por quê da presença generalizada do ideológico em todos esses pontos. Não é de estranhar, pois, que realidade e ideologia se confundam na apreciação do homem comum, sobretudo porque a ideologia se insere nos objetos e apresenta-se como coisa.
(Milton Santos, 2007, p .39).

A Região Metropolitana de Manaus, pela sua extensão territorial, é expressivamente heterogênea do ponto de vista da produção socioespacial. Essa heterogeneidade, contudo, não pode ser interpretada somente a partir de seus pontos cardeais, um recurso que pouco ou quase nada explica a realidade dos lugares.

O Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus, conforme pôde ser visto no capítulo anterior, e expressa no mapa 06, traz uma divisão da RMM em três sub-regiões metropolitanas, sendo estas: central (da metrópole), norte (Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Itacoatiara) e oeste (Manacapuru, Novo Airão, Iranduba e Careiro da Várzea). O Plano não apresenta uma definição mais sólida, que considera a realidade socioespacial, o meio natural, as articulações ou ainda a integração entre estes municípios. Trata-se de uma divisão que inclusive do ponto de vista dos pontos cardeais também está equivocada, visto que, se tomada a metrópole como referencia central, como de fato é feito, Careiro da Várzea, Iranduba e Itacoatiara não corresponderiam à denominação de estarem a oeste e a norte, como apresentados no mapa 06. Na verdade estão, respectivamente, ao sul e ao leste da metrópole.

Neste capítulo, propomos, como já anunciado no final do capítulo anterior, uma análise da RMM tomando como critério de entendimento não os pontos cardeais, mas os processos

socioespaciais que ocorrem no contexto de sua ampliada extensão territorial. Tratam-se, portanto, daquilo que estamos denominando de segmentos espaciais, historicamente produzidos com importante influência das dinâmicas do meio natural, que na escala da Amazônia não podem ser olvidados em nome do impérios da técnica, dos tempos rápidos ou ainda dos espaços contínuos.

Os dois principais biomas, ou domínios morfológicos da Amazônia, a várzea e a terra firme, devem ser considerados quando se fala em produção socioespacial, com toda a complexidade que o termo carrega, pois tanto a atuação do Estado, na indução ao processo de metropolização do espaço, quanto as dinâmicas vinculadas ao setor imobiliário, estarão fortemente influenciados por estas características do meio natural, especialmente no que se refere à sazonalidade das enchentes e vazantes dos rios da região, que alteram o cotidiano não somente dos espaços rurais, mas também o das cidades, sendo que algumas chegam a inundar completamente, como Careiro da várzea, que por isso denominamos aqui de cidade anfíbia, uma alusão ao viver em dois ambientes, o terrestre e o aquático, sem que se pretenda uma biologização do fenômeno natural, sem negar, contudo, sua repercussão na produção socioespacial.

Os três segmentos são: 1) o da margem direita do Rio Negro, que passa pelas transformações socioespaciais mais rápidas e evidentes, especialmente após a inauguração da Ponte Rio Negro, que liga Manaus ao município de Iranduba; 2) o da várzea, cuja maior expressão está no núcleo urbano de Careiro da Várzea, onde o processo de metropolização, à despeito de, como Iranduba, estar próximo à metrópole, não chegou, justamente pelas condições de se constituir várzea, estando dessa forma sujeito às inundações sazonais, ou seja, a um tempo cíclico e ecológico, ainda que não se possa afirmar que este tempo predomine ali de forma absoluta; 3) o segmento espacial rodofluvial, contíguo à metrópole por meio de rodovias, mas também por rios, excetuando-se neste caso, os núcleos urbanos de Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva, cuja relação com os rios não é de articulação com Manaus via ir e vir, de transporte, mas de uma relação econômica vinculada às atividades de lazer e turismo.

Há ainda o quarto segmento, o da metrópole, que constitui o eixo articulador dos demais segmentos e que os influencia. Cabe ressaltar que, à exceção de Itacoatiara, todos os demais municípios pertenceram territorialmente a Manaus antes de serem emancipados. Todos, em alguma época, constituíram distritos daquela que viria a ser a metrópole. A importância do segmento da metrópole é apresentada no capítulo 2, como um segmento espacial específico, dada

a sua envergadura do ponto de vista histórico e socioespacial.

Portanto, de uma forma geral, são quatro os segmentos espaciais, mas neste capítulo a análise irá recair sobre três, e suas relações com a metrópole, visto que esta já constituiu capítulo à parte, como já apontado acima. Pela importância da análise e pelo seu fechamento, que analisa as imbricações da dimensão analítica triádica do político, jurídico e ideológico, o capítulo será mais extenso que os demais.

4.1. Olhando para a margem direita: a ponte Rio Negro e a expansão imobiliária em Iranduba

Cada um dos segmentos espaciais representa especificidades no contexto maior da RMM, o que contempla também a dimensão territorial dos municípios que a compõem, daí a necessidade em realizar estes recortes na pesquisa, posto que a maior parte dos os municípios são limítrofes mas as sedes municipais em geral não o são.

Reconhecemos que estabelecer tipologias e divisões para uma análise espacial pode ser arbitrário, pois recortes e limites nem sempre coincidem com a dinâmica socioespacial. Reconhecemos também que qualquer tentativa de explicar o real é sempre mais pobre que esse real. Mas a interpretação desse real, convertida em realidade, pode contribuir com uma visão mais crítica para se pensar a produção do espaço e o processo de metropolização na Amazônia Ocidental, o que irremediavelmente leva à dimensão analítica triádica que sustentamos nesta tese.

Em nosso recorte, a margem direita do Rio Negro ganha relevância no sentido de que constitui a parcela da RMM onde se pode constatar mais evidentemente a existência de um processo de metropolização do espaço em curso, tendo a Ponte Rio Negro como um importante indutor do processo.

4.1.1 – A Ponte Rio Negro como indutor da metropolização da margem direita

No estabelecimento da Região Metropolitana de Manaus um importante objeto geográfico é fundamental no processo ora em curso de produção do espaço na margem direita do

rio: a ponte Rio Negro.[38]

Em que nível uma ponte, enquanto importante objeto geográfico, pode contribuir para o rompimento de espacialidades pretéritas e a produção de novas espacialidades, neste caso espacialidades metropolitanas?

A resposta a tal questionamento não é simples, ainda mais se forem consideradas as dimensões produtoras do espaço, como a política, jurídica e ideológica, que imbricadas formam a dimensão socioespacial. Poderíamos ainda acrescentar uma outra dimensão, ou seja, uma dimensão econômica. Mas por quê esta não faz parte de uma dimensão específica nesta tese?

Consideramos aqui que o econômico não existe em si mesmo. Ele é produzido por forças combinadas a partir das ações que se dão em âmbito político. Da mesma forma que também não se pode negar uma dimensão jurídica a legitimar a dinâmica econômica, especialmente no que se refere à propriedade em geral e à propriedade da terra em particular. No que se refere à dimensão ideológica, dependendo do que se quer vender ou comprar, se produz um discurso específico, ora valorizando, ora desvalorizando as coisas, objetos e lugares. É nesse sentido que compreendemos aqui que o econômico se acha imbricado às três dimensões que apontamos. Isto não significa secundarizá-lo, ao mesmo tempo em que não o colocamos como o primado de todas as transformações que ocorrem na dimensão socioespacial.

Uma ponte pode constituir importante vetor de aumento de circulação, de rompimento de descontinuidades espaciais, de valorização da terra e, no caso específico que estamos considerando, também de metropolização do espaço.

A ponte Rio Negro é a maior ponte com trecho estaiado do Brasil, com 3,6 quilômetros de extensão total. A construção consumiu 20 mil toneladas de aço, mais de um milhão e meio de sacas de cimento, 47 mil metros cúbicos de base solo-areia-seixo e 72 mil toneladas de revestimento betuminoso. O custo deste envergado empreendimento, segundo informações oficiais do Governo do Estado do Amazonas, foi de R$ 1,099 bilhão, sendo que 513 milhões foram custeados pelo Governo do Amazonas e 586 milhões financiados pelo Banco nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Foi incluída na primeira fase do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo Lula.

De forma geral, do ponto de vista ideológico, as pontes representam a pujança econômica, o progresso de determinado lugar, ultrapassando não somente os obstáculos do meio

---

[38] A ponte se chama oficialmente Ponte Rio Negro.

físico, mas também quebrando as barreiras de um pretenso *atraso* dos lugares, uma vez que o rompimento de descontinuidades espaciais são vistos como um primado da técnica, da engenharia e, por consequência, da pujança de determinado lugar.

Mariana Fix [2009] faz uma análise sobre a inauguração da ponte estaiada sobre o rio Pinheiros, na metrópole paulista, em 2008, e o significado que isso teve no que se refere à questão imobiliária. Para a autora os impactos gerados com a construção dessa ponte se estendem para além dos aspectos estéticos e visuais, engendrando uma multiplicidade de fatores que envolvem a reprodução do capital via setor imobiliário, além de importante suporte ideológico viabilizado pela propaganda que uma obra desse porte pode gerar.

A prefeitura paulistana pretendia com a obra estabelecer uma espécie de *chamariz* para o setor imobiliário, o que de certa forma coincide com o processo que se percebe na RMM com a construção da ponte Rio Negro, em que ali o setor imobiliário protagoniza, juntamente com o Estado, as transformações socioespaciais, produzindo novas espacializações e espacialidades, igualmente constituindo um atrativo ao avanço desse setor . Segundo descrição da autora:

> Em 10 de maio de 2008, foi inaugurada a ponte estaiada sobre o rio Pinheiros, com desfile de carros antigos, palanque de políticos de diversos partidos e protestos de ciclistas e moradores de favelas da região. Anunciada como novo cartão-postal de São Paulo, virou capa de muitas revistas e motivo para cartazes e anúncios publicitários de todo tipo. A maior obra de infraestrutura realizada na cidade nos últimos anos tem capacidade para 8 mil carros por hora; em sua construção, consumiu 492 toneladas de cabos de aço, 58.700 metros cúbicos de concreto e 7 mil toneladas de aço. A solução dos tabuleiros suspensos por cabos – mais complexa do que uma transposição convencional do rio e ainda pouco experimentada no Brasil – produziu a espetaculosidade almejada pela prefeitura, que pretendia fazer da obra um "chamariz" para o mercado imobiliário, mais do que uma solução para o problema viário [2009, p. 41].

Considerada uma importante obra dentro da metrópole paulista, a ponte estaiada sobre o rio Pinheiros tinha um objetivo que ultrapassava o discurso oficial do já conhecido problema viário. Na verdade constituía uma estratégia de revigoramento do setor imobiliário.

Parece que as pontes visam mostrar a grandeza de uma causa, de uma economia, de uma região ou país que se apresenta ao tão almejado *desenvolvimento*, cujo discurso se concretiza nas formas espaciais como monumentos e pontes, sendo que estas ainda possuem o adicionante de transpor obstáculos e romper descontinuidades espaciais. Por outro lado, as pontes também integram os lugares, mesmo que essa integração acabe por obedecer a um conjunto de interesses,

que por sua vez irão gerar conflitos e produzir novas espacialidades.

Os momentos que marcam as inaugurações das pontes não são menos pomposos que os discursos e o próprio objeto geográfico que representam. Eles entram para a história dos lugares e cristalizam o momento político vivenciado.

Na ponte do rio Pinheiros teve o desfile de carros antigos, a presença de políticos e de cidadãos comuns protestando por serem excluídos de um processo que mascara o objetivo de valorizar determinados segmentos sociais em detrimento de outros, sendo que as metrópoles reproduzem a condição de espaços produzidos na forma de segregação, priorizando os automóveis e reduzindo espaços de circulação de pessoas que não estejam no circuito do consumo do transporte individual. Tudo isso para estabelecer um objeto geográfico que se encrava ao meio de importantes bairros de alto padrão da capital paulista, como o Morumbi, campeão em lançamentos imobiliários de prédios de apartamentos e Cidade Jardim, bem como a polos empresariais e ao aeroporto de Congonhas.

Na realidade posta com a construção da ponte sobre o rio Pinheiros, segundo Fix, "[…] não há espaço para os moradores da favela ao lado, o Jardim Panorama, assediados pela construtora para se mudarem antes da inauguração" [p. 43].

A produção de espaços monumentais, aqueles das grandes obras como as pontes, não presume a existência dos segmentos mais pobres, cuja expressão espacial destoa da estética e monumentalidade almejadas. Assim foi com a ponte sobre o Pinheiros, no interior da maior metrópole brasileira. Assim também foi com a ponte Rio Negro, muito maior em extensão tanto ao nível do rio quanto do empreendimento. Os lugares mudam, mas os processos podem se assemelhar.

Figura. 18 – Inauguração da ponte estaiada sobre o Rio Pinheiros em maio de 2008. Ao fundo se observa os edifícios a que o empreendimento vem agregar ainda mais valor. Trata-se de uma ponte que liga a metrópole paulista ela mesma, valorizando bairros e áreas do entorno.
Fonte: webluxo.com.br

Quando da época de inauguração da Ponte Rio Negro no mês de outubro de 2011, a euforia acompanhava a expectativa tanto da classe política amazonense quanto da população de Manaus e da margem direita do rio Negro. A mídia local anunciava com certo grau de ufanismo o acontecimento que para muitos era a realização de sonhos antigos, pois a travessia por balsas representava um obstáculo ao ir e vir constante e com descontinuidade espacial que impedia os fluxos de forma mais constante e direta. O portal do Governo do Amazonas anunciava o fato com a euforia já esperada para um evento desta magnitude assim expressando o momento da inauguração:

> O governador Omar Aziz e a presidenta Dilma Rousseff inauguram às 10h de segunda-feira, dia 24 de outubro, data do aniversário de Manaus a Ponte Rio Negro. Com 3.595 metros de comprimento, a primeira ponte de grandes dimensões construída sobre um rio em solo amazônico é também a maior ponte estaiada (com 400 metros de trecho suspensos por cabos) do Brasil em águas fluviais e a segunda no mundo, atrás apenas da ponte sobre o rio Orinoco, na Venezuela. Por isso, ao lado do Teatro Amazonas, vem sendo considerada o maior e mais importante monumento arquitetônico do Estado, além de representar um marco na integração da Região Metropolitana de Manaus (RMM), criada em 2007 com oito municípios amazonenses e cerca de 2 milhões de habitantes.

> O empreendimento, que liga Manaus ao município de Iranduba (a 27 quilômetros da capital), representa muito mais que uma solução logística para o escoamento da produção e o transporte de pessoas. A ponte abre uma leque de novas oportunidades e de desenvolvimento socioeconômico para o interior. Com a ponte Rio Negro, o Governo do Amazonas vai fomentar a economia e ampliar a oferta de equipamentos públicos principalmente nos municípios da RMM diretamente influenciados pelo empreendimento: Manaus, Iranduba, Manacapuru e Novo Airão [www.amazonas.am.gov.br].

O conteúdo veiculado no site oficial do Governo revela a importância política da ponte enquanto importante bandeira de dois governos: o de Eduardo Braga e o de Omar Aziz. O primeiro, que durou de 2003 a 2010, foi o responsável pela institucionalização da RMM em 2007, o mesmo ano do início das obras da ponte. O segundo era Vice-Governador e a partir do início de 2011 se tornou Governador de fato via eleições, sendo aquele que a concluiu e inaugurou. A presença da Presidente da República e do seu antecessor parece repetir a divisão dos méritos de cada um em escala federal, deixando clara a importância da dimensão política da ponte no contexto metropolitano.

No conteúdo da matéria ainda se pode constatar a data contendo forte simbolismo, ou seja, a do aniversário da metrópole, aliado ainda à reprodução dos discursos que evocam a grandeza da Amazônia e do Amazonas, historicamente reproduzida quando se quer auferir algum dividendo político, social, ou econômico na região.

Manaus agora possui dois fortes símbolos[39] a alimentar o discurso de grandeza. O primeiro mencionado na matéria é o Teatro Amazonas, com toda a sua carga simbólica e ideológica, existente enquanto recordação de uma espacialidade pretérita, oriunda do período de farta exportação da borracha. O segundo aponta para o presente de progresso e para o futuro metropolitano, global, em que a Amazônia Ocidental passa a se inserir, sendo a ponte o objeto geográfico que representa este processo. A RMM nesse sentido representa a possibilidade de inserção. Eis aí um forte elemento ideológico, que na verdade não é novo na Amazônia Ocidental, tendo surgido já no século XIX, com a emancipação da Província do Amazonas.

---

[39] Há ainda um outro objeto geográfico inaugurado no dia 9 de março de 2014 que se tenta impor como um elemento de identidade da cidade de Manaus. Trata-se da Arena da Amazônia, um estádio de futebol construído para sediar jogos da copa do mundo de 2014. A Arena foi construída no mesmo terreno que comportava o antigo estádio Vivaldo Lima (Vivaldão), demolido para dar lugar ao estádio de feições modernas, sobre o qual recai forte discurso de modernidade e do ufanismo da capital amazonense como uma das sedes da Copa do Mundo.

Figura 19 – Inauguração da Ponte Rio Negro em outubro de 2011. Diferentemente da figura anterior, o fundo não se compõe de edifícios, mas da floresta amazônica, numa área que o empreendimento induz ao processo de metropolização. A ponte, neste sentido, liga a metrópole à porção mais dinâmica de sua região metropolitana, transpondo um dos maiores rios do mundo.
Fonte: Jornal A Crítica.

Diferentemente da inauguração da ponte sobre o Rio Pinheiros, a ponte sobre o Rio Negro contou mesmo foi com a multidão que para ali afluiu, conforme pode ser observado na figura acima. Essa ponte representava a coroação de uma vontade antiga de transpor o grande rio e romper a descontinuidade espacial entre suas duas margens. Representava igualmente a inauguração de um período político que se iniciou no ano de 2003 tanto em nível federal quanto estadual.

4.1.2 – A ponte como produto do contexto político do novo-desenvolvimentismo brasileiro

No plano federal as políticas estiveram concentradas na formulação de um perfil ideológico de cunho desenvolvimentista, o que iria significar que as ações deveriam ter repercussão tanto ao nível da sociedade quanto ao nível da produção do espaço.

O desenvolvimentismo tem como uma de suas bases o estabelecimento de obras de infraestrutura. É claro que ele não se reduz somente a isto, pois abrange também a política econômica, com base em metas de crescimento industrial. No Brasil esse paradigma iniciou com o governo de Juscelino Kubitschek e se ampliou com os governos militares naquilo que se

chamou de *milagre brasileiro*. São desse período as grandes obras como usinas hidrelétricas, rodovias e pontes.

O desenvolvimentismo é um paradigma político que se firmou sobre grandes obras, feitos e metas, na tentativa de se legitimar enquanto política e prática de gestão. Trata-se de um paradigma desenvolvido no seio do capitalismo, muito embora as grandes obras possam também ser encontradas em países que ainda se identificam politicamente como socialistas, sendo que, independentemente da convicção e da ideologia, de esquerda socialista ou de extrema direita, essas grandes obras de infraestrutura constituem um dos elementos principais na autoafirmação política.

Tanto na China atual, com rodovias, hidrelétricas e pontes, na Alemanha dos anos 1930, com as rodovias, no Brasil dos anos 1960/70 com as obras já citadas no período do nacional-desenvolvimentismo, ou ainda naquilo que alguns autores denominam atualmente de novo-desenvolvimentismo, trata-se de uma política com ampla participação do Estado.

Esse novo-desenvolvimentismo teria, no caso brasileiro, se fortalecido a partir de 2003, concretizando-se no segundo mandato de Lula a partir de 2006. Saad-Filho [2011] ao analisar o surgimento do novo-desenvolvimentismo no contexto brasileiro, reforça o pensamento de que na verdade houve um hibridismo político, com elementos de idéias neoliberais e desenvolvimentistas. De qualquer forma, o Estado seria o protagonista nas ações de governo. Para o autor:

> As análises com esse objetivo acabaram fundando uma nova proposta de política econômica, denominada pelos seus autores como “novo-desenvolvimentismo” (ou “neodesenvolvimentismo”). Essa proposta deveria funcionar como instrumento de intervenção no debate dentro e fora do governo Lula. Foi com base nelas que, a partir de 2006, o governo Lula passou a adotar novas iniciativas e políticas que se mesclaram às políticas macroeconômicas neoliberais, estabelecendo-se, dali em diante então, a política econômica híbrida que caracterizou esse governo até 2010, e que parece persistir no governo de sua sucessora [p. 509].

A nova política econômica cujas bases foram lançadas ainda na década de 1990, pelo governo anterior àquele que se estabeleceu em 2003, tem como característica o hibridismo que funde duas concepções ideológica nas práticas políticas e econômicas. As bases econômicas e mesmo ideológicas do governo anterior, de Fernando Henrique Cardoso, não foram totalmente

substituídas a partir do governo Lula.

O governo que se estabeleceu a partir de 2003 tem no novo-desenvolvimentismo o seu principal paradigma, pois ofereceria uma alternativa às políticas neoliberais, com o predomínio das leis de mercado, bem como ao antigo desenvolvimentismo, ou nacional-desenvolvimentismo, cuja política era a substituição de importações, de caráter mais fechado, portanto, o que lhe confere o caráter híbrido apontado acima por Saad-Filho.

Há ainda outra importante definição do novo-desenvolvimentismo vinculando-o às novas realidades advindas da revolução tecnológica e da globalização. Assim:

> Enquanto alternativa mais difundida […] o novo-desenvolvimentismo contém um corpo articulado de políticas econômicas baseadas teoricamente no keynesianismo e no estruturalismo cepalino. Seu objetivo é representar uma nova estratégia de desenvolvimento, superando o nacional-desenvolvimentismo tradicional e adequando os seus princípios às novas realidades emergentes da revolução tecnológica e da globalização. [SAAD-FILHO: 2011, p. 520].

É necessário considerar que as políticas no Brasil a partir de 2003 e especialmente depois de 2006, ao findar o primeiro governo Lula e iniciar do seu segundo governo, se baseiam neste novo-desenvolvimentismo e que tal paradigma fortalece a presença do Estado, ainda que de forma diferente do que ocorria no período em que os militares governaram o país, pois este novo paradigma se vincula às novas realidades globais. Mas é justamente esse fortalecimento do Estado, contudo, que vai diferenciar o novo-desenvolvimentismo do neoliberalismo das políticas anteriores a 2003, diferenciando-o tanto do período militar quanto do período que o substituiu até 2002.

Saad-Filho aponta ainda três características que orientam as ações políticas do novo-desenvolvimentismo brasileiro, postulando que:

> O sentido mais amplo das mudanças foi dar ativismo ao Estado no domínio econômico, principalmente (a) no fomento à produção via financiamento de capital e investimentos públicos em infraestrutura; (b) na expansão do mercado de consumo de massa via programas de transferência de renda, elevação do salário mínimo e do crédito ao consumo; (c) apoio à formação de grandes empresas brasileiras, transformando-as em agentes competitivos em frente às multinacionais tanto no mercado interno como no mercado internacional, via crédito e outros incentivos regulatórios para a aquisições e fusões, e também via apoio diplomático, em especial nas relações Sul-Sul. [Idem].

O que interessa mais nesta tese é a primeira característica apontada pelo autor. Não se pretende aqui traçar um perfil aprofundado, tampouco nosso objetivo é o novo-desenvolvimentismo. Mas no que concerne à institucionalização da RMM e da construção da Ponte Rio Negro, não se pode olvidar que constituem resultados dessa concepção paradigmática, considerando que os fatos e eventos que produzem e reproduzem o espaço não estão desvinculados da dimensão política.

A primeira característica do novo-desenvolvimentismo aponta claramente os financiamentos de capital e investimentos em infraestrutura como importantes elementos de ação política. Dessa forma, se pode sustentar que, no contexto que analisamos aqui, tanto a região metropolitana instituída em 2007 quanto a ponte cuja construção se iniciou no mesmo ano, coincidem com o segundo mandato do governo Lula e de Eduardo Braga, no Amazonas, coincidindo da mesma forma com o fortalecimento do paradigma novo-desenvolvimentista em sua primeira característica, apontada por Saad-Filho.

Todo esse contexto de mudança de paradigmas políticos em nível federal, vai também influenciar fortemente governos estaduais aliados, como o governo do Amazonas, por exemplo. E neste caso muitas políticas de ampla envergadura, como o PROSAMIM, na metrópole, a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus e a construção da Ponte Rio Negro, são implementadas. Neste sentido, não se pode negar que o novo-desenvolvimentismo teve forte reflexo nas políticas amazonenses e que o Estado foi forte protagonista nesse sentido.

Da mesma forma, não se pode negligenciar o fato de que tais ações políticas não se tratam somente de ações individuais de governantes de plantão. Elas também fazem parte de um contexto maior de ações políticas, que se inserem, por sua vez, em dimensões globais. Tanto em nível nacional quanto em nível regional o paradigma do novo-desenvolvimentismo traz importantes elementos que são responsáveis por expressivas transformações socioespaciais, produzindo novas formas de expansão do capital privado, articulado com o protagonismo do Estado. Na RMM um exemplo desta realidade é a Cidade Universitária, na margem direita do Rio Negro, que ao ser produzida, também incentiva o avanço do setor imobiliário, numa parcela da RMM que já é amplamente explorada por este setor, via construção da ponte e da duplicação da rodovia AM-070.

A ponte, assim como a Cidade Universitária da Universidade do Estado do Amazonas (UEA), a duplicação da rodovia AM-70, bem como a própria institucionalização da RMM,

constituem ações políticas oriundas tanto de um contexto de ampliação da inserção regional da Amazônia Ocidental e do amazonas, quanto do contexto do novo-desenvolvimentismo brasileiro. As figuras abaixo, mostrando a amplitude do projeto da Cidade Universitária, atestam a envergadura deste processo.

Figura 20 – Projeto da Cidade Universitária da UEA. O projeto mostra a envergadura da proposta, revelando a amplitude das ações do governo que esteve no poder entre 2003 e 2010, com continuidade do governo subsequente. A infraestrutura apresentada também se mostra bastante atraente para o setor imobiliário, como já ocorre entre a metrópole e Iranduba, especialmente após a inauguração da Ponte Rio Negro.
Fonte: Secretaria de Planejamento - SEPLAN/2013

Figura 21 – Um outro ângulo da Cidade Universitária da UEA
Fonte: http://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2012/09/mpfam-divulga-estudo-de-impacto-ambiental-da-cidade-universitaria.html

Figura 22 – Duplicação da rodovia AM-070 que liga Manaus a Manacapuru, passando pelo município de Iranduba (não por sua sede, cujo acesso se dá pela Rodovia Carlos Braga). Esta obra teve início após a inauguração da Ponte Rio Negro, que foi responsável pelo aumento do fluxo diário de veículos, impondo um tempo mais rápido, um tempo metropolitano, cuja rodovia até então existente, da década de 1960, não podia mais dar conta desta nova realidade.
Fonte: fernandesalfredo.blogspot.com/2014.

No contexto do novo-desenvolvimentismo brasileiro ainda se pode constatar que no caso amazonense, ele possibilitou não somente a implementação de grandes obras, mas também concretizar sonhos antigos de populações que já desejavam uma ponte sobre o Rio Negro. Isto revela que as obras de infraestrutura implementadas por governos constituem, além da vontade do governante do momento e de paradigmas, também o reflexo de anseios antigos de populações locais e regionais.

A ponte sobre o Rio Negro não constituiu, portanto, somente a concretização de uma vontade de um governante de plantão, mas de um anseio antigo de se superar a descontinuidade espacial entre a metrópole e a margem direita do rio desde os anos de 1960, quando a rodovia AM 070 foi inaugurada. Cabe, portanto, a reflexão de que o novo-desenvolvimentismo, como um paradigma, veio tornar possível um anseio já existente antes. Ele não estabeleceu por si mesmo uma ponte sobre o grande rio. Isto pode ser constatado no próprio discurso da propaganda estatal, ao afirmar que a:

> Ligação de Manaus com a outra margem do rio Negro era um sonho antigo que começa a se tornar realidade, graças à audaciosa decisão política do governador Eduardo Braga. As justificativas são claras: ampliar os espaços para o desenvolvimento de Manaus, estimular o desenvolvimento dos municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão e diminuir os custos de transporte dos municípios das calhas dos rios Solimões, Juruá e Purus.[40]

O mesmo, no caso de constituir um anseio antigo, não pode ser afirmado para a região metropolitana instituída, que foi produto exclusivo de ação política, visto que não havia um anseio de ser ou se constituir metropolitano para Manaus e sua hinterlândia. Existia uma metrópole de fato, mas não havia uma consciência coletiva de querer se tornar uma região metropolitana. Havia uma metrópole de fato, Manaus, e os demais núcleos urbanos cujos municípios lhe faziam limites, cada um com sua própria dinâmica, embora uma complementaridade existisse.

A construção da Ponte Rio Negro pode ser considerada um produto tanto da conjuntura política de um novo-desenvolvimentismo em nível de política nacional, quanto de uma vontade antiga de superação da descontinuidade espacial frente ao Rio Negro, ao nível da política

---

[40] Fonte: Portal Amazonas News. http://www.manaus-amazonas.com/48,0,news,index,0.html (Acessado em 24/03/2014).

regional. Ela, assim como a própria região metropolitana instituída, portanto, constituem a mostra de um novo paradigma político inaugurado em 2003 e fortalecido a partir de 2007, nos níveis federal e estadual de governança.

Dessa forma, não há dúvida de que pontes representam não somente a transposição de descontinuidades espaciais ou ruptura de obstáculos à passagem ou ao progresso das sociedades. Elas também representam o fortalecimento e legitimação de paradigmas político-ideológicos, da demonstração do poder da técnica, da economia e da própria dimensão política, bem como da produção de uma dimensão ideológica que cimenta e mantém esses processos. Nesse sentido, parece que construir pontes constitui uma mostra de poder e inserção tanto no nacional quanto no global. Elas constituem cartão postal que amplia a imagem de poder e progresso de determinado lugar ou região, assim como ocorre no contexto da Amazônia Ocidental com a ponte sobre o Rio Negro e com a RMM.

Um importante exemplo do que se afirmou acima, dentre muitos, é o da China, que possui sete das dez maiores pontes do mundo, estando as três outras nos Estados Unidos. As pontes chinesas estão para além da função de articular os lugares ou de constituírem puramente estratégias de crescimento econômico. Elas também mostram o período de riqueza, pelo menos do ponto de vista do PIB, pelo qual tem passado o gigante asiático.

As pontes, dessa forma, constituem um cartão-postal que mostra o poder, o crescimento econômico, de determinado Estado-Nação, região ou lugar, ou seja, mostram uma produção socioespacial poderosa, sustentada ideologicamente pelas formas espaciais que esses objetos geográficos constituem. Da mesma forma, as pontes representam processos de integração entre os lugares. Mesmo uma ponte como a que foi construída na Amazônia Ocidental, da qual se dizia à época de sua construção que *ligaria o nada ao lugar nenhum*, promove a integração, via processo de metropolização do espaço. Aliás, não se pode afirmar que uma ponte seja um objeto desvinculado de função importante, pois de qualquer forma, em maior ou menor grau, ela irá contribuir para produzir algum tipo de integração e reprodução socioespacial

No caso da Amazônia Ocidental, cujo protagonismo político e econômico reside no Estado do Amazonas, a RMM e a Ponte Rio Negro reproduzem este perfil que mostra a grandeza, a técnica, o rompimento de obstáculos e a inserção num processo que confere *status*: o de ser metropolitano.

Talvez seja necessário em todo este contexto fazer referência a algumas concepções de

um marxismo considerado por boa parte das análises acadêmicas, particularmente no âmbito da Ciência Geográfica, ultrapassado, qual seja, o marxismo de interpretação estruturalista, cujos críticos acusam de relegar a História, as particularidades de cada sociedade e a ação dos sujeitos, em nome das análises estruturais e em muitos casos, de cunho evolucionista. Mas as análises dessa corrente traz no pensamento althusseriano a contribuição, também por muitos considerada ultrapassada, dos Aparelhos Ideológicos do Estado.

Aqui cabe resgatar as considerações de Althusser, quando elabora sua análise sobre os Aparelhos Ideológicos de Estado. Esses aparelhos, segundo o filósofo, possuem dois aspectos, sendo o primeiro considerado na esfera da repressão, ou o que ele denomina de Aparelho Repressivo de Estado, citando como exemplos a Polícia, o Exército, os Tribunais, dentre outros. O outro aspecto de sua abordagem repousa sobre os Aparelhos Ideológicos de Estado, definidos por ele como "[…] um certo número de realidades que se apresentam ao observador imediato sob a forma de instituições distintas e especializadas" [1992, p. 43].

As realidades a que se refere Althusser advém das instituições que formam os aparelhos Ideológicos de Estado. Estas, por sua vez, tentam apresentar-se como *naturais*, pois é dessa pretensa naturalidade que se extrai ou elimina as reflexões e críticas sobre as ações das instituições. É importante não esquecer que o filósofo vai sustentar que toda formação social resulta de um modo de produção dominante e que para essa dominação se concretizar é exigida dos elementos envolvidos na produção uma submissão ideológica a essa classe dominante. Daí surgir uma questão que apontamos aqui: não poderia a dominação ideológica pretendida por uma classe dominante, por meio dos Aparelhos Ideológicos de Estado, se concretizar via institucionalização de regiões metropolitanas e construção de objetos geográficos de grande vulto como pontes? Estas, resultante dos Aparelhos Ideológicos do Estado, constituiriam os Instrumentos Ideológicos do Estado.

Na realidade apresentada aqui, tanto a RMM quanto a ponte sobre o Rio Negro constituem ações de forte cunho ideológico, portanto, Instrumentos Ideológicos do Estado, que se concretizariam pelas imbricações da tríade analítica aqui defendida. Ambas, a RMM e a ponte, apontam também para a consolidação de um discurso de desenvolvimento do Amazonas e da Amazônia Ocidental. Tal discurso não é novo e, como já apontado em capítulos anteriores, constitui prática antiga, que existe desde os tempos da emancipação política do amazonas da província do Pará, ainda na primeira metade do século XIX. Sempre houve a vontade de

legitimação na Amazônia Ocidental como um todo, e do Amazonas, de forma particular e como protagonista, de se firmar como uma parte importante do Brasil. E as ações políticas do Estado Brasileiro, especialmente no período dos governos militares, reforçaram a idéia de necessidade de integração, resultando nas rodovias, projetos mineralógicos e na Zona Franca de Manaus.

A Zona Franca faz parte de um projeto desenvolvimentista para a Amazônia Ocidental. Já a institucionalização da RMM e a construção da ponte Rio Negro, constituem ações oriundas no novo-desenvolvimentismo, conforme já apontado acima. Quanto ao fato de constituírem Instrumentos Ideológicos do Estado, mesmo não constituindo instituições, ou Aparelhos, tradicionais, como as apresentadas na análise de Althusser, podem ser consideradas como oriundos desses Aparelhos ideológicos, pois apontam para uma afirmação do Estado como aquele que provê as *vocações* dos lugares e o que possibilita as rupturas de descontinuidades espaciais, realizando anseios antigos, como é o caso da ponte.

Dessa forma, mesmo que muitas comunidades que habitam o território delimitado como Região Metropolitana de Manaus, nada tivessem de metropolitano, acabaram por arcar com o ônus de se tornarem juridicamente metropolitanos a partir das decisões políticas tomadas em gabinetes. Da mesma forma, mesmo não havendo uma intensidade de fluxos entre estas e a metrópole, que viesse a exigir uma ponte sobre o Rio Negro, elas atualmente convivem com o avanço da metrópole, possibilitado pelo rompimento da descontinuidade espacial com esta ponte.

Ou seja, estas comunidades convivem agora com um processo de metropolização do espaço, algo que se pode considerar como Instrumento Ideológico do Estado, numa escala da própria Amazônia Ocidental e do Amazonas, visto que constituem ações políticas, juridicamente legitimadas e com forte discurso ideologicamente elaborado de progresso e de inserção da região numa esfera mais globalizada. Ser metropolitano e ter uma ponte transpondo o obstáculo do rio, portanto constituem a síntese deste processo.

As análises de Althusser, portanto, mesmo sendo taxadas de conter um estruturalismo radical e sofrendo as críticas do marxismo historicista de que negaria a história e a possibilidade de os sujeitos traçarem seus próprios destinos, acabam por revelar a importante dimensão ideológica que o Estado pode estabelecer ao nível da produção do espaço. A produção do espaço, neste sentido, não pode olvidar as imbricações políticas, jurídicas e ideológicas. A bem da verdade elas constituem as dimensões formadoras dos processos socioespaciais. Quanto à Ponte Rio Negro, além de constituir um resultado de Aparelho Ideológico de Estado, sendo um

Instrumento Ideológico, é também um indutor do processo de metropolização do espaço.

O início das obras da ponte Rio Negro ocorreu no mês de dezembro de 2007, portanto sete meses após a institucionalização da RMM. A intencionalidade na dimensão política de se estabelecer uma ponte ligando Manaus à margem direita, no município de Iranduba, parece seguir espacialmente as afirmativas da teoria de acumulação marxista e analisada geograficamente por David Harvey. Segundo este autor:

> O modo capitalista de produção fomenta a produção de formas baratas e rápidas de comunicação e transporte, para que o produto direto possa ser realizado em mercados distantes e em grandes quantidades, ao mesmo tempo em que novas esferas de realização para o trabalho, impulsionadas pelo capital podem se abrir. Portanto, a redução nos custos de realização e circulação ajuda a criar espaço novo para a acumulação de capital. Reciprocamente, a acumulação de capital se destina a ser geograficamente expansível, e faz isso pela progressiva redução no custo de comunicação e transporte [2006, p. 50].

Dessa forma, mesmo resistindo tentar enveredar numa relação direta entre a assertiva do autor (teoria) e o real contido na RMM, não se pode deixar de admitir que a construção de importante objeto geográfico como uma ponte acaba por facilitar a expansão do capital num espaço onde, antes dela, não se apresentava atrativo para tal, muito embora apresentasse o potencial.

Uma ponte já era uma vontade antiga, mas o contexto propício para sua construção se deu com as políticas cujo paradigma norteador no Brasil e no Amazonas era o novo-desenvolvimentismo. Isto acelerou o processo de metropolização do espaço nesta parte da RMM, incentivando ali a expansão do capital e uma nova expressão socioespacial.

É possível perceber a expansão rápida do setor imobiliário na área imediatamente posterior à Ponte Rio Negro, no lado de Iranduba, como intensa propaganda a *vender* o espaço como exclusivo, *longe* da poluição, da polifonia, dos engarrafamentos e da violência que a metrópole proporciona. Por outro lado, ao mesmo tempo cultiva-se no imaginário do *cliente* a noção de exclusividade, de proximidade do verde e da natureza, estando, ao mesmo tempo, *perto* da metrópole, do trabalho, etc. Neste sentido, o longe e o perto ganham contornos relativos que se confundem, visto que a ponte serve para *distanciar* o cliente das mazelas da metrópole, ao mesmo tempo que possibilita a *proximidade* do trabalho e da própria metrópole da qual quer se distanciar.

O espaço, assim, é mediatizado pelas necessidades do mercado e da acumulação de capital. Isto, contudo, é tornado possível com as ações políticas, que produzem a legitimidade jurídica, articulado à dimensão ideológica que os discursos possibilitam. A síntese deste processo é uma expressão socioespacial em constante movimento, onde as espacialidades pretéritas são destruídas e substituídas por novas espacialidades, muito embora se deva considerar que nenhum espaço é totalmente destruído e muito menos substituído de maneira absoluta por um novo. Na verdade o espaço constitui a expressão de processos que comportam várias temporalidades e espacialidades.

Não se pode afirmar, de forma absoluta, que a ponte Rio Negro, como seus 3,6 km de percurso, possa ser considerado um empreendimento barato tendo custado mais de R$ 1,099 bilhão. Se for comparada, por exemplo, com a ponte *Qingdao Haiwan* na China, que possui 42 quilômetros de extensão e tendo levado três anos para ser construída, exatamente o mesmo da ponte Rio Negro (entre 2007 e 2011), com custo equivalente em R$ 3,6 bilhões aos cofres chineses, verificar-se-á que o tempo de construção, o valor e a extensão das duas pontes deixará a ponte da RMM com valor muito superior à sua congênere chinesa.

Contudo, se for considerada a estrutura de acumulação de capital, em médio e longo prazos, especialmente para o setor imobiliário, ela pode até ser classificada como barata, por ser um objeto fixo e que permite a expansão deste mercado para áreas extensas, antes consideradas de baixo valor, num processo de metropolização do espaço. O problema reside em quem de fato se beneficia com tão vultoso investimento.

É seguro afirmar que uma parcela significativa, não vinculada ao setor imobiliário, também se beneficiou com a construção da ponte. Após a inauguração, houve um aquecimento de atividades ligadas ao comércio e ao lazer de finais de semana ali, conforme mostrado nas figuras abaixo.

Figura 23 – Firmas de materiais de construção acompanham a expansão do setor imobiliário ao longo da rodovia Carlos Braga, que liga Manaus à sede de Iranduba.
Foto: Marcos Castro/2013.

Figura 24 – Há também as firmas de materiais de construção de menor porte, cujo objetivo é atender o segmento com menos poder de compra de materiais de construção. Isto é um reflexo do que ocorre no setor imobiliário, que se apresenta ali em variadas gradações, desde a grande empresa imobiliária até os pequenos lotes, comercializados na base da informalidade.
Foto: Marcos Castro/2013.

Figura 25 – Pequena loja de materiais de construção, que de *lojão* mesmo só tem o nome
Foto: Marcos Castro/2013

Figura 26 – Mesmo não sendo lojas de materiais de construção, algumas residências também comercializam algo vinculado à dinâmica do setor imobiliário, como esta residência, que de acordo com o anúncio destacado pelo círculo vermelho, comercializa estacas de cimento, que servem para delimitar terrenos.
Foto: Marcos Castro/2013

Outro aspecto ainda que deixa clara as afirmações de Harvey sobre a acumulação capitalista e sua expressão socioespacial, diz respeito à pretensão da extensão dos benefícios da Zona Franca de Manaus para toda a área da região metropolitana, estendendo-se, portanto, para além do município da metrópole. As possibilidades de terras mais baratas e o rompimento da descontinuidade espacial natural por conta do Rio Negro, entre Manaus e Iranduba, proporcionada pela ponte, estendem a acumulação, espacializando-a de forma mais expressiva nessa parte da RMM. Ressalte-se que o processo de acumulação não depende somente de uma ponte, mas neste caso ela constitui um indutor do processo.

Dessa forma, a ponte construída sobre o Rio Negro se constitui num resultado do paradigma do novo-desenvolvimentismo brasileiro, do qual o governo amazonense também tomou como projeto político. Da mesma forma, ela vai constitui o indutor do processo de metropolização do espaço na Amazônia Ocidental, metropolização induzida pela ação política, legitimada juridicamente e ideologicamente sustentada pelos discursos que evocam a necessidade de inserção numa dimensão de integração regional tanto ao Brasil quanto ao mundo.

Por fim, há ainda que se considerar sua importância como um Instrumento Ideológico de Estado, oriundo da política do novo-desenvolvimentismo brasileiro, visto que sustenta um pretenso desenvolvimento da região, uma superação de obstáculo e um produto que valoriza as terras da margem direita do Rio Negro e induz a um processo de metropolização do espaço, cujo protagonismo, é exercido tanto pelo Estado quanto pelo setor imobiliário, como poderá ser conferido a seguir.

4.1.3 A metropolização induzida: atuação do setor imobiliário e a propaganda na margem direita do Rio Negro

Um importante elemento de consolidação do processo de metropolização do espaço na margem direita do Rio Negro é a atuação do setor imobiliário e a propaganda por ele executada, constituindo forte fator ideológico. Essa propaganda se articula às possibilidades que o Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus oferece àquela parcela da RM. Novamente a dimensão ideológica se estabelece a partir dos discursos contidos na propaganda que objetiva o convencimento no que se refere à aquisição de imóveis na margem direita. A dimensão ideológica neste caso permeia tanto as iniciativas do plano político-jurídico, com o PDIRMM, quanto na

consequente expansão do setor imobiliário, por meio dos discursos já apresentados no capítulo anterior, do Plano Diretor e nas propagandas que serão mostradas adiante.

As figuras que serão mostradas abaixo, constituem exemplo de propagandas visando mostrar as vantagens de se estabelecer na margem oposta à capital amazonense, enfatizando fatores como tranquilidade, que dá a dimensão de distanciamento da metrópole e seus problemas. Ao mesmo tempo, mostra a ponte como possibilidade de estar próximo a ela, num discurso de seletividade que deixa no imaginário a idéia de ser diferente por se ocupar determinado espaço.

Lencioni ao analisar os condomínios industriais na Região Metropolitana de São Paulo, aborda esse processo de incorporação da natureza ao mercado, ela mesma se constituindo em mercadoria e incorporada aos empreendimentos, Para a autora:

> A questão dos negócios imobiliários, do imóvel e da produção do espaço urbano não pode ser reduzida à perspectiva fundiária, nos moldes da pertinência que tem no mundo rural. No urbano, ela é muito mais do que isso.
> Se a natureza parece contar menos, isso não significa que ela seja pouco lembrada. Muito pelo contrário, os estudos e análises dos condomínios industriais contém sempre um discurso ambientalista (…). A apologia à natureza, ao verde, faz com que a referência à natureza e a paisagem se reduzam a uma significação apenas estética. Infelizmente, é assim que funciona o marketing imobiliário dos condomínios que estetizem a paisagem, produzindo uma natureza mistificada.
> (…) A estetização da natureza distorce o seu significado, empobrecendo-o. A natureza necessita ser desfetichisada para se poder compreender melhor o real, sendo imperativo ir além da apreensão das imagens produzidas pelo mercado, buscando compreender porque essas imagens são veiculadas para se poder alçar à compreensão das relações aí camufladas [2011, p. 190].

As figuras abaixo oferecem esta forma de fetiche sobre a natureza, como é prática comum na Amazônia *vender* a imagem do meio natural como uma espécie de *vocação* da região. Essa pretensa vocação se apresenta de forma clara tanto nos discursos que tentam legitimar a RMM, em seu Plano Diretor, quanto nas propagandas oriundas do setor imobiliário, como se pode constatar nas próprias figuras. É a dimensão ideológica do longe-perto[41], da inserção num

---

[41] O que estamos chamando aqui de ideologia do longe-perto diz respeito a um discurso que de um lado sustenta as vantagens de estar longe dos problemas da metrópole, da grande cidade, como poluição, engarrafamentos, polifonia, violência, em suas variadas formas, próximo à natureza, etc, ao mesmo tempo que sustenta a vantagem da proximidade em relação a esta mesma metrópole no que se refere aos benefícios do trabalho, do consumo, do lazer, dentre outras vantagens. Trata-se de um paradoxo, pois do ponto de vista topográfico a distância é a mesma, mas ideologicamente o discurso muda para ampliar ou diminuir a distância em relação à metrópole,

espaço cuja natureza, principalmente por meio dessa apologia ao verde, proporciona as tão almejadas amenidades, *longe* da metrópole, mas *perto* das comodidades que essa metrópole pode oferecer.

Trata-se agora de entender a produção do urbano na Amazônia Ocidental a partir de Manaus, numa esfera que se estenda para além desse urbano, concebendo, neste caso, como sustenta Pereira [2011, P. 26] o metropolitano, "[…] Porque responde prioritariamente à reorganização da produção, à importância crescente do financeiro, inclusive no imobiliário, atribuindo um novo sentido à urbanização, à produção do espaço e às cidades".

Na Amazônia Ocidental, a maioria dos estudos existentes recaem mais sobre o processo de urbanização, da produção da rede urbana regional ou ainda de estudos intraurbanos no contexto de Manaus, sem fazer muita conexão com as demais cidades. O que se faz aqui é tentar entender a dimensão do metropolitano, da metropolização do espaço, que se produz desde a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus. Já não se pode mais se restringir à urbanização, mas entender também a metropolização enquanto prática política, jurídica e ideológica, na produção de uma nova socioespacialidade.

Contudo, não se pode, no contexto do real, em sua expressão espacial nesta pesquisa, afirmar um processo de metropolização do espaço exatamente como aquele analisado por Lencioni e Pereira, pois estas análises repousam sobre um contexto de metropolização antigo, consolidado, ainda que em constante refazer, cujas dinâmicas permitem dimensionar processos de produção e reprodução do espaço a partir de realidades estabelecidas há mais tempo. Este ainda não é o caso da RMM, quer seja por possuir singularidades que desafiam conceitos, ou por falta de referenciais próprios de análise, o que vai exigir a construção e argumentação a partir de sua singularidade.

No que se refere à RMM, esses processos de produção e reprodução do espaço ocorrem a partir, sobretudo, da iniciativa do Estado do Amazonas, em sua dimensão política, gerando a legitimidade jurídica, que altera as dinâmicas socioespaciais preexistentes, produzindo e reproduzindo novos espaços protagonizados, especialmente no município de Iranduba, pela ação do setor imobiliário, tendo a ponte como importante indutor, constituindo o processo de *metropolização induzida*, por já existir um zoneamento de *como* e *onde* o Estado e a iniciativa privada poderão atuar.

---

dependendo do que se quer enfatizar na hora da venda.

Figura 27 – Cartaz de propaganda de uma empresa imobiliária que atua no município de Iranduba. Os dizeres reproduzem um discurso do longe-perto, enfatizando o longe dos males da metrópole ao mesmo tempo perto de seus benefícios, tendo a ponte como elo deste processo.

A figura acima apresenta forte dimensão ideológica, estando dividida em duas partes que, complementadas, formam a idéia do que se quer vender no folheto. No lado esquerdo da figura, três elementos afirmam o longe-perto. A metrópole ao fundo, o rio Negro e a ponte sobre ele, formam o conjunto que revela a proximidade com a grande cidade, bem como a comodidade de uma ponte que rompe a descontinuidade espacial entre as duas margens do rio.

Não há mais balsas, e nem horários a serem obedecidos no trajeto do ir e vir *da* e *para* a metrópole. Trata-se de poderoso discurso mostrado por poucos textos, mas com imagens convincentes a revelar o processo de metropolização e suas vantagens, pelo menos para o setor imobiliário. Complementando o lado esquerdo do folheto, uma família feliz a simular as virtudes de adquirir um imóvel no novo espaço produzido: o espaço metropolitano.

A parte direita do folheto mostra de forma mais ampla os espaços metropolitanos e que estão sendo metropolizados via ações do Estado e do setor imobiliário. Novamente, ao fundo, há a ênfase sobre a ponte, o que mostra sua importância na indução à metropolização que ocorre no segmento espacial da margem direita do rio Negro.

Elencamos aqui um folheto de propaganda do setor imobiliário, mas essa propaganda no segmento espacial da margem direita do rio Negro não se resume a este setor. Tampouco há

uniformidade na propaganda elaborada no contexto do mesmo, pois há também uma propaganda informal e a propaganda das ações do Estado, conforme poderá ser observado a seguir.

Figura 28 – A propaganda resumida e informal, em forma de anúncios, é uma constante ao longo do trecho entre Manaus e Iranduba.
Foto: Marcos Castro/2013

Figura 29 – Existem várias opções de medidas de terrenos.
Foto: Marcos castro/2013

Como se pode perceber acima, existe uma propaganda em forma de anúncios em pequenas placas e faixas, o que resulta da intensa comercialização de terrenos nessa área da RMM. Ali não são somente as grandes incorporadoras, como as que produzem os residenciais Amazonas e Bela Vista, dois dos maiores empreendimentos imobiliários. Há também um circuito

informal de venda de terras.

Em levantamento realizado entre os anos de 2012 e 2013[42] especificamente sobre a atuação do setor imobiliário em Iranduba, pôde-se constatar a presença de 3 segmentos de comercialização de terrenos ali. Além disso, há também empreendimentos imobiliários menores, como o Residencial Parque dos Ingleses e o Loteamento Hickmann.

Maciel e Lima [2013, p. 08] identificaram três tipos de loteamentos, estabelecendo uma tipologia para cada um deles, sendo que:

> Os loteamentos amplos, Nível 1, do município de Iranduba na atual conjuntura situam-se as margens da estrada Manuel Urbano. O primeiro é o Residencial Bela Vista no quilometro 8 e o Residencial Amazonas. O segundo loteamento amplo, é o Residencial Amazonas, ambos localizado no quilometro 2. No Nível 2, estão os residências em áreas não muito amplas, sem infraestrutura, divulgados de maneira informal foram localizados estrada Manuel Urbano. Entre estes, o Residencial Parque dos Ingleses e o Lote Hickmann. Quanto aos Lotes de comercialização informal – Nível 3, os lotes irregulares de comercialização se caracterizam como informais quando são identificados através de placas pequenas e anúncios de telefone.

Há, portanto, três níveis de atuação do setor imobiliário entre a metrópole e Iranduba. Estes revelam que a produção do espaço não ocorre de forma homogênea quando se considera a valorização fundiária, a incorporação e a produção de residenciais na margem direita do rio Negro.

Os loteamentos amplos do município de Iranduba na atual conjuntura situam-se às margens da rodovia Manuel Urbano (AM-070) e da rodovia Carlos Braga, que dá acesso direto à sede do município de Iranduba. Existem dois loteamentos bastante amplos na atuação do setor imobiliário. O primeiro é Residencial Bela Vista e o segundo é Residencial Amazonas. O Residencial Bela Vista, localizado no km 09 da rodovia Manuel Urbano, está instalado numa área de 277,6 mil metros quadrados, e de acordo com a propaganda da Construtora NV, possui entorno de área verde, igarapés e lago natural. A empresa divulga também em seu site[43] que o residencial Bela Vista possui estrutura de otimização da infraestrutura, procurando atender a demanda de

---

[42] Estudo de Iniciação Científica intitulado: *A Região Metropolitana de Manaus e a Metropolização do Espaço: a expansão imobiliária em Iranduba e uma nova configuração geográfica*, realizado pelo discente Jessé Burlamaque Maciel e financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM), sob a orientação do autor desta tese, entre agosto de 2012 e agosto de 2013.

[43] http://www.nvconstrutora.com.br

crescimento gerada com a construção da Ponte Rio Negro.

A empresa NV Construtora desenvolve amplo *marketing* imobiliário em seu site, *outdoor* dentre outros meios de divulgação. O empreendimento Bela Vista constitui o primeiro criado no município de Iranduba, possuindo uma área com expressivo potencial de valorização no setor imobiliário no contexto da região Metropolitana de Manaus. O quadro abaixo permite a percepção de que é oferecida ampla vantagem de localização, além de incentivos visuais oriundos da propaganda que vende, além do imóvel em condomínio fechado, que dá a noção de exclusividade, também o entorno, o espaço geográfico com todas as amenidades possíveis.

O empreendimento do Residencial Bela Vista possui 1.778 apartamentos, divididos em sete condomínios, com 254 apartamentos, além de se constituir num condomínio fechado, infraestrutura de lazer com piscina adulto e infantil com *deck* molhado, salão de festas, churrasqueiras, quadra para esportes, *playground*, etc. Afirma ainda a empresa que este empreendimento possui jardins e área de preservação ambiental com 120 mil metros quadrados. A empresa adota o discurso de um novo conceito de morar bem, com a ênfase nos incentivos do Programa Minha Casa Minha Vida do Governo Federal.

A imagem e o quadro abaixo fazem parte da propaganda do Residencial Bela Vista. A imagem tenta convencer pelo visual das vantagens arquitetônicas. Já o quadro, apresenta as vantagens da localização, ou seja, incorpora as amenidades que o meio socioespacial possibilita.

Figura 30 – Propaganda das unidades habitacionais do condomínio Viver Melhor. Trata-se da produção de um espaço anteriormente inexistente e pouco imaginável na margem direita do rio Negro.
Fonte: NV Construtora/2013

Vantagens da localização
• Área com maior potencial de valorização no mercado imobiliário dentro da Região Metropolitana de Manaus • Facilidade de estar a 15 minutos do Shopping Ponta Negra • Área da Região Metropolitana com maior volume de investimentos do Estado do Amazonas • Pólo Industrial • Duplicação da estrada Manoel Urbano já em 2012 • Área que terá um crescimento de forma ordenada e planejada, respeitando o plano de ordenamento da habitação e a preservação ambiental, beneficiando de forma direta a qualidade de vida dos futuros moradores e como consequência a supervalorização dos futuros imóveis • Pólo Agrícola • Pólo cosmético • Cidade Universitária UEA • Praias e banhos na margem direita do Rio Negro: Açutuba, Paricatuba, Cachoeira do Castanho • O bem-estar proporcionado pela biodiversidade da natureza em harmonia com homem • E outras variedades turísticas da região

Quadro 01 – Vantagens locacionais apresentadas na propaganda do setor imobiliário.
Fonte: NV Construtora/2012
Org: Marcos Castro/2014

Conforme apresentado no quadro acima, é possível conferir que dos doze itens apresentados, cada um com discurso próprio, três enfatizam as vantagens locacionais relacionando-as diretamente ao meio natural. Fatores como preservação ambiental, biodiversidade e as praias da margem direita, são incorporados ao discurso e agregados aos preços dos imóveis. Ou seja, de acordo com o discurso contido na propaganda, é sempre melhor morar próximo à natureza, ao canto dos pássaros, ao verde a às praias, gerando a noção de exclusividade e de viver com melhor qualidade de vida. Fica claro aí também o longe-perto, cuja expressão aparece nas vantagens locacionais apresentadas, seja para reforçar a proximidade com a metrópole ou a distância de seus problemas.

Os nove itens restantes contidos na propaganda da empresa apresentada no quadro acima reforçam questões relacionadas ao desenvolvimento dessa parcela da RMM, evocando as vantagens de se estar em um meio cuja dinamicidade econômica, proveniente dos investimentos

estatais, gera também a exclusividade, bem como a valorização dos imóveis ali localizados. Neste caso, percebe-se claramente a articulação entre as ações do Estado ao induzir à metropolização, e a atuação do setor imobiliário, agregando tais ações que reproduzem o espaço, eliminam espacialidades antigas e estabelecem novas, ao valor dos imóveis, vendendo a localização tanto em nível do meio natural quanto do meio antropizado.

Entretanto, como já mostrado também nas figuras acima, a propaganda relacionada à comercialização de terrenos não se restringe à formalidade das empresas com seus *outdoors* e *folder's* elaborados para convencer o comprador. Os dois outros níveis que apresentamos também fazem parte do processo, revelando que a metropolização do espaço no contexto da RMM não pode ser reduzida ao nível empresarial formal ou às grandes estruturas estatais. Pequenos empresários e até vendedores informais também estão atuando, o que traz a reflexão sobre o espaço metropolitano constituir um campo de lutas. O comércio informal de terrenos e até as ocupações irregulares de terras, cujo resultado é a favela, são parte do processo de produção socioespacial no nível da metropolização..

Assim, a ênfase do discurso apresentado recai, além do comércio de terras em variados níveis, também sobre o volume de investimentos por parte do Estado do Amazonas neste segmento espacial da margem direita, sobre o fato de estar próximo à ponte e a apenas 15 minutos do Shopping Ponta Negra[44], bem como sobre uma rodovia em processo de duplicação, como a AM-070 (Manaus-Manacapuru) e ainda um benefício adicional: o de estar próximo à futura Cidade Universitária da UEA.

---

[44] O Shopping Ponta Negra foi inaugurado no dia 08 de agosto de 2013. Trata-se de um shopping cujo investimento foi de R$ 197 milhões, e está localizado no bairro Ponta Negra, o que possui a parcela mais cara de terra urbana em Manaus. Ou seja, é um centro de comprar que visa atingir um público seleto que antes tinha que se deslocar para outras partes da cidade onde se encontravam os demais shopping's. Agora esta parcela de maior poder aquisitivo tem seu próprio centro de compras, que já foi agregado à propaganda ao setor imobiliário na margem direita do rio Negro.

Figura 31 – Shopping Ponta Negra, localizado na parcela de terra urbana mais cara de Manaus e veiculado na propaganda imobiliária da margem direita do rio Negro, no município de Iranduba.
Fonte: Jornal A Crítica/2013.

Portanto, o setor imobiliário, mesmo constituindo um protagonista, não atua sozinho no processo de metropolização do espaço. As obras produzidas pelo Estado do Amazonas também contribuem para possibilitar o avanço imobiliário. Trata-se de uma ação articulada, com o Estado, que implementa a infraestrutura e estabelece equipamentos urbanos de uso coletivo, como as Escolas de Tempo Integral, ou Centros Educacionais de Tempo Integral, os CETI's, por exemplo, conforme figura abaixo.

Figura 32 – Construção de um Centro Educacional de Tempo Integral na rodovia AM 070, à época em que estava sendo construído, em 2013.
Foto: Marcos Castro/2013

Figura 33 – O Centro Educacional de Tempo Integral já funcionando, tendo sido inaugurado em fevereiro de 2014. Uma obra que valoriza as terras do entorno e contribui para induzir ao processo de metropolização do espaço.
Fonte: SEDUC-AM/2014

As ações diretas dos governos amazonenses no âmbito da RMM desde 2003 se evidenciam em três ações políticas principais: a primeira foi a construção da ponte; a segunda diz respeito à construção de um Centro de Educação de Tempo Integral e do iniciar das obras da Cidade Universitária; e por fim, a duplicação da rodovia Manuel Urbano (AM 070) que liga a metrópole à Manacapuru, passando pelo município de Iranduba.

Voltando a Althusser e seus Aparelhos Ideológicos de Estado, é pertinente considerar que a escola, (neste caso consideramos também a Cidade Universitária) como um destes Aparelhos na análise do filósofo, corrobora *com*, ao mesmo tempo que é corroborado *pelo* setor imobiliário. Em ambos a propaganda, como viés ideológico das transformações que levam ao progresso, constitui elemento de vanguarda no convencimento e na tentativa de legitimar a metropolização em curso.

Nesse sentido a capacidade de vender o construído, a natureza e o que ainda está por vir, faz do setor imobiliário, ao lado do Estado, um importante indutor do processo de metropolização do espaço na RMM. Há a intenção em fazer ver as reconfigurações que ocorrem ao nível da produção socioespacial como benéficas e equitativas, desconsiderando, por outro lado, que essa propaganda generaliza e produz uma visão possível apenas a uma parcela da população: aquela que pode pagar pelo que se anuncia, ou seja, a demanda solvável. Isto, é bom que esclareça, não

vai impedir que os segmentos excluídos também não possam ocupar esses espaços, como já mostrado no capítulo 3, com as ocupações que foram estabelecidas às margens da rodovia AM-070.

Souza [2012] pontua que as grandes cidades e áreas metropolitanas quase sempre são vistas como negativas do ponto de vista da qualidade de vida, principalmente por aqueles a quem ele chama de *ecologistas fundamentalistas*. Contudo ele vai sustentar que essa *urbanofobia*[45] para muitos autores não corresponde a um fato totalmente correto, pois as cidades representariam também as facilidades no que se refere ao acesso à informação, ao equipamentos de consumo coletivo, dentre outros aspectos. Por outro lado, concordará com os marxistas quando estes afirmam que tudo isto não está assim tão acessível a todos, especialmente os mais pobres, pois:

> Em grande parte os marxistas também têm razão, ao enfatizarem que o problema reside em que muitos dos benefícios urbanos são meramente potenciais, já que a pobreza e a segregação residencial impõem limites concretos à mobilidade dos pobres e ao seu acesso real a equipamentos de consumo coletivo. Este descompasso entre a demanda real e a demanda solvável da população pobre, ou entre as facilidades concentradas nas cidades e a capacidade dos pobres em terem acesso a elas e a satisfazerem as suas necessidades mediante o seu uso, é particularmente visível nas grandes cidades de um país semiperiférico como o Brasil [p. 134].

Este princípio é correto na medida em que a segregação residencial num país como o Brasil é uma realidade que faz parte das cidades desde seu nascedouro. O grupo social excluído, como denomina Corrêa [2002] encontra os limites de um modo de produção que alija os segmentos pobres da população urbana, encarcerando as possibilidades mais amplas do direito à cidade. Nesse sentido, toda a propaganda produzida para mostrar lugares ideais para se morar, na verdade esconde a segregação residencial advinda das desigualdades de renda, que irão se refletir também nos lugares onde as pessoas irão morar.

Ideologicamente o discurso não mostra isso, pois enfatiza mesmo os aspectos positivos, as amenidades almejadas pelo segmento solvável. É isto que se pode perceber em toda a propaganda produzida no segmento espacial da margem direita do rio Negro, olvidando o fato de que ali também existem ocupações irregulares, geradoras de processos de favelização, mesmo que a mão pesada do Estado, em seu braço repressivo (polícia) rapidamente esteja presente para

---

[45] Termo utilizado pelo autor.

coibir o processo. O quadro acima não menciona e nem prevê a ocupação do segmento mais pobre. Dessa forma, a propaganda do setor imobiliário protagoniza um processo de segregação residencial, no processo de metropolização induzida.

Cabe ressaltar ainda que o protagonismo nas ações de expansão por parte do setor imobiliário no contexto da RMM está diretamente ligado ao rompimento da descontinuidade espacial que a ponte Rio Negro trouxe, ou seja, constitui também um efeito-ponte[46], pois a terra, enquanto potencial de mercado, sempre esteve ali, mas com a institucionalização da região metropolitana e a construção da ponte, esse potencial implícito de valorização da terra, ganhando o acréscimo da *venda* ou *estetização/fetichização* da natureza passa a ser explícito, deixando evidente que a dimensão política da RMM articulada à legitimidade jurídica e aos discursos, acomodam o processo de acumulação de capital, notadamente a partir do setor imobiliário, reconfigurando o espaço, que ganha nova expressão socioespacial.

Dessa forma, a RMM constitui esse espaço novo para a produção, reprodução e acumulação de capital analisados na obra de David Harvey. Isso, contudo, não ocorre sem as contradições inerentes à apropriação do espaço, neste caso, entre as novas demandas do setor imobiliário, dentre outras, num primeiro momento, e as estruturas socioespaciais preexistentes, que a despeito de estarem próximas à metrópole Manaus, ao mesmo tempo estavam distantes, pois o Rio Negro e seu gigantismo representava de certa forma uma barreira nos fluxos diários entre a metrópole, Iranduba, Manacapuru e Novo Airão, na margem direita.

A institucionalização da RMM e o rompimento da descontinuidade espacial com a ponte, trouxeram nova dinâmica de produção do espaço que se estabelece na expansão a partir da metrópole, tanto para o norte, em direção aos municípios de Rio Preto da Eva, na AM-010, Presidente Figueiredo, na BR-174 e, com mais ênfase, na margem direita do rio Negro, no município de Iranduba. Nesse último caso, há em curso o processo de metropolização do espaço, muito embora o conceito clássico de região metropolitana nessa realidade apresente certas limitações, sendo tal processo conflituoso pois "A paisagem criada pelo capitalismo também é vista como lugar da contradição e da tensão, e não como expressão do equilíbrio harmonioso" (HARVEY, 2006, p. 55).

---

[46] Estamos chamando aqui de efeito-ponte a reconfiguração espacial na margem direita do rio Negro, especialmente no trecho entre a metrópole e Iranduba. As transformações ocorrem com o setor imobiliário, o aquecimento do comércio e serviços e obras realizadas por parte do Estado do Amazonas. Num contexto maior tudo isto é resultado da institucionalização da RMM. No contexto específico, foi a ponte que possibilitou a reconfiguração.

Essa contradição e tensão mencionadas por Harvey tem expressão espacial no contexto da RMM tanto no nível das mudanças relacionadas à conversão de terra rural em terra urbana com a expansão do setor imobiliário, quanto na circulação que se dá a partir da inauguração da ponte Rio Negro. Se antes de outubro de 2011 a circulação que dava acesso à margem direita do Rio Negro era realizada por balsas e pequenas embarcações movidas a motores de popa, com a ponte inaugurou-se também nova fase de circulação que trouxe consigo uma nova forma de conflito até então pouco expressiva: o conflito, por exemplo, envolvendo o transporte de pessoas por taxi e mototaxi[47].

Antes da inauguração, já havia ocorrido disputas por passageiros entre taxistas de Iranduba, Novo Airão e Manacapuru. Esses municípios (hoje metropolitanos) são conectados por rodovias estaduais mas encontravam um limite no distrito de Cacau-Pirêra[48], entre os meses de janeiro a julho, quando ocorre o período da enchente, e na ponta do Brito, (uma área onde as balsas faziam a parada e nesse período reunia uma feira) entre os meses de agosto a dezembro, no período da vazante, sendo este último localizado próximo ao local onde futuramente seria construída a ponte.

Dessa forma, como taxistas de Manacapuru e Novo Airão, que são licenciados somente para trabalhar em seus respectivos municípios, tinham que passar pelo município de Iranduba para conduzir seus passageiros até a balsa, estabeleceu-se o conflito pelo fato de os taxistas de Iranduba se incomodarem com o fato de os taxis de Manacapuru e Novo Airão (principalmente a primeira) trazerem e levarem passageiros a partir da balsa, reivindicando o mesmo direito de ir até as respectivas rodoviárias das duas cidades para buscar e deixar passageiros. Tal situação, entretanto, foi resolvida entre as três cidades depois de diálogos e mediações.

Mas a partir da inauguração da ponte o problema ressurge, agora envolvendo também taxistas de Manaus. O impasse se concentra no fato de os taxistas das três cidades atravessarem a

---

[47] Existem tanto em Manacapuru quanto em Iranduba e Novo Airão, associações de taxistas que fazem o transporte em concorrência com as empresas de ônibus. Há ainda, tanto nessas três cidades quanto na metrópole, inúmeras associações de mototaxistas, que concorrem tanto com as empresas de ônibus quanto com as associações de taxi.

[48] O distrito de Cacau-Pirêra antes da inauguração da ponte, era o porto onde as balsas vindas de Manaus atracavam trazendo passageiros e veículos de várias categorias. Essa função não era exercida o ano inteiro, mas entre os meses de janeiro e julho, ou seja, no período da enchente. Após a inauguração da ponte, o distrito perdeu a função estratégica de porto das balsas, mas atualmente, no período da enchente, ainda constitui um porto de onde partem e chegam as lanchas *voadeiras* que levam e trazem pessoas vindas do centro da metrópole. Inclusive, para quem quer ir diretamente ao centro de Manaus, pegar uma lancha em Cacau-Pirêra é mais próximo que ir pela ponte. De fato, o serviço de transporte no distrito de Cacau-Pirêra não desapareceu completamente. Ele continua com as lanchas.

ponte trazendo passageiros, os deixarem nos bairros de Manaus e depois ficarem circulando pela metrópole, o que suscitou a reação dos taxistas de Manaus. No dia 10 de maio de 2012 cerca de mil taxistas de Manaus fizeram paralisação do trânsito no centro e na área da ponte Rio Negro como forma de protesto contra a circulação de taxistas da outra margem do rio Negro. Segundo reportagem do Jornal A Crítica, veiculada no dia 08 de maio de 2012:

> [...] os taxistas estão insatisfeitos com a circulação de táxis de Iranduba, Novo Airão e Manacapuru no "perímetro urbano da cidade", além da falta de regulamentação dos mototaxistas que, [...] "invadem" os espaços dos taxistas transportando passageiros em todas as zonas da cidade.

Pelo conteúdo da matéria fica clara a dimensão espacial do conflito, da área de abrangência do serviço de taxi, neste caso um conflito pelo direito de trabalhar, entre taxistas. E este conflito se estendeu também aos mototaxistas, tanto os da margem direita do rio Negro, quanto os de Manaus. Tais conflitos envolvendo trabalho, mercado e espaço na Região Metropolitana de Manaus, nasceram com a institucionalização da região metropolitana e com a ponte.

Mas a propaganda inicial para a institucionalização da RMM não apontava o surgimento de conflitos que poderiam surgir com uma nova realidade socioespacial e com o rompimento da descontinuidade espacial resultante da ponte. A ação política, a legitimidade jurídica e pelo discurso, oriundo da dimensão ideológica, reproduzem novas espacialidades de cunho metropolitano, sendo que o fato de se tomar a decisão política de instituir uma RM faz toda a diferença na produção posterior do espaço, especialmente de um espaço que na essência não era metropolitano ou metropolizado. Aí reside o processo de metropolização fortemente induzido a partir da tríade político-jurídico-ideológico, produzindo novas expressões socioespaciais.

Dessa forma, tanto a expansão imobiliária e as ações do Estado, que ocorrem de maneira bastante acelerada e evidente, quanto os conflitos gerados pelas forças trabalhistas vinculadas ao transporte por taxi e mototaxi, resultam do processo de metropolização do espaço no contexto da RMM, pois foram estabelecidos de forma mais clara os vínculos entre os lugares, que perpassam as fronteiras administrativas, apontando para a extensão do aglomerado urbano de Manaus em direção a Iranduba, formando o que poderíamos apontar como o nascedouro da primeira

conurbação da Amazônia Ocidental.

A propaganda em todo esse contexto é a ferramenta ideológica que visa o convencimento, a tentativa de se produzir para além de um espaço metropolitano e metropolizado, produzir também, como já apresentado no capítulo 3, um *cidadão metropolitano*. O setor imobiliário espraia a metrópole com seu tempo e seus valores para a margem direita do rio Negro, levando consigo novas realidades, gerando novos conflitos, num processo em que inevitavelmente se avizinham espacialidades diferentes e conflitantes. Assim, velhas casas compartilham a paisagem com novos prédios. Velhas arquiteturas cotidianas, frutos de espacialidades pretéritas, contrastam com arquiteturas cujo predomínio é o da técnica e da espacialidade nova e metropolitana.

Essa realidade em si já constitui um processo de segregação residencial entre os antigos e os novos moradores. Entre os moradores da margem direita e os moradores oriundos da metrópole. Esses aspectos, contudo, não são mencionados na propaganda que vende um espaço perfeito e sem distinção.

4.1.4 Metropolizar é preciso, mas há seletividade

Vale ressaltar que o processo de metropolização em curso na RMM não ocorre em todos os lugares da mesma. Ele é mais evidente, como já descrito anteriormente, entre a metrópole e a sede de Iranduba, distante 25 km, num eixo que se estende imediatamente depois da ponte, passando pela rodovia AM-070 e seguindo pela rodovia Carlos Braga que dá acesso direto ao principal núcleo urbano do município, ou seja, a sua sede, conforme pode ser observado na imagem 02. É nesse contexto que aparece o já mencionado *efeito-ponte*, pois foi a partir dela que o processo se acelerou.

O mesmo não se pode afirmar quanto aos municípios que sempre estiveram contíguos à Manaus como Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva[49] e Itacoatiara, distantes, respectivamente a 107 km, 65 km e 266 km. Nesse caso, mesmo estando contíguos à capital, apresentam maiores distâncias que Iranduba, ainda que este se encontre na margem oposta do rio Negro. Na realidade,

[49] No caso de Rio Preto da Eva já se observa uma sutil expansão do setor imobiliário nessa direção a partir da metrópole, no eixo estruturante da rodovia AM-070, que liga a metrópole à cidade de Itacoatiara.

Iranduba é o município em que o processo de metropolização do espaço ocorre, neste momento, de forma mais expressiva.

Por meio do Decreto N. 27.794, de 07 de agosto de 2008, o Governo do Amazonas estabeleceu a *área de expansão da malha urbana metropolitana e glebas de terras situadas no município de Iranduba*, como ponto de partida das ações conduzidas pelo Estado e legitimadas em seu Plano Diretor Metropolitano, que procedeu ao zoneamento de um perímetro de 20 km de extensão na margem direita do rio Negro, em frente à Manaus, por 5 km indo na direção de Iranduba e Manacapuru, conforme pode ser observado na imagem abaixo, tendo a rodovia estadual AM-070 como principal eixo estruturante e vetor do processo.

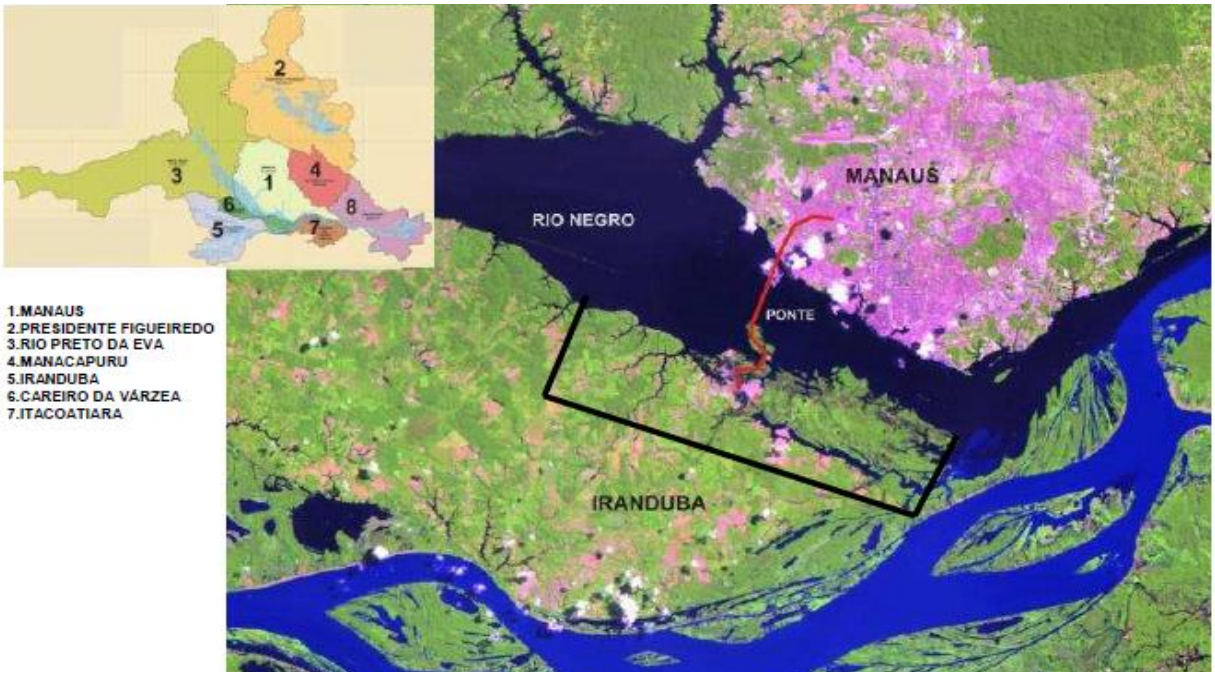


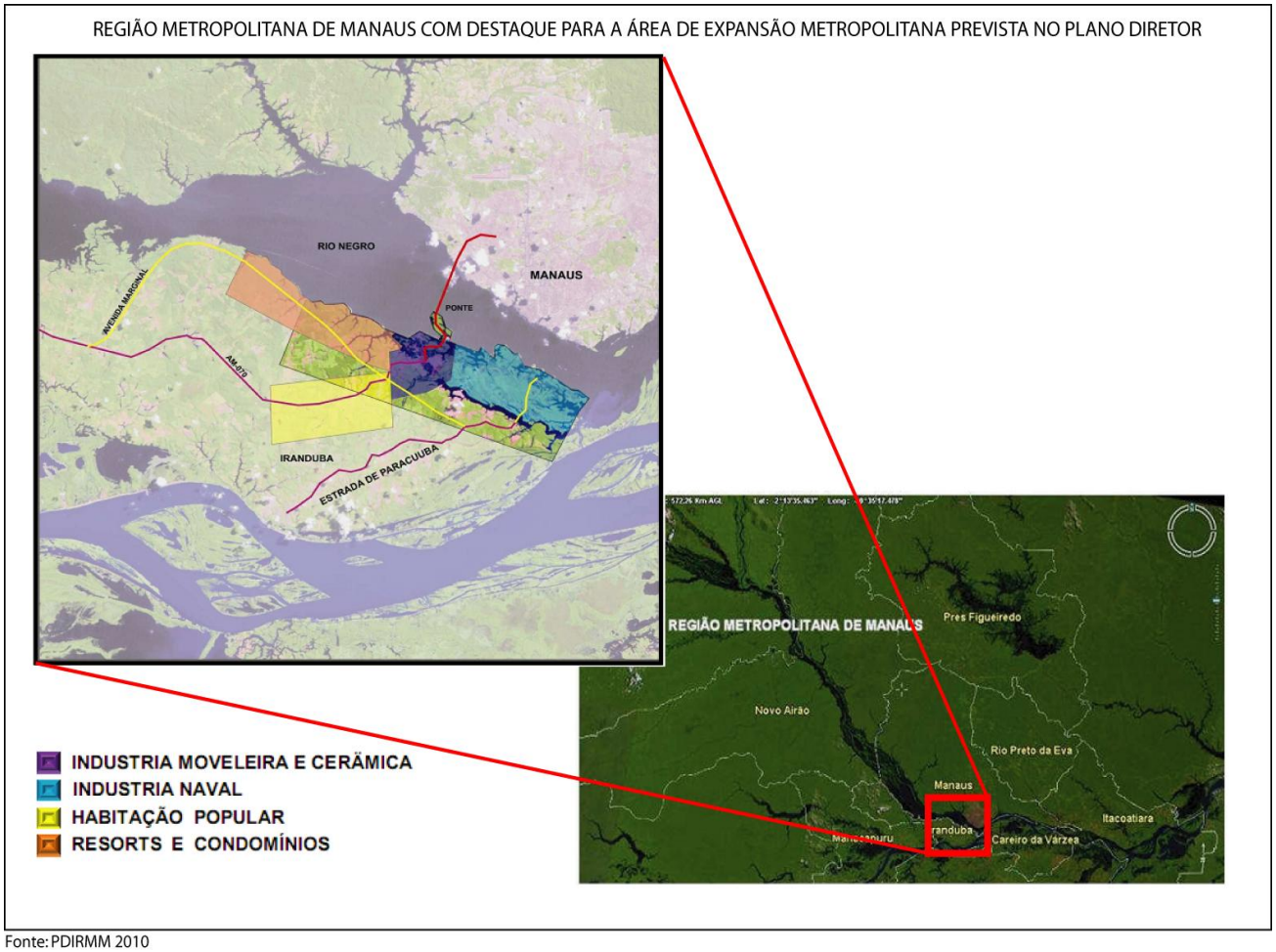
Imagem 02 - Em destaque no retângulo a área da margem direita do rio Negro definida no PDIRMM como área de expansão da malha urbana metropolitana, no município de Iranduba.
Fonte: PDIRMM/2010.

Isso permite afirmar que de fato o foco principal de ação imediata nesse processo de metropolização induzida do espaço na Amazônia Ocidental constitui a faixa de 20x5 km, onde a ponte influencia diretamente, estando aí a maior expressão socioespacial da metropolização que ganha forma a partir de Manaus.

A imagem acima corrobora as afirmações de uma seletividade no processo de indução à metropolização do espaço, pois permite constatar que o zoneamento contido no Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus. Entretanto, é pertinente esclarecer que, neste

momento, as referências sobre o PDIRMM serão para reforçar a metropolização no segmento espacial da margem direita do rio Negro, visto que o próprio Plano já foi objeto do capítulo anterior.

A imagem 03, abaixo, extraída do Plano Diretor, apresenta quatro esferas de ação no segmento espacial da margem direita do Rio Negro, em Iranduba. Essas esferas de ação constituem estratégias para metropolizar o espaço neste segmento espacial.



Fonte: PDIRMM 2010
Org. Marcos Castro 1012

Imagem 03 - Área de Expansão metropolitana segundo o PDIRMM

O primeiro dos quatro segmentos mostrados na imagem é o da indústria moveleira e cerâmica, localizada na área imediatamente posterior à ponte e que concentra indústrias ceramistas (olarias), com extração de argila em áreas próximas. A estrutura geológico-geomorfológica é constituída pela formação Alter do Chão, terciária, pertencente ao Mesozóico,

composta predominantemente por Latossolo Amarelo. Tal estrutura permitiu o estabelecimento da indústria ceramista, notadamente para a fabricação de tijolos e telhas ainda num período anterior à exportação da borracha, na época imperial. Isso, porque a estrutura do Latossolo, fartamente exposta em Iranduba, permite a fabricação de tijolos de qualidade expressiva. Antônio Loureiro (2007) aponta que por volta de 1869 já existia uma olaria no distrito de Cacau-Pirêra e outra em Manacapuru. Dessa forma se percebe que a tradição ceramista, cujo solo propício a isto, com o estabelecimento de olarias nesta área específica da RMM vem de longa data, antecedendo o período da borracha e se mantendo depois dele, encontrando-se atualmente entre as parcelas do espaço zoneado no contexto do PDIRMM.

O segundo segmento do recorte espacial de zoneamento, mostrado na imagem, é o reservado à indústria naval. Esse segmento é uma exceção na estrutura geológico-geomorfológica da área, pois ali predominam os depósitos aluvionais do quaternário, portanto áreas inundadas periodicamente com o regime de enchentes e vazantes do Rio Negro. Por isso, ali não se observa algum fator atrativo para o seu desenvolvimento como segmento distinto.

Em terceiro vem as áreas destinadas à Habitação Popular, cobrindo as margens da rodovia AM-070, que liga Manaus a Manacapuru. Além da valorização da terra ali para o setor imobiliário, há também o aquecimento econômico de empreendimentos como restaurantes e balneários, muitos deles antes quase sem funcionamento, passam atualmente por um *boom* de crescimento via aumento da circulação e busca por esses serviços, especialmente aos finais de semana.

Figura 34 – Balneário Três Irmãos na rodovia Manuel Urbano. Um exemplo de aquecimento econômico no município de Iranduba.
Fonte: Siqueira – oeldoradoeaqui.blogspot.com.br/2013.

Figura 35 – Os cafés regionais constituem importante elemento que mostra o aquecimento econômico da margem direita do rio Negro. Conforme o destaque circulando a frase, percebe-se que este empreendimento não era originário de Iranduba, mas que agora se deslocou também para lá, na rodovia Manuela Urbano.
Fonte: natashatardia.blogspot.com.br/2013.

A esfera da margem da rodovia AM-070 também passou a comportar eventos anuais tradicionais realizados pelo Governo do Amazonas, como a Exposição Agropecuária do amazonas (EXPOAGRO), que a partir de 2013, em sua 40ª. Edição, realizada entre os dias 21 de novembro e 1º. de dezembro, foi deslocada da zona norte da metrópole para o sul, na margem direita do rio Negro, na rodovia Manuel Urbano, ou AM-070, em estrutura construída especialmente para o evento. A justificativa para a mudança de local é o espaço mais amplo para as exposições e também estacionamento, com capacidade para cinco mil vagas.

Figura 36 – Exposição de Produtos Agropecuários do Amazonas – EXPOAGRO – a maior feira do gênero realizada no Amazonas. A partir de sua 40ª. Edição, realizada em 2013, foi transferida para a rodovia Manuel Urbano (AM-070).
Fonte: Secretaria de Produção Rural (SEPROR)/2014

Corrêa (2005), ao discorrer sobre os processos espaciais no contexto urbano, define um desses processos, o de *descentralização*, como o resultado da saturação de áreas de forte centralização. Para ele, que se baseia em estudos de Charles Colby [1933], realizados na década de 1930, em estudo que discorria sobre as forças centrífugas e centrípetas, responsáveis pela modelagem do espaço urbano, esse processo espacial apresenta características como:

> a) terras não ocupadas a baixo preço e impostos;
> b) infraestrutura implantada;
> c) facilidades de transportes;
> d) qualidades atrativas do sítio, como topografia e drenagem;
> e) amenidades físicas e sociais;
> f) *threshold* ou mercado mínimo capaz de suportar a localização de uma atividade descentralizada (p. 103).

As qualidades exigidas para uma área de descentralização, de acordo com Colby e sustentadas por Corrêa, parecem estar presentes na esfera da rodovia Manuel Urbano. No contexto da teoria de Colby, a força centrípeta seria aquela que expande, correspondente a uma força de repulsão, produzindo dinâmicas para áreas não centrais. Esse princípio, mesmo com algumas limitações do ponto fr vista teórico, pode ser vislumbrado em processos de metropolização como o que ocorre na RMM, especialmente nas rodovias Manuel Urbano e Carlos Braga.

Ali as características apontadas acima apresentam-se e são reforçadas pela propaganda produzida para vender o lugar. Boa qualidade do sítio, facilidade de transporte, especialmente com a duplicação da rodovia, terras mais amplas para implantação de empreendimentos, além das amenidades, produzidas também e reforçadas pela propaganda, obedecem a uma racionalidade produzida para metropolizar o espaço.

A quarta esfera apresenta uma particularidade: sua localização direta na margem do Rio Negro.

Como pode ser observado na imagem, essa área foi prevista para a ocupação de habitacionais de baixa densidade, bem como *resorts* para atividades turísticas e de lazer. Trata-se também da área onde o Governo do Amazonas está iniciando as obras para a construção da Cidade Universitária da UEA. Quanto à estrutura geológico-geomorfológica dessa área, faz parte

da formação terciária Alter do Chão, o que na Amazônia é conhecida como *terra firme*[50], não estando sujeita, portanto, ao regime de enchentes e vazantes do rio. A formação em falésias faz com que essa área apresente a imponência das terras altas, ao mesmo tempo em que tem no rio importante elemento que agrega valor à paisagem e valoriza, do ponto de vista econômico, a terra por meio da inserção da natureza a uma dimensão de mercado em que se vende não somente a terra e o imóvel, mas também seus atributos na forma de amenidades, havendo, como já afirmado anteriormente, um fetiche do meio natural incorporado à valorização.

Há ainda um mapa produzido para indução à metropolização no segmento espacial da margem direita do Rio Negro e contido no Plano Diretor. Este mapa apresenta diferentes forma de zoneamento contidas no segmento, sendo apresentado no Plano como *Mapa de Tendências e Vocações* como pode ser observado abaixo, no mapa 14.

Este mapa de tendências no segmento espacial da RMM que sofre as transformações mais rápidas de seu espaço, deixa clara uma espécie de segregação prevista, mas que na verdade foi produzida ideologicamente como sendo tendência. Afirmamos ser isso uma construção ideológica porque as delimitações aí representadas não coincidem de fato com vocações, que na verdade constituem produções históricas e não são inerentes aos lugares. Também não há uma produção histórica do espaço ali que possa afirmar tal representação no mapa. Há sim o estabelecimento da indústria ceramista desde o século XIX, como já afirmado, vinculada à produção de telhas e tijolos de argila. Se existisse de fato uma vocação ali (e ela não existe), corresponderia à extração de argila do solo da formação terciária Alter do Chão, abundante , ou ainda à própria atividade ceramista. Mas isso tudo pode acabar ou mudar e a;i seria necessário produzir *outras vocações*.

Portanto, é coerente sustentar aqui que não existe vocação nos lugares. Há sim a produção histórica das atividades que se tornam referência desses lugares. E como produções históricas, já não se pode afirmar a existência de tendências, pois as dinâmicas dos lugares podem mudar, assim como a própria dualidade espaço-tempo mudam constantemente, fazendo com que não se possa afirmar uma vocação vinculada ao meio natural ou a alguma característica econômica.

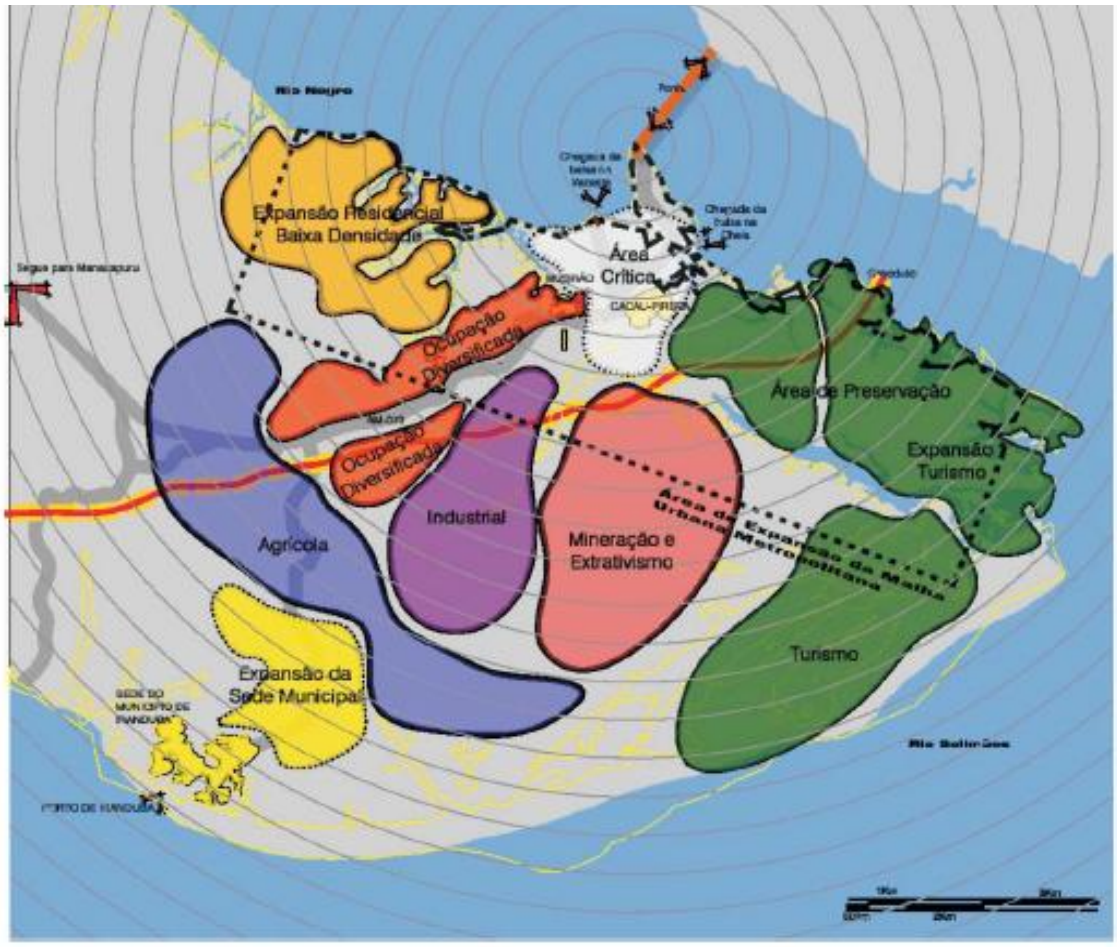
Os mapas, nesse sentido, podem constituir fortes ferramentas ideológicas para afirmar

---

[50] O termo faz parte do cotidiano dos ribeirinhos, que o utilizam para fazer distinção da várzea, terras baixas e inundáveis da Amazônia. A terra firme não está sujeita às inundações anuais por estrar em terrenos terciários em sua maioria.

alguma vocação, ou ainda para produzir as vocações, como já sustentamos no capítulo anterior ao analisar o PDIRMM. É partindo deste princípio que incluímos a dimensão ideológica como uma das bases de nossa tríade analítica estabelecida aqui como norteadora da pesquisa.

A esfera espacial mostrada no mapa abaixo, portanto, tenta produzir ideologicamente para a margem da rodovia Manuel Urbano, uma realidade como se esta constituísse a vocação natural daquele espaço. Isso chama a atenção para o cuidado em não se considerar natural aquilo que é produzido ideologicamente, mesmo que para tal seja utilizado o próprio meio natural, sítio onde os aconteceres socioespaciais são produzidos. Falar em vocação é sempre delicado em geografia, principalmente quando se consideram determinadas estruturas históricas e antagonismos de agentes modeladores do espaço, cujos interesses ora são convergentes, ora divergentes.



Mapa 14 – *Tendências e vocações*, segundo o PDIRMM. Este mapa é uma construção ideológica, o que significa afirmar que não corresponde em sua totalidade o que expressa, mesmo que coincida em alguns pontos com o real produzido historicamente.
Fonte: PDIRMM/2010.

Há outros dois pontos no mapa 14 que corresponderiam igualmente a uma construção ideológica do uso da terra, ao afirmar *vocações* ali representadas, e dizem respeito à área descrita como de *expansão residencial de baixa densidade* e de *expansão da sede municipal* de Iranduba. A primeira, corresponde ao mesmo ponto já mencionado na imagem 03, ou seja, às formações terciárias e na margem do rio Negro, defronte da área correspondente à Ponta Negra, na margem esquerda, em Manaus, que constitui naquela que passou por expressiva valorização durante a década de 1990 e atualmente é a porção de terra mais cara da cidade, que incorporou o rio como agregado de valor à paisagem e, valorizando os imóveis ali construídos. A segunda corresponde à área da sede de Iranduba, sendo que entre ambas existe uma espécie de *cinturão agrícola*, construído no mapa para separar estas duas áreas. Por outro lado, o *cinturão* pode representar uma área reservada para futuras incorporações, vinculadas ao processo de metropolização.

Parece, portanto, haver a intenção de se estabelecer dois eixos que se complementam: um na margem esquerda, na metrópole, já consolidado e localizado na Ponta Negra. O outro na margem direita, em Iranduba, porém distante do núcleo urbano principal, estando frontalmente localizado à Ponta Negra, na mesma estrutura terciária, tendo o rio como descontinuidade, ao mesmo tempo que tem a ponte como continuidade. O governo potencializa a valorização estabelecendo ali as bases da Cidade Universitária da UEA.

O segundo ponto corresponde à área de expansão urbana a partir da sede municipal de Iranduba. Essa parte está localizada na porção oposta, próxima ao rio Solimões/Amazonas. Percebe-se, de acordo com o mapa 14 uma espécie de segregação socioespacial prevista no Plano Diretor entre esta área e a primeira, pois além do fato de estarem opostas, existe entre elas, além do já mencionado *cinturão* previsto de zoneamento para áreas agrícolas, também áreas *industriais* e de *ocupação diversificada*. Isso remete à reflexão da existência de intencionalidades no que se refere à ocupação e produção do espaço nessa parte da RMM, buscando produzir novas espacialidades, cujo princípio pode ser percebido nas ações políticas, na legitimidade jurídica que também confere o poder de atuação do Estado e do capital privado sobre a terra, bem como na produção de discursos e propagandas vinculadas a uma dimensão ideológica, que sustentam a necessidade de inserção de Manaus e da Amazônia Ocidental, forjando uma identidade metropolitana até então inexistente entre a metrópole e as demais cidades.

O rompimento da descontinuidade espacial após a inauguração da ponte possibilitou uma multiplicidade de fatores que ganham expressão socioespacial nessa metropolização

induzida do espaço, como a expansão imobiliária, o aumento da circulação via fluxo de veículos, aumento da circulação diária de pessoas e serviços entre a metrópole e municípios da margem direita do Rio Negro, especialmente Iranduba, a intensa propaganda veiculada, alimentando a dimensão ideológica do bem-estar, da qualidade de vida e de se estar próximo à natureza, ao mesmo tempo distante dos problemas da metrópole, da propaganda oficial do governo estadual adjetivando a RMM como *metrópole verde* e *metrópole da sustentabilidade*, enfim, um amálgama que se articula para produzir novas espacialidades e novas espacializações, ambas no nível metropolitano.

Essas novas espacialidades e espacializações que se formam, são produzidas a partir dos valores da metrópole, expressando-se espacialmente a partir dela, trazendo sua espacialização, ao mesmo tempo confrontando a espacialidade preexistente, resultando e sintetizando um espaço metropolizado, num espaço juridicamente já metropolitano, a partir de uma racionalidade e articulação triádica que, imbricada, e que produz novos espaços. É a partir daí que já não se pode mais pensar só o urbano para a Amazônia Ocidental, como historicamente tem ocorrido, mas pensar também o metropolitano, como nova forma de pensar e produzir o espaço urbano-regional.

Neste momento, a ênfase sobre o setor imobiliário ocorre por este se constituir no elemento que possui importante poder, embora não seja o único, de transformação rápida da paisagem, contrastando em tempo relativamente curto, uma paisagem composta predominantemente do verde da cobertura vegetal, à paisagem híbrida do cinza e o preto do concreto asfáltico das vias construídas para viabilizar o acesso rápido às demais cidades da RMM e com a imponência da ponte sobre o rio.

Por outro lado, não se pode afirmar o primado absoluto dessas mudanças rápidas, pois fazê-lo seria negar as identidades contidas nas cidades da RMM. Destas, somente a metrópole apresenta face mais cosmopolita, dadas as dinâmicas política, cultural e econômica em que está inserida. Ainda assim, como já foi analisado anteriormente, a metrópole não deixa de possuir aspectos particulares de uma cidade amazônica em sua formação histórico-geográfica, como, por exemplo, ter o seu centro histórico parcialmente inundado por enchentes excepcionais acima dos 29,69m, como a de 1953, seguida das recentes de 2009, com 29,78 e de 2012, com 29,87, repercutindo tanto (e especialmente) nas cidades menores quanto na capital, em suas áreas de igarapés e no centro histórico.

Dessa forma as cheias excepcionais como as mencionadas, revelam o quanto os amazônidas vivem e dependem também de um tempo que é ecológico e cíclico, ainda que no caso das cidades este esteja numa forma de subordinação ao tempo cronológico artificializado pela máquina do relógio e da produção, o tempo acíclico do urbano. E isso pode ser constatado tanto (e de forma mais grave) nas cidades menores quanto na metrópole. E é aí que se precisa buscar a singularidade do urbano e da região metropolitana que se instituiu (RMM) na Amazônia Ocidental, onde o regime dos rios deve ser levado em conta, algo não dimensionado nas teorias do urbano e do metropolitano, elaboradas para espaços hegemônicos e que pouco ou em quase nada dimensionam singularidades como estas.

A singularidade da Amazônia Ocidental em seu processo de urbanização e agora de metropolização, revela que não se pode considerá-la apenas como uma região de adequação à reprodução do capital. Afirmar isso seria reduzir seu processo de formação socioespacial, que também se vincula aos processos políticos regionais, bem como a produção de uma ideologia própria, que se articula aos processos nacionais e globais.

A formação socioespacial da Amazônia, especialmente a Ocidental, não pode ser reduzida ao mero experimento de adequação à reprodução capitalista, pois existem estruturas próprias[51] que fogem a estas lógicas hegemônicas

Manaus e sua região metropolitana fazem parte de dois contextos distintos: o cosmopolita, global, urbano e agora *metropolitan*o, e o das especificidades amazônicas, com identidades, necessidades de inserção ao contexto maior do Brasil, bem como as dinâmicas e sazonalidades do meio natural. Nisto reside o singular, pois a despeito dos discursos (mesmo teóricos) hegemônicos que tentam homogeneizar os espaços como se as especificidades neles contidas fossem convertidas em uma *aldeia global*, na Amazônia, especialmente sua parte ocidental, portanto mais distante das chamadas f*rentes* ou *franjas* pioneiras, guarda de forma

---

[51] Quando falamos em tempos cíclicos e acíclicos, ecológicos e cronológicos, reportamo-nos a uma singularidade regional, pois os regimes dos rios da região influenciaram e ainda influenciam fortemente a organização do espaço urbano- regional. Logo, alguns espaços nesse contexto regional não são atrativos a uma adequação do capital. Em cidades de várzea, mesmo no contexto da RMM, há uma organização espacial dimensionada pelo subir e descer das águas. Historicamente o Estado sempre atuou na região no sentido de tentar adequá-la à reprodução do capital. O ciclo da borracha e a Zona franca de Manaus atestam isso. Contudo, esses dois momentos de tentativa de adequação da região ao capital se mostraram bem menos amplas do que se esperava. Eles se concentraram na capital, que se tornou metrópole e distante dos demais núcleos urbanos, no que diz respeito à dinâmica socioeconômica. A RMM constitui um novo momento, assim como o ciclo da borracha e a ZFM, mas não é somente algo externo para adequar o espaço. Ela é o resultado de vontades antigas, de articulações intraregionais e de auto-afirmação da própria região. É tudo isto e mais a adequação.

bastante evidente suas espacialidades pretéritas, o que não significa sustentar um discurso de isolamento ou que ela não se insira também nas dimensões dessa *aldeia global*. As figuras abaixo permitem maior entendimento destas afirmações.

Figura 37 – A cabeceira da Ponte Rio Negro. Na cabeceira da ponte, margem direita do rio, município de Iranduba, pode se observar o moderno, o *metropolitano* sustentado no discurso ideológico do Estado, no cinza e na imponência da ponte. No canto esquerdo da foto, a área inundada pela maior enchente até então registrada e pessoas pescando nesse lago que se formou à margem da pista. Está aí o moderno (ponte, pista, carros) e o pretérito (tradicional) amazônico na prática da pesca.
Foto: Marcos Castro/2012.

Figura 38 – Pescaria próximo à ponte. A pista, o lago formado pela enchente e uma área em que se está aterrando para a construção de casas formam um conjunto em que a natureza, em sua sazonalidade agora se depara com o obstáculo produzidos pela necessidade humana de produzir e reproduzir espaço visando suprir as necessidades da acumulação. O que antes era apenas uma área de "baixio", uma várzea inundada todos os anos, é aterrada e convertida em área apropriada para moradia. Por ora, serve também para a pesca, como se pode observar.
Foto: Marcos Castro/2012.

Ambas as figuras acima mostram o expandir da metrópole para o que até então (antes da RM e da ponte) era considerado o *outro lado*, um espaço descontínuo à capital pela existência do rio e não muito identificado fortemente com Manaus. Já havia a rodovia AM-070, ligando a metrópole a Manacapuru, já havia também as estradas que dão acesso a Iranduba e Novo Airão, mas a circulação descontínua, marcada pela imposição dos horários das balsas, que muito embora funcionasse a maior parte do tempo (entre quatro da manhã e a meia noite) não permitiam a circulação contínua e em qualquer horário, obedecendo também às lotações, outro empecilho que acabava por gerar obstáculos e sensação de distância, posto que quando as balsas lotavam aqueles que não tinham conseguido adentrar tinham que esperar a próxima.

Nesse sentido, a margem direita do rio Negro representava aquele *outro lad*o, sustentado pela noção de distância produzida pela descontinuidade espacial e seus fatores limitantes. As imagens, portanto, mostram o rompimento dessa noção de distância e a integração desse *outro lad*o à metrópole, mesmo que não se possa afirmar ainda a descaracterização absoluta desta área frente à metropolização induzida que se estabelece ali.

Já a figura abaixo, revela um urbano tipicamente amazônico, com cidades no contexto da RMM que sofrem com a inundação dos rios Negro e Amazonas. Trata-se de um espaço que o capital não adequa.

Figura 39 – Uma casa inundada. A figura mostra uma parte do distrito de Cacau-Pirêra, em Iranduba, inundada pela enchente de 2012, às margens da rodovia AM-070, na Região Metropolitana de Manaus. Nesta que já é a maior enchente de todos os tempos, as estruturas estabelecidas não foram capazes de suportar a dinâmica das águas, alterando de forma mais drástica o cotidiano dos moradores. O rio e a metropolização estão como partes distintas de um mesmo espaço.
Foto: Marcos Castro/2012.

Cacau-Pirêra está localizado em áreas de baixio (terreno rebaixado e inundável) estando sujeito às inundações sazonais do Rio Negro. No caso específico mostrado na figura, é da cheia excepcional de 2012, que inundou parte das residências nessas áreas cujo valor da terra é menor por ser em baixios. Há aí uma contradição: de um lado a busca do setor imobiliário pela terra, e de outro, terras que pouco valem por serem inundáveis. E tudo no mesmo segmento espacial da RMM, dentro dos limites estabelecidos no PDIRMM para fins de planejamento e indução à metropolização.

Contudo, reforçando o já afirmado, não se pretende reduzir a análise desta pesquisa às dinâmicas do setor imobiliário somente, pois fazê-lo seria admitir o primado de um espaço econômico apenas, reduzindo, portanto, a complexidade de ações e agentes modeladores do espaço no contexto da RMM à dimensão imobiliária, ao econômico, esquecendo sua dimensão maior: o socioespacial, ou espaço geográfico, que conforme sustenta Milton Santos diferencia-se do o espaço econômico. Para ele o segundo se definiria por relações econômicas entre elementos econômicos. Seria dessa forma um espaço abstrato, cuja expressão se definiria pelas relações e não pelo real. Esse real, que comporta várias dimensões (naturais, culturais e econômicas) relacionadas entre si e existente por meio dos processos sociais e que ao ganharem expressão espacial formam os processos socioespaciais, constitui o espaço geográfico, abrangente, que tem expressão e envolve o meio natural, portanto, mais amplo. Segundo Santos [2008, p. 72]:

> Na verdade, o espaço geográfico considerado como uma porção bem delimitada do território é tanto o teatro das ações da sociedade local como das influências externas e até mesmo estrangeiras, cujo peso nem sempre é perceptível à primeira vista. É todo o problema da influência dos fatores de “macrodecisão” - os Estados e as grandes firmas - cuja força depende da escala espacial própria de cada um, mas que exercem uma influência certa na distribuição dos homens, dos equipamentos e das atividades.

Assim, toda a complexidade que marca as ações por trás da instituição da Região Metropolitana de Manaus, a ação política, a legitimidade jurídica e o aspecto ideológico, permite afirmar que as ações do Estado e do setor imobiliário entre a metrópole e Iranduba, constituem somente um aspecto desse processo, que por ser o mais evidente em sua expressão socioespacial, tende a parecer o único, como adequação do espaço urbano-regional à reprodução do capital. Mas isso é só aparentemente, pois em outras áreas da RMM isso não ocorre, como é o caso da cidade

de Careiro da Várzea.

O discurso que envolve o termo *Região Metropolitana de Manaus* tende a convencer que dinâmicas socioespaciais que ocorrem em determinadas parcelas dessa RM ocorrem de forma homogênea. Careiro da Várzea constitui um exemplo de que isso não é verdade, por se tratar de uma realidade de certa forma antagônica àquela de Iranduba na margem direita, conforme se poderá conferir a seguir.

4.2. Segmento espacial varzeano: Careiro da Várzea, a cidade anfíbia

A cidade de Careiro da Várzea, a 25 km de Manaus e uma das menores do Brasil com cerca de mil habitantes em seu pequeno núcleo urbano[52], faz parte da Região Metropolitana de Manaus e está localizada numa ilha, (Ilha do Careiro) um terraço fluvial de formação quaternária, considerada uma *várzea alta*, mas que devido às cheias excepcionais como as de 1953, 2009 e 2012, inunda, levando os habitantes deste pequeno núcleo com o *status* de cidade a construírem assoalhos de madeira elevados, dentro de suas próprias casas, bem como nas ruas inundadas, como se pode constatar nas figuras abaixo.

Figura 40 – A cidade de Careiro da Várzea em dois momentos: á esquerda inundação da enchente de 1953 e à direita a figura mostra a enchente no mês de maio de 2012. Esta sede municipal que faz parte da RMM teve nestes dois períodos sua área inundada de forma absoluta. Ali, diferentemente de Iranduba, a dinâmica da metropolização do espaço e do setor imobiliário não chegou.
Fonte: Jornal A Crítica, 2012/Pacheco/2004.

[52] Os dados de 2010 do IBGE mostram uma população total de 23. 963 habitantes no município de Careiro da Várzea. Considerando que desse universo cerca de mil habitam o núcleo urbano da sede, o município é quase que em sua totalidade rural.

Figura 41 – Como mostra a figura, Careiro da Várzea não tem para onde se expandir em função do terreno. No período das cheias excepcionais esta "Veneza varzeana" completamente inundada pelas águas do Amazonas revela uma urbanização singular. Revela igualmente que na RMM a seletividade não abrange todos os espaços.
Fonte: enchentesamazonas.blogspot.com
Org: Marcos Castro 2014.

Conforme mostram as figuras acima, Careiro da Várzea é um caso específico na RMM, uma vez que não possui ligação terrestre com a metrópole, muito embora o transporte por lanchas do tipo *voadeira* ou *a jato* seja regular entre esta cidade e a metrópole. Também está longe de apresentar a mesma dinâmica política e econômica que Manacapuru, Iranduba ou Novo Airão, por exemplo, pois mesmo reproduzindo as estruturas de poder de uma cidade (prefeitura, câmara municipal, secretarias, etc), seu cotidiano se restringe à própria cidade, que constitui um *apêndice descontínuo* da metrópole, sendo por ela ofuscada.

Figura 42 – As voadeiras e a jatos são comuns no transporte fluvial rápido da Amazônia atual e em muitos casos vem substituindo as canoas, rabetas e mesmo barcos regionais de madeira. O deslocamento entre Manaus e Careiro da Várzea só é possível por meio dessas lanchas ou de outros barcos regionais, visto que esta cidade se encontra em uma ilha.
Fonte: viagensenegocios.com.br

O nível de dependência em relação à metrópole pode ser mensurado quando se considera o percentual do movimento pendular que ocorre a partir desta cidade anfíbia. Em levantamento realizado por Ehnert [2011] foi constatado que cerca de 5% da população do núcleo urbano do Careiro da Várzea, aproximadamente 50 pessoas, se desloca diariamente para a metrópole. A maioria é formada por estudantes do ensino superior, mas há também outros segmentos da população que faz o movimento diário. Ainda conforme o levantamento, 72% deste universo realiza o trajeto diariamente, sendo que 16% o faz mais de uma vez por semana e 12% vai à metrópole às segundas feiras e retorna somente às sextas feiras à tarde.

O gráfico abaixo permite o entendimento dos segmentos e percentuais que fazem o movimento diários ou semanal entre o Careiro da Várzea e a metrópole. Conforme mostrado, além de estudantes do ensino superior, há também funcionários públicos e pessoas que trabalham no comércio e na indústria localizados na metrópole, marcando a influência que esta exerce sobre a pequena cidade.

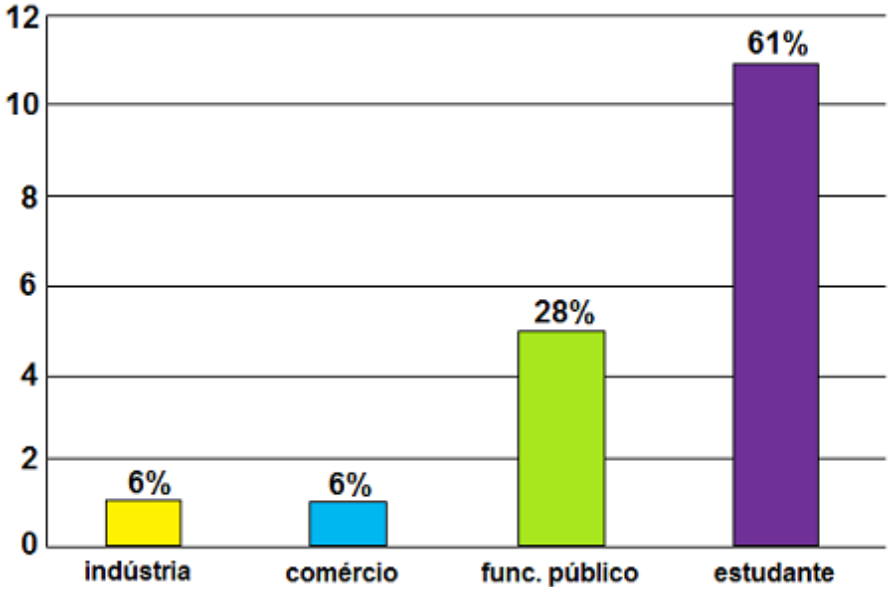


Gráfico 01 – Movimento pendular entre Careiro da Várzea e Manaus.
Fonte: Ehnert/2011
Org: Marcos Castro/2014

Na cidade de Careiro da Várzea não há mais área para expansão, pois ao estar localizada em plena várzea, encontra limitadores naturais para o crescimento. Seu núcleo urbano se restringe a um quadrilátero com 540x220 metros, possuindo cinco ruas a partir do rio Amazonas (Paraná do Careiro)[53] e quatro paralelas a ele. O cotidiano ali constitui um híbrido, onde as características urbanas vem da metrópole e não por serem produzidas no lugar, que contém mesmo forte característica rural, notadamente vinculada à pecuária, o que pode ser sustentado pelo fato da grande maioria de sua população viver na área rural. Ali cabe a assertiva de Oliveira [2000, p. 57] de que "a denominação de cidade cabe-lhe em decorrência de ser a sede da municipalidade. Melhor seria chamá-la de povoado em decorrência da forma, do número de habitantes, da quantidade de casas, do modo de vida e da vida de relações".

[53] O Paraná na denominação amazônica é a parte de um rio principal que se divide ao iniciar e formar uma ilha, unindo-se novamente a esse rio principal quando finda a ilha. A descrição mais clássica do Paraná do Careiro pode ser encontrada em Hilgard O'Reilly Sternberg, em obra publicada em 1956, intitulada A Água e o Homem na Várzea do Careiro, clássico indispensável em trabalhos tanto na área de Geomorfologia quanto nos aspectos humanos da Geografia. No obra, o autor vai definir o Paraná como um braço fluvial do rio Amazonas, cuja boca superior se abre à margem direita do Solimões e que deságua no Amazonas, através do Paraná das Onças. É pertinente salientar que os termos "rio Solimões" e "rio Amazonas" se referem ao mesmo rio Amazonas como é conhecido internacionalmente. A diferenciação feita é de cunho regional, sendo que denomina Solimões o trecho a montante de Manaus e da confluência com o rio Negro, e de Amazonas o trecho a partir daí até o deságue no Atlântico.

A relação da pequena cidade, como de resto de maior parte do município, localizado em área de várzea, com a dinâmica das águas, foi objeto de análise, ainda da década de 1950, do geógrafo Sternberg, que realizou importante estudo sobre a região que compõe o município. As considerações dele evidenciam a profícua relação entre a organização espacial e o regime do rio Amazonas, pois:

> No Careiro, e em regiões semelhantes, o significado da água para a comunidade toma maior relevo e assume aspectos muito especiais. Nestes espaços, a água atua tanto de maneira indireta, quanto direta. Sua influência mediata se faz sentir através da base mesma da ocupação – o solo – de que é autora e no qual criou tratos muito desiguais, quanto às possibilidades de aproveitamento. No que tange à ação imediata da água, da mesma forma que ocorre no vale do Nilo, por exemplo, a enchente anual na região do Careiro é o mais importante fenômeno da natureza a afetar a ocupação do solo. Na medida em que satura, submerge ou deixa enxutos os terrenos, influi, não apenas sobre a extensão dos solos utilizáveis, mas sobre a duração do período em que os mesmos aproveitam ao homem e ainda sobre a modalidade desse aproveitamento [1998, p. 15].

Conforme observou Sternberg a várzea do Careiro, que inclusive a contém no seu topônimo, influi ainda hoje tal como à época da descrição acima. É bem verdade que a chegada da energia elétrica mudou muitos aspectos da vida cotidiana nas comunidades do município. Hábitos alimentares mudados com a incorporação da geladeira, visão ampliada de um mundo mais distante, incorporada pela televisão e até mesmo alterações nos horários de dormir e acordar, também trazidas pela televisão. Mas a essencial relação com o regime fluvial do rio não se alterou, o que pode ser constatado, no caso da pequena cidade, com as inundações das grandes enchentes, já mostradas nas figuras acima.

Ali a metropolização do espaço chega mais na forma do discurso ou de algumas práticas urbanas incorporadas ao cotidiano, como o já mencionado fato da chegada da energia elétrica. Isso vai marcar a diferença em relação ao segmento espacial da margem direita do rio Negro, onde o processo de metropolização ocorre também a partir da expressão socioespacial, ou seja, da produção de espaços metropolizados.

Sternberg vai ainda apontar a preocupação do varzeano do Careiro quanto ao regime das águas, comparando-o à preocupação do nordestino do sertão com a seca, pois:

> Assim como a eventualidade de uma grande seca está sempre no pensamento do sertanejo, a permanente preocupação do varziano (sic) há de ser a intensidade da alagação seguinte; sua mais intensa atividade, a de arrostar-lhe os perigos; sua maior satisfação, a de ver baixarem as águas, deixando intactas a gleba, a casa – e a terra fecundada, o gado são e salvo [1998, p. 26].

O autor fala do varzeano de forma geral no município do Careiro da Várzea, não diferenciando os ribeirinhos dos moradores da pequena vila, que hoje constitui sua sede municipal, mesmo continuando ainda pequena vila. Mas seria desnecessário diferenciá-los, como se tornou quase obrigatório nas análises geográficas diferenciar urbano de rural. Na realidade Amazônica em sua rede dendrítica, muitas cidades tem seus sítios urbanos inundados por enchentes, como ocorreu no ano de 2014, por exemplo, na calha do rio Madeira[54], com cidades no sul do Amazonas, em Rondônia e no Acre, tendo boa parte de suas áreas inundadas.

Na Amazônia as preocupações com as enchentes anuais não se restringem às áreas rurais de várzea. As preocupações se estendem também aos moradores de núcleos urbanos e até mesmo das grandes cidades (vide Porto Velho, Rio Branco e até mesmo a metrópole Manaus, como já mostrado no capítulo 2). Sítios urbanos com topografia irregular, localizados às margens de rios e com fundos de vale expressivos, estão mais sujeitos às inundações sazonais. E Careiro da Várzea, ao se localizar em várzea alta, não foge a tais problemas.

---

[54] Quanto a esta enchente, alguns exemplos, dentre muitos existentes, podem ser destacados: o de Porto Velho, capital de Rondônia, que teve parte de seu espaço inundado, e de alguns distritos localizados no eixo da BR-364, além dos municípios de Nova Mamoré, Guajará-Mirim e Candeias do Jamari. No vizinho Estado do Amazonas, o Madeira tem na cidade de Humaitá sua maior expressão de inundação, com 35% da cidade inundada. A enchente atingiu também o Acre.

Figura 43 – Distrito de São Carlos, município de Porto Velho-RO. A vista se assemelha bastante com as imagens mostradas da Cidade de Careiro da Várzea no período das maiores enchentes. Afinal o tempo passa, a técnica avança, mas Sternberg continua atual.
Fonte: http://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2014/03/maior-cheia-do-rio-madeira-completa-um-mes-e-rio-continua-subir-em-ro.html

As enchentes no Careiro da Várzea sempre constituíram objeto de preocupação. Sternberg (1998) vai descrever de forma detalhada o processo de ocupação tanto no Paraná do Careiro quanto no Paraná do Cambixe[55]. A ocupação já existia ali antes da chegada dos europeus, por meio dos indígenas do povo Mura. Mas segundo o estudo do geógrafo, a ocupação posterior ocorreu principalmente por nordestinos que ali se estabeleceram a partir do ano de 1877-79, o que vai coincidir com a grande seca nordestina.

Curiosamente a estrutura socioespacial que se estabeleceu no Careiro da Várzea com a ocupação dos nordestinos, vai revelar uma relação inversa com o meio natural e seus ciclos. A preocupação da terra de origem, da seca, vai ser outra na terra de destino, pois agora serão as enchentes que constituirão objeto de preocupação e adaptação ao novo meio. Para ali vieram aqueles que de alguma forma não foram para os altos cursos dos rios Purus e Juruá, numa época em que sua mão-de-obra era fundamental na extração da borracha. Ficaram, portanto,

[55] O Paraná do Cambixe é, segundo Sternberg, um dos canais laterais, ou um pequeno paraná, que chegava a rivalizar com a unidade hidrográfica superior, ou seja, o paraná do Careiro. Atualmente este continua tendo importância, tanto que há, como já havia na época em que o geógrafo pesquisou, uma estrada ligando a pequena sede municipal às comunidades do Cambixe.

relativamente próximos à capital Manaus, então uma cidade com pouco mais de 80 mil habitantes, longe do *status* da metrópole em que se tornaria depois.

Imagem 04 – A ilha do Careiro, onde está localizada a sede municipal. O traçado em azul corresponde ao Paraná do Cambixe, que corre paralelo ao paraná maior, o do Careiro. O traço vermelho corresponde à estrada que liga a sede municipal às comunidades do Cambixe.
Fonte: Google Earth
Org: Marcos Castro/2014

Em Careiro da Várzea, a cidade anfíbia, o tempo passa mais lento, pois a herança amazônica de um tempo não vinculado em sua totalidade somente aos ditames da acumulação, produz um cotidiano em que os valores da metrópole, que chegam como eco nesta pequena cidade e se misturam com o cotidiano vinculado ao tempo ecológico e cíclico que tem no regime de enchentes e vazantes dos rios sua maior expressão, não se impõem na forma absoluta, muito embora, pela relativa proximidade, esta pequena cidade em tudo dependa da metrópole.

O tempo acíclico e cronológico de Careiro da Várzea se vincula ao tempo da metrópole no que se refere aos serviços (instituições de ensino superior, hospitalares, dentre outros) e no fornecimento de mercadorias para o abastecimento dos comércios locais, bem como da produção do próprio município, de hortifrutigranjeiros, de carne e derivados do leite, que se articula ao tempo do consumo na metrópole.

Mas as atividades produtivas no município, no que se refere ao abastecimento da metrópole, em boa parte está condicionada ao regime do rio, pois as terras cultiváveis estão disponíveis apenas por um período de sete meses por ano, entre o preparo da terra e a colheita, o que faz predominar culturas de ciclo curto, como o milho, que colocou o município como destaque nessa produção, ao colher 80 mil mãos nas safras de 2011/2012[56]. Isto reforça a necessidade de se pensar a Amazônia a partir de um tempo que também é cíclico e ecológico. Este tempo está vinculado ao regime dos rios em áreas de várzea, aquelas que possuem os solos mais férteis.

Do ponto de vista da articulação da produção com os sistemas ecológicos e produtivos, os moradores do município de Careiro da Várzea utilizam os Sistemas Agroflorestais (SAF's). Estes correspondem, de acordo com Fraxe et al. [2008] a unidades de apropriação e manejo da terra que podem, no caso da várzea, ser classificadas em três subsistemas: roça, sítio e lagos. Cada um desses subsistemas está vinculado em seu uso a um período do ano, correspondendo ao das enchentes e vazantes do Rio Amazonas.

Os autores sustentarão a existência de um calendário de uso da terra em áreas de várzea no Amazonas, tendo como recorte espacial o município de Careiro da Várzea. De acordo com a proposta, conforme mostra a figura 43, entre os meses de agosto e fevereiro ocorre o preparo da terra. Entre setembro e fevereiro ocorre o plantio e entre outubro e maio ocorre o período da colheita, sendo que nos meses de junho e julho ocorre a cota máxima da enchente, período em que as terras estão inundadas.

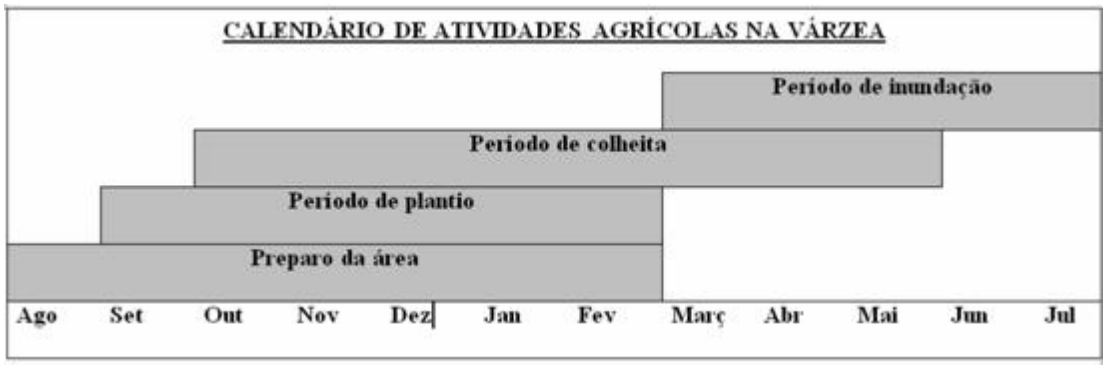


Figura 44 – Uso da terra de acordo com o tempo cíclico no Careiro da Várzea.
Fonte: Fraxe et al./2008.

[56] Dados fornecidos pelo IDAM – Instituto de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal Sustentável do Estado do Amazonas. Uma "mão"de milho corresponde a 50 espigas.

Convém apontar que, no Careiro da Várzea, por se tratar do município com maior predomínio de população rural da RMM, a relação de um tempo cíclico e ecológico com a formação socioespacial é mais evidente que nos demais municípios da RM. Isto não significa afirmar que nos demais tal relação esteja ausente, mas neste município ela é superior. Sua área urbana resumida é pouco expressiva em relação à riqueza de sua dinâmica socioespacial no meio rural. Essa realidade constitui marca singular na RMM, pois trata-se de um município próximo da metrópole, separado pelo rio Amazonas. São, portanto, duas realidades, dois tempos, um acíclico e outro cíclico. Um na margem esquerda (a metrópole Manaus) e outro na margem direita (Careiro da Várzea). Ambos, porém, pela via jurídica, metropolitanos.

A metrópole compartilha duas realidades distintas em sua relação com as margens opostas dos rios Negro e Amazonas. Na margem direita do rio Negro, numa estrutura terciária da formação Alter do Chão, e menos sujeita ao tempo das enchentes, há expressivo processo de metropolização em curso, como já apontado anteriormente, tanto com ações do Estado quanto com o avanço do setor imobiliário e de serviços. Na margem direita do Rio Amazonas, em estrutura quaternária de várzea, não é percebido o processo de metropolização para além do discurso de se constituir metropolitano juridicamente. Não se pode neste caso negar a influência que a estrutura geológico-geomorfológica exerce quanto à expressão socioespacial da metropolização do espaço na RMM.

A despeito das inevitáveis mudanças que o tempo imprime ao espaço a partir das práticas e dinâmicas socioespaciais, a margem direita do Amazonas, um rio com maior dinâmica fluvial que o Negro, continua ainda com muitos aspectos do tempo em que Sternberg esteve por lá. Paradoxalmente, é esse rio mais dinâmico que impede o avanço de outra dinâmica: a da metropolização que ocorre na margem do rio menos dinâmico.

Voltando aos SAF's do Careiro da Várzea, o primeiro subsistema, de quintal ou sítio, pode ser definido como:

> [...] o local onde é cultivada uma ampla variedade de plantas perenes e anuais em torno da casa do agricultor e tem como função garantir a manutenção da família. O quintal ou sítio florestal é de suma importância para a população local, pois complementa a produção obtida em outras áreas de produção da propriedade, como a roça, a criação de animais, a floresta e as capoeiras melhoradas, além de servir como área de lazer para a família. (...). Normalmente, o quintal ou sítio florestal é utilizado para assegurar um fluxo pequeno e contínuo de produtos complementares para subsistência e/ou produzir excedente para a venda [FRAXE, et al., 2008, p.04].

Geralmente a descrição acima se refere às várzeas mais elevadas, cuja inundação somente ocorre totalmente a partir das cheias excepcionais, devendo-se portanto considerar que mesmo em cheias normais, abaixo da cota de 29 metros, os sítios apresentem restrições de uso pela redução da área de terras emersas. A produção do excedente serve para o abastecimento da metrópole, constituindo um complemento de renda e permitindo ao produtor varzeano adquirir bens que não produz. O quadro abaixo permite conhecer as principais culturas existentes nos quintais ou sítios no Careiro da Várzea.

Espécies	Nome científico	Finalidade	
Açaí	*Euterpe oleracea*	A	V
Bacuri	*Platonia insignis*	A	
Banana	*Musa*	A	V
Cacau	*Theobroma cacao* .	A	V
Caju	*Anacardium occidentale*	A	
Coco	*Cocos nucifera*	A	V
Cupuaçu	*Theobroma grandiflorum*	A	V
Limão	*Citrus limon* (Linn.)	A	
Manga	*Magifera indica*	A	V

A - Autoconsumo; V - Venda.

Quadro 02 – Culturas existentes nos Sistemas Agroflorestais, subsistema quintal ou sítio
Fonte: Fraxe et al./2008

Dos nove produtos listados no quaro, seis permitem o excedente para comercialização com a metrópole. Isto reforça a importância da estrutura dos sítios agroflorestais no Careiro da Várzea do ponto de vista econômico. Mas convém afirmar que o município não conta somente com os SAF's. Há também a prática da agricultura de ciclo curto, acompanhando a sazonalidade das enchentes e vazantes, além da pecuária, que constitui também importante vetor econômico

municipal, sobretudo no paraná do Cambixe, que possui a maior concentração de propriedades vinculadas à criação de gado bovino.

Como se pode constatar o município tem nas atividades rurais sua maior expressão econômica e simbólica, pois de forma inversa à Iranduba, ali o longe-perto se concretiza por se estar próximo à metrópole do ponto de vista topográfico, mas longe dela no que se refere à inserção ao processo de metropolização do espaço. Isto não significa afirmar a ausência do urbano ali, pois a existência de uma cidade, ainda que pequena, bem como a própria energia elétrica que se estende para além do núcleo urbano, possibilitam mudanças em hábitos e comportamentos, fazendo com que aspectos urbanos passem a fazer parte do cotidiano. Mas a ruralidade na forma de lidar com a terra e a produção, fortalece econômico e culturalmente este segmento espacial de várzea na RMM.

O núcleo urbano que constitui a sede municipal apresenta ainda uma peculiaridade que vai além de suas resumidas dimensões socioespaciais. A própria gênese política da pequena cidade passou por transformações que acabaram lhe tirando o *status* de sede municipal para posteriormente devolvê-lo novamente. Brandão e Brandão [2004] revelam a face política da conversão de um pequeno núcleo urbano em uma cidade sede de município.

Segundo estes autores houve uma adaptação para que o núcleo que hoje é a sede do Careiro da Várzea pudesse se adequar à legislação vigente e voltar a se tornar uma sede municipal. Desde a década de 1950, no governo de Plínio Ramos Coelho, o distrito de Careiro da Várzea foi desmembrado de Manaus constituindo-se em município, por meio da Lei N°. 99, de 19 de dezembro de 1955. Esta condição, contudo, em consequência do terreno impróprio de várzea e que não permitia a expansão, lhe havia sido tirada em 1977, quando a sede municipal foi transferida para uma área de terra firme no quilômetro 102 da BR-319, então uma rodovia em fase de conclusão. Mas isso acarretou resistências, pois:

> Essa mudança da margem do rio para a margem da estrada, não tinha o apoio da maior parte da população, implicitamente o conflito estava criado. Se de um lado os políticos defendiam que a transferência era a melhor forma do município prosperar tendo como ajuda o governo estadual e o federal que se propunham injetar recursos financeiros e o favorecimento da BR 319 que faria a ligação com o resto do Brasil. Por outro lado, a população do local não concordava em se transferir para o novo local, pois embora fosse em terras que não alagavam, o homem da várzea tinha conhecimento das dificuldades que enfrentaria, como, por exemplo, a situação da distância (3 horas de ônibus), dificuldades para obter alimentação, índice elevado de doenças como a malária [BRABDÃO;BRANDÃO 2004, p. 45-46].

A mudança da sede municipal, portanto, não foi unanimidade entre os munícipes, visto que houve muita resistência, especialmente por parte das famílias e das lideranças políticas da Ilha do Careiro e adjacências. As articulações e movimentos para a volta da sede da municipalidade para o núcleo de várzea iniciaram-se no ano de 1984 e não cessaram até que foi instituído, por meio da Lei N°. 1.828, de 30 de dezembro de 1987, o município de Careiro da Várzea, sendo que aquele com sede na terra firme ficou conhecido como Careiro, ou Careiro-Castanho. Isto mostra o quanto a morfoestrutura de várzea foi importante no município, inclusive fortemente reproduzido nos discursos elaborados pelos varzeanos careirenses às autoridades estaduais, quando elaboravam documentos reivindicando a emancipação da área de várzea e a sua volta à condição de sede municipal, sendo que o próprio topônimo (várzea) é agregado à sua identificação como município e identidade de varzeano.

Os autores irão afirmar que ocorreu uma adequação cujo objetivo era cumprir a lei que determinava a criação de novos municípios, que deveriam, para reivindicar esta condição, obedecer ao critério de no mínimo duzentas residências. Foi então estabelecido um perímetro urbano de 1.083.750 m^2 que comportava o mínimo exigido em lei, posto que o perímetro do núcleo sede era de apenas 54.336 m^2 . Ocorre que esse perímetro estendido abrangia, além do quadrilátero do núcleo urbano da sede, duas áreas de estradas, sendo uma ao leste, na estrada do Cambixe e outra ao oeste, na estrada do Rebojo[57]. É relevante o destaque de que existe um limite claro entre a área mais concentrada de residências que formam o núcleo urbano da sede e a ocupação que ocorre nas estradas, predominantemente rurais, cujo predomínio é o de comunidades tipicamente amazônicas.

Fica clara a adequação do perímetro para atender à exigência legal, colocando como urbanas realidades distintas, ou seja, a do núcleo sede da pequena cidade e a de comunidades rurais que tiveram suas residências contadas como urbanas, instituindo e delimitando como área urbana tanto a sede quanto as comunidades rurais das duas estradas que se encontram para além dos dois portões que existem a leste e a oeste do núcleo da sede e delimitam o núcleo urbano das estradas. A imagem abaixo representa a realidade descrita.

---

[57] Ambas as estradas, em lados opostos, articulam o pequeno núcleo urbano às propriedades privadas de criação de gado bovino. Convém afirmar, entretanto, que durante o período de grandes cheias estas estradas ficam inundadas, visto estarem em área de várzea.

Imagem 05 – A Imagem mostra o perímetro estendido da sede do município de Careiro da Várzea. As linhas de limite em vermelho permitem ver que há uma abrangência para muito além da área concentrada do núcleo da sede municipal, para se adequar ao número mínimo de residências exigidas em lei.
Elaboração: Marcos Castro/2014.

É possível sustentar que Careiro da Várzea representa em escala reduzida uma realidade parecida com aquela ampliada da RMM. Isto porque para cumprir um objetivo que encontrava um dispositivo legal, ajustou a realidade ao conceito, pois ao se considerar as comunidades rurais careirenses das estradas como parte do núcleo urbano, juridicamente, a partir de uma decisão política, tornou os comunitários cidadãos urbanos. Ocorre que entre as repentinas decisões políticas e as delimitações decorrentes da legitimidade jurídica, não se pode deixar de considerar que o cotidiano não muda num repente e as pessoas não irão se considerar urbanas somente porque estão sob um marco jurídico, visto que:

> Em se tratando de especificidades locais, por ser uma das menores do estado e por ter predominância de atividades agropastoris é difícil para os moradores entenderem se pertencem ou não à zona urbana. Por esse motivo, a maioria das pessoas que moram *Além dos Portões* tanto a leste como a oeste, desconhecem que estão situados no perímetro urbano ou não compreendem que pertencem a cidade. Acontece até mesmo com as pessoas que moram na área "cercada", pois não tem o lugar como uma cidade, mas simplesmente como uma pequena comunidade, por isso é comum se ver relatar nas falações de grupos de pessoas que a cidade de estudo é um bairro de Manaus. [BRANDÃO; BRANDÃO 2004, p. 81].

As decisões políticas e delimitações jurídicas por si só não foram capazes de alterar a realidade historicamente produzida no Careiro da Várzea. Os moradores, ao desconhecerem que fazem parte de um perímetro urbano, não atinam para o fato de que suas terras, apesar de não expressarem o espaço de uma cidade, são terras urbanas do ponto de vista jurídico, posto que fazem parte do perímetro de uma cidade. Mesmo a sede municipal pouco expressa de fato uma cidade, mesmo reproduzindo as instâncias de poder que devem existir em uma cidade, que no Brasil para existir basta ser a sede de um município.

Analogamente e em escala ampliada, a RMM ao ser instituída acabou por envolver uma multiplicidade de espaços em sua área delimitada juridicamente. A metrópole Manaus expressa bem a região metropolitana. As demais cidades em graus variados acabam por expressar se não o metropolitano, pelo menos o urbano. Mas as comunidades que produzem e reproduzem o seu espaço entre as sedes municipais e outros núcleos urbanos como os distritos, não se consideram metropolitanas, visto que até mesmo o urbano ali carece de maior consolidação, sem esquecer que o contexto analisado é o da Amazônia, onde nem sempre os conceitos podem dar conta de explicar o real.

Careiro da Várzea reproduz um pouco do que é a RMM no que se refere ao processo de delimitação que visou a adequação a uma realidade produzida política, jurídica e ideologicamente para atingir um objetivo. Em Careiro da Várzea nos anos 1980, visando criar um município e ter de volta o seu núcleo urbano como a sede municipal, *status* que havia perdido para o núcleo formado na rodovia BR-319 em 1977, valia adequar uma realidade não urbana às exigências legais, tornando urbano o não urbano. Já a RMM, duas décadas depois, teve a institucionalização vinculada a múltiplos fatores, que vão desde a necessidade histórica de inserção e ampliação de influência regional, nacional e internacional, até a possibilidade de ampliação da reprodução do capital na região e tornando metropolitano o não metropolitano. Ambas as realidades contaram com instrumentos legais de apoio, mas não fugiram às adaptações e delimitações arbitrárias para atingir objetivos políticos.

Dessa forma esta pequena cidade da RMM (a menor de todas) que sofre de forma mais evidente os efeitos das cheias excepcionais do Rio Amazonas, ficando totalmente submersa quando a cota ultrapassa os 29 metros acima do nível do mar, constitui uma singularidade na RMM, que por sua vez também já nasce singular em seus múltiplos espaços, formando um mosaico geográfico desafiador no que se refere às reflexões e argumentações das ciências sociais,

em particular a Geografia.

A pequena cidade anfíbia de cerca de mil habitantes, localizada numa ilha de várzea amazônica, desde 2007 uma cidade metropolitana, apresenta a conflitante situação de, ao mesmo tempo, fazer parte de uma RM, estar próxima à metrópole de quase dois milhões de habitantes, e ser fortemente influenciada em seu cotidiano pelo tempo cíclico e ecológico do subir e descer das águas do Rio Amazonas. Ao ser cercada por áreas de várzea, não se apresenta agradável para se constituir num espaço metropolizado. Neste sentido, continua como esteve desde 2007, algo bem distinto daquilo que ocorre na margem direita do rio Negro, em Iranduba, por exemplo.

Em Careiro da Várzea, não há a busca por parte do setor imobiliário, tampouco ela corresponde à cidade que pode sofrer alterações mais significativas, pois ali o meio natural, no que concerne à estrutura geomorfológica de terrenos quaternários de várzea, inundáveis, bem como à própria dinâmica do rio com as enchentes e vazantes, não permitem que seu espaço urbano se espraie, revelando o fato de que o urbano na Amazônia Ocidental e em particular na Região Metropolitana de Manaus apresenta-se como singularidade. A singularidade de um tempo cíclico, ecológico, mediado pelos ditames dos rios.

Imagem 06 – Núcleo urbano de Careiro da Várzea. É possível ver a várzea que contorna toda a cidade, estabelecendo um limite à sua expansão urbana. Na enchente de 2012, a maior registrada até então, toda a cidade ficou submersa pelas águas do Paraná do Careiro, que faz parte do rio Solimões/Amazonas.
Fonte: Imagem Google Earth
Org. Marcos Castro/2012

No contexto da RMM existem diversas realidades do ponto de vista da produção do espaço urbano. Isso decorre tanto do processo histórico-espacial da produção da rede urbana dendrítica, com forte influência da bacia hidrográfica, quanto da dimensão territorial extensa dos municípios que a compõem, formando em conjunto um grande território juridicamente metropolitano. Nesse pontilhado que *rasga* o verde, ou seja, os núcleos urbanos, o meio natural cuja paisagem expressa a floresta e os rios, o cinza das cidades é menor que em outros espaços.

Trata-se de uma realidade que destoa daquela tão apregoada nas análises urbanas que alardeiam o primado do domínio do homem e da técnica sobre o espaço e a natureza. Não se trata de negar a técnica e o homem no contexto amazônico, pois fazê-lo seria reproduzir os discursos existentes há cinco séculos sobre o *espaço vazio*, sobre a *fronteira*, sobre *sociedades que não tem o poder de se autodeterminarem*, e por aí vai, mas afirmar determinados limites que os conceitos sobre o urbano e o metropolitano encontram neste espaço, onde a técnica e o homem acabam por ter que *ceder* um pouco à dinâmica da natureza, formando a expressão socioespacial que não se limitou historicamente somente ao capital, à acumulação e à técnica.

É importante, especialmente nas análises de fundo geográfico, considerar não somente as relações de produção do espaço a partir de elementos específicos sejam eles econômicos, políticos, culturais ou ainda jurídicos. Fazê-lo seria reduzir a riqueza do real expresso, empobrecendo mais ainda a construção da realidade, que já é mais pobre do que o real. Um cerne para se chegar a uma interpretação dos segmentos espaciais existentes na RMM, passa pelo entendimento da compreensão do espaço. Quanto a isto, é pertinente concordar com as afirmações de Lívia de Oliveira [2005, P. 115], ao sustentar que:

> São vários os tipos de espaço: matemático (mensurável, representativo, geometrias); o ideal; o físico (objetivo, representado); o real, constituído por objetos; o relativo ao processo espaço-tempo; o psicológico (construído, individual e coletivo) com objetos com significados e simbólicos; o social (condição de sobrevivência e de poder, recurso e símbolo de prestígio, representa dependência e liberdade, é um espaço vital, não sendo isomórfico ao espaço físico); e o geográfico: não é apenas euclidiano, mas também topológico, compreendendo a superfície da Terra, representado pelo território e pela cultura, é absoluto, mas também e principalmente, relativo e relacional.

O entendimento da multiplicidade de interpretações do espaço, permite no caso da Amazônia, particularmente da sua porção ocidental, e singularmente no Careiro da Várzea, maior

compreensão das relações entre a sociedade e o meio natural com sua sazonalidade. Permite igualmente compreender que a produção de uma identidade metropolitana na RMM, tal como se entende a partir do conceito clássico de metropolitano, carece de maiores estudos, sempre considerando as singularidades regionais e locais. Neste segmento espacial da RM, as várias interpretações do espaço contidas na citação acima de alguma forma podem ser vislumbradas, o que equivale a afirmar que ali não está havendo os ajustes e acomodações para a reprodução do capital, e que não se pode afirmar que a RMM foi instituída somente para que isso pudesse ocorrer.

No Careiro da Várzea, a diferença em relação a Iranduba não se dá apenas pelos rios que as percorre[58], mas pela estrutura socioespacial historicamente produzida em ambas. As cidades da margem direita do rio Negro (Iranduba Manacapuru e Novo Airão) são ligadas a Manaus por meio de estradas, possuindo, no caso de Iranduba, certa estrutura industrial vinculada ao setor ceramista, que ali se estabeleceu desde o século XIX. Grosso modo, poder-se-ia sustentar o fato de que nessa parte da RMM as mudanças e a metropolização ocorrem de forma mais rápida justamente por um conjunto de fatores que envolvem as rodovias, uma certa dinâmica vinculada ao setor ceramista e comercial e de serviços e a morfoestrutura não sujeita às inundações, onde o Estado e o setor imobiliário contribuem para expandir a metrópole para a margem oposta a ela, o que veio ser ampliado com a ponte. Trata-se da área da RMM que está na vanguarda de um processo de metropolização induzida.

No caso de Careiro da Várzea, as mudanças não chegaram ainda, seja por não oferecer as vantagens locacionais que Iranduba oferece, em função dos terrenos de várzea, que estão sob a influência do regime do rio Solimões/Amazonas, seja por não constituir um núcleo urbano expressivo, ou seja, ali é o meio rural o que gera a dinâmica do município por meio da pecuária e da agricultura de ciclo curto e dos sítios agroflorestais.

Trata-se, portanto, de duas realidades bastante distintas, muito embora ambas estejam próximas à metrópole e também entre si mesmas. Essa distinção não pode deixar de considerar a dinâmica do meio natural e dos ciclos que lhe obedecem, especialmente no que concerne à

---

[58] Neste caso, há que se esclarecer que nos referimos à área do município de Iranduba que está localizada em frente a Manaus, onde é forte a ação do setor imobiliário e banhada pelo rio Negro, portanto, e não à sede municipal de Iranduba, localizada a 25 km dali, nas margens do Solimões/Amazonas. No caso de Careiro da Várzea, a localização fica no Paraná do Careiro, um braço do Solimões/Amazonas que se estende ao longo de toda a Ilha do Careiro e novamente se encontra com o rio Amazonas.

morfoestrutura de várzea e terra firme, bem como ao regime dos rios. Isto marca uma singularidade nas análises metropolitanas no Brasil a partir da Amazônia Ocidental, pois o fato metropolitano quase sempre é pensado e analisado a partir do primado das dinâmicas de fluxos, trocas, compartilhamento de políticas públicas, adensamentos, enfim, tudo menos considerar várzea, terra firme e muito menos enchentes e vazantes.

Assim, mesmo estando próximos à metrópole, os segmentos espaciais 1, da margem direita, e 2, da várzea, divisão que fazemos nesta tese para fins de compreensão das singularidades no contexto da RMM, apresentam diferenças significativas na produção do espaço, o que permite a reflexão de que uma região metropolitana com as dimensões da que se instituiu na Amazônia Ocidental, não pode ser concebida, analisada e planejada como se fosse uma unidade territorial homogênea, como os discursos tentam apresentar. Enquanto na área de influência da ponte, com estrutura terciária de terra firme e menos sujeita às inundações sazonais do Rio Negro, há a valorização da terra, no Careiro da Várzea a pequena cidade sequer possui algum espaço para expandir-se, por estar sobre uma estrutura quaternária de várzea, portanto, sujeita às inundações, que constituem processos limitadores à expansão. Neste sentido, pode-se afirmar que ali não há:

> Nada de grandeza, mas uma sensação de que sua história está determinada por uma dimensão espacial tão particular que coloca o observador fora do mundo próximo, transportando-lhe ao distante que traz o signo do infinito, mas que ao mesmo tempo possibilita entender a concretude do lugar. [OLIVEIRA, 2000, p. 52].

Careiro da Várzea consegue expressar a assertiva de Oliveira, ao descrever a sensação do percebido numa outra cidade amazônica, no início da década de 1990. E em Careiro, há uma sensação de estar próximo à metrópole, pois como já afirmado, muitos moradores se deslocam diariamente para lá, principalmente para os estudos em nível superior, ou para resolver coisas do cotidiano, visto que, em alguns minutos, é possível estar no porto da antiga CEASA, em Manaus de onde se pode tomar uma das várias lanchas *voadeiras ou ajatos* para o retorno. Mas ao se chegar à pequena cidade, se tem a impressão de estar longe de uma grande cidade, pela dimensão particular daquele espaço, impregnado também de uma ruralidade tipicamente amazônica.

Imagem 07 – A imagem mostra as proporções de Manaus e Careiro da Várzea (canto inferior à direita). A linha mostra o trajeto realizado por via fluvial pelas lanchas "voadeiras" e o trajeto é de cerca de 16 km. Numa escala topográfica a distância não é tão expressiva, mas na escala das relações cotidianas e dinâmicas econômicas, a distância entre o pequeno núcleo e a metrópole é bastante ampliada.
Fonte: Imagem Google Earth
Org. Marcos Castro/2013

Assim, ao se chegar na pequena cidade, têm-se a sensação de estar distante de um grande centro urbano, a sensação particular que coloca o observador fora do mundo próximo, como bem traduz o pensamento do geógrafo, uma cidade, agora com *status* jurídico de metropolitana, que se assemelha a um cenário de filmes ou novelas, mas com relações sociais reais, com um cotidiano *longe* da busca desenfreada do setor imobiliário, das obras de infraestrutura do Estado, da intensa propaganda *vendendo* a natureza e o lugar, ou ainda do discurso ideológico de ser ou de ter uma *vocação* metropolitana.

Careiro da Várzea, portanto, traduz um pouco do complexo que analisamos, ou seja, faz parte do discurso político e ideológico do metropolitano, é metropolitana pela via jurídica, mas está longe de sê-lo do ponto de vista de sua estrutura socioespacial, de sua espacialidade, de seu cotidiano, uma realidade singular dentro de um contexto maior, de uma unidade territorial de grandes dimensões que é a Região Metropolitana de Manaus. É igualmente diferente, em sua estrutura, daquele que estamos denominando de segmento espacial 3, ou aquele das rodovias e contíguas a Manaus, onde estão localizadas as cidades de Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Itacoatiara.

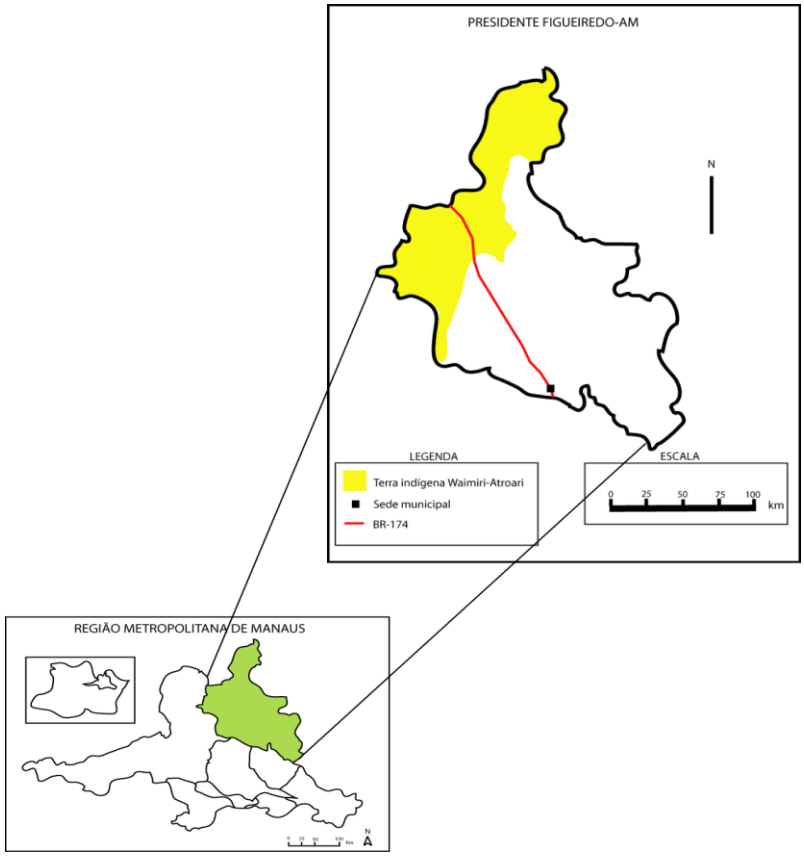
4.3. Rodovias e rios: o segmento espacial rodofluvial e a contiguidade espacial com a metrópole

Itacoatiara, Presidente Figueiredo, e Rio Preto da Eva são os três municípios contíguos a Manaus e a ela ligados por rodovias. A segunda cidade está localizada a 107 km da capital, ligada a esta pela BR-174, constituindo, junto com Rio Preto da Eva, cidades que diferentemente das demais que fazem parte da RMM não mantém relações com os grandes rios. Do ponto de vista de sua recente história, as duas cidades elas fazem parte de um contexto em que a Amazônia precisava ser *ocupada* e *integrada* ao Brasil. Presidente Figueiredo, enquanto município, é o produto de uma estratégia que estava vinculada à inserção da Amazônia no contexto do capitalismo internacional, notadamente por meio da extração de minérios. Neste sentido:

> A criação de novos municípios não pode ser entendida apenas como uma determinação da política local, embora seja legitimada por ela. No caso específico de Presidente Figueiredo tem de ser considerada numa totalidade que inclui o processo de desenvolvimento recente para a Amazônia. Sua criação finca-se numa estratégia cujas dimensões ultrapassam um projeto local, configurando-se num plano do poder nacional que tem como objetivo garantir os interesses de empresas públicas e privadas na região [OLIVEIRA, 2000, p. 80].

A estratégia mencionada acima diz respeito à extração de minérios como cassiterita e columbita, descobertos no início da década de 1980 na terra indígena Waimiri-Atroari, onde foi criado o município de Presidente Figueiredo em 1981, constituindo um processo de sobreposição entre o território do Estado Brasileiro e as terras de populações indígenas, ou seja, onde antes havia somente terra indígena, foi criado um município.

Esse processo não ocorreu de forma pacífica uma vez que a abertura da BR-174 que liga o Amazonas (Manaus) ao Caribe foi implantada de forma impositiva, com decisões verticalizadas, num contexto político e ideológico que priorizava as grandes obras de conexão da Amazônia tanto ao Estado Brasileiro quanto à América do Sul, assim como as frases de efeito que constituíram forte marca dos governos militares. E ideologicamente sustentavam as ações, minimizando, pelo menos no discurso, os impactos sobre as populações locais, notadamente os indígenas.



Mapa 15 – Município de Presidente Figueiredo com destaque para a terra indígena Waimiti-Atroari
Elaboração: Marcos Castro/2014

Presidente Figueiredo faz parte também de uma realidade socioespacial que prescinde da tradicional relação das cidades amazônicas com os rios. Não pertence à rede dendrítica, pois a estrada é sua possibilidade de ir e vir, conectando-se à metrópole e demais cidades. Localizada ao norte de Manaus, seu cotidiano diferencia-se bastante daquele analisado por Oliveira no início dos anos 1990, caracterizado pelo pouco movimento ou inserção num circuito mais amplo de

atividades, numa calmaria que em pouco lembrava de fato uma cidade. Nos dias atuais esta cidade faz parte de um circuito que envolve sobretudo o turismo, além de ser um nó obrigatório da rede urbana rodoviária, no trajeto entre Manaus, Boa Vista e o Caribe venezuelano.

Contudo, esta cidade possui identidade própria, não sendo, neste sentido, totalmente ofuscada por Manaus, muito embora não prescinda das relações com esta. Aqui cabe a reflexão sobre a institucionalização da RMM como recorte territorial que tenta produzir uma identidade metropolitana por meio do discurso, mas que ainda está na essência longe de se concretizar, visto que mesmo com a contiguidade espacial possibilitada com a BR-174, a distância de 107 km em relação à metrópole, num espaço que não apresenta ainda totalmente as características metropolizadas, embora juridicamente metropolitanas, a cidade vive um cotidiano com identidade própria.

Mas reforçando, isso não significa afirmar um isolamento ou independência em relação à metrópole, e sim sustentar que na Amazônia Ocidental, as cidades possuem cotidianos que as tornam singulares, dada a reduzida existência de espaços onde o capital e sua expressão socioespacial formem paisagens e relações contínuas intensas, como ocorre em outras regiões do Brasil em que o processo de metropolização do espaço é intenso, contíguo, conurbado e com níveis intensos de relações e trocas entre as cidades.

Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva não possuem as relações tradicionais com os rios amazônicos como suas congêneres da RMM. Isto não significa que os rios estejam ausentes delas, pois na primeira há um rio chamado Urubuí, um afluente do rio Urubu[59], que por sua vez é tributário do rio Amazonas. Contudo, este rio, especialmente para os padrões amazônicos, cujos rios são gigantes, é de pequenas dimensões, sendo apropriado pela cidade turisticamente, constituindo um referencial turístico portanto, por ser desprovido de maiores dimensões essenciais para a cidade, como aquelas vinculadas ao acesso, transporte, ir e vir, portanto, como parte da existência da própria cidade. Isto porque, como já dito, na verdade trata-se apenas de um riacho, ou igarapé[60] como os amazônidas denominam pequenos rios. Em Rio Preto da Eva ocorre o mesmo. Ali o rio, que também não é navegável e nem possibilita a conexão com outros lugares

---

[59] O rio Urubu nasce na base do Planalto das Guianas e segue para o Amazonas, como o padrão dos rios da margem esquerda do rio Amazonas, cujas águas são escuras em função da existência de ácidos orgânicos combinados com a decomposição de materiais orgânicos. Possui cerca de 430 km de extensão e desagua no Amazonas.

[60] O termo Igarapé, muito comum na linguagem amazônica, deriva do Tupi e significa “caminho de canoa”, por se tratar de um curso de rio ou canal. Na Amazônia chama-se igarapé ao que em outras regiões seria denominado de rio. Isto ocorre em virtude da escala dos rios amazônicos ser de grandes dimensões.

é apropriado de forma turística, constituindo importante destino dos manauenses aos finais de semana, assim como ocorre em Presidente Figueiredo.

São dois núcleos urbanos que não se enquadram no padrão tradicional de produção da cidade amazônica, ou o que Trindade Jr. (2010) vai definir como *Cidades da Floresta*. Eles estão mais para *Cidades na Floresta*, conforme diferença estabelecida pelo autor quando analisa cidades de uma rede mais tradicional, dendrítica, portanto, e cidades surgidas a partir dos grandes projetos e de rodovias, naquilo que ele mesmo vai denominar depois de *urbanodiversidade*.

A relação das duas cidades com os rios obedece mais a uma lógica de mercado, vinculado ao turismo e ao lazer, muito embora as relações simbólicas com os mesmos sempre estejam presentes no cotidiano. Ali os rios conferem a estas duas cidades uma referência de lazer, especialmente aos finais de semana.

Figura 45 – A cidade de Presidente Figueiredo, especificamente no Parque Urubuí, durante a Festa do Cupuaçu, um fruto amazônico que se tornou um símbolo festivo da cidade. A festa é realizada anualmente entre o final de maio e o início de junho A foto permite ver a importância do Urubuí como elemento de lazer e identidade de mercado da cidade.
Foto: Portal G1/2014

Convém ressaltar, contudo, que esse contexto foi parcialmente alterado em virtude da inauguração da Ponte Rio Negro. A busca pelos balneários de Urubuí em Presidente Figueiredo e no Rio Preto da Eva tem sofrido a concorrência dos balneários estabelecidos em Iranduba,

Manacapuru e Novo Airão, pois a ponte constituiu uma novidade e antigos balneários localizados na AM-070 foram revitalizados, captando parte dos manauenses que antes buscavam os dois municípios contíguos ao norte, sem ter que atravessar o Rio Negro por meio da balsa, com horários controlados e tendo que enfrentar filas no retorno à metrópole.

Alguns estabelecimentos, especialmente vinculados ao oferecimento de serviços como café da manhã, que antes operavam em Rio Preto da Eva, passaram também a operar em Iranduba após a inauguração da ponte, reforçando o efeito-ponte. Mas não se pode ainda sustentar que isso significou a transferência de investimentos significativos ou a decadência das atividades turísticas e de finais de semana nos dois municípios contíguos à metrópole, mas o acirramento pelo oferecimento desses serviços entre estes e os municípios da porção sul da RMM, segmento espacial 1, da margem direita do Rio Negro, que antes eram descontínuos à Manaus. Nisto fica clara a dimensão política de institucionalização da RMM e suas conseqüências na produção do espaço, na dinâmica econômica dos lugares, no rompimento de práticas de deslocamentos a partir da metrópole, nos negócios cotidianos em Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva, que agora disputam com Iranduba, Manacapuru e Novo Airão o destino do lazer dos moradores da metrópole.

Por outro lado, não se pode negar que a dinamização da margem direita do rio Negro é acompanhada de um discurso que reforça esse espaço como promissor, como receptáculo das possibilidades, como a *novidade* de um espaço perto (dos benefícios) e longe (dos problemas) da metrópole Manaus. Isso é reforçado no Plano Metropolitano, que, como já afirmado, tem nessa parte da RMM sua maior ênfase e previsão de atuação. Por outro lado, aqueles municípios contíguos como Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Itacoatiara não passaram por nenhuma mudança, tanto no que diz respeito às transformações ao nível socioespacial quanto na esfera do discurso. Nesses municípios a forja de uma identidade metropolitana, como ocorre na margem direita do rio Negro, não é sustentada com tanta veemência.

Itacoatiara difere um pouco de Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva, pois, assim como Manacapuru, é uma cidade que possui acesso tanto pelo rio Amazonas quanto pela rodovia AM-010, que a liga à metrópole, podendo ser considerada uma cidade de padrão rodofluvial, uma das maiores cidades do Amazonas e a segunda maior cidade da RMM. Itacoatiara está localizada na margem esquerda do Rio Amazonas, um pouco a jusante do Rio Madeira, na margem oposta de onde este desagua. A cidade possui um importante porto graneleiro, fruto da reestruturação

territorial que inseriu o Rio Madeira como importante hidrovia para escoamento da soja vinda do Mato Grosso. Tem em seu porto um importante referencial, muito embora sua trajetória histórica se vincule de forma mais profícua ao Rio Amazonas e, a partir da década de 1960, com a rodovia AM-010, que a liga à capital.

Itacoatiara é a sede municipal, no contexto da região metropolitana, mais distante da metrópole, estando localizada a 266 km desta. Ali também a almejada identidade metropolitana, propagada nas placas de obras de arruamento e em *outdoors* lembrando que a cidade faz parte da RMM ainda não vingou. Isso se deve tanto à distância da metrópole, que lhe confere identidade própria, quanto às políticas metropolitanas que não estão presentes ali, salvo pelo discurso de estar inserida num contexto metropolitano e por se tratar de um importante colégio eleitoral não somente dentro da RMM mas em todo o Estado do Amazonas.

Figura 46 – Porto Graneleiro de Itacoatiara. Este porto se constitui num importante entreposto da soja que vem de Mato grosso e de Rondônia, pela hidrovia do Rio Madeira.
Foto: www.skyscrapercity.com/2014

É importante salientar que Itacoatiara é, ao lado de Manaus, a cidade mais antiga da RMM, surgida a partir de conflitos entre portugueses e indígenas no século XVIII. Sua elevação a município ocorreu em 1874, 26 anos após a criação do município de Manaus, que ocorreu em 1848. Os demais municípios são todos do século XX e, à exceção de Manacapuru, que data de 1932, todos os outros são da década de 1980, sendo o mais recente o Careiro da Várzea, de 1987. Itacoatiara possui uma estrutura urbana antiga, tanto quanto sua história no contexto amazônico, o que reforça sua identidade[61].

Figura 47 – Vista aérea de Itacoatiara, a segunda cidade mais antiga da RMM
Fonte: Autor desconhecido

Na Amazônia os núcleos urbanos, a despeito de estarem articulados do ponto de vista da informação, das trocas comerciais e culturais (mesmo não apresentando a intensidade de regiões mais dinâmicas), possuem identidades próprias reforçadas, pois mesmo aqueles núcleos municipais próximos à metrópole e que fazem parte da região metropolitana, exceto Careiro da Várzea, não são ofuscadas por ela como pode ocorrer em realidades mais dinâmicas, com trocas intensas ou cidades conurbadas. Mais ainda no caso específico da realidade amazônica, sobretudo na ocidental, onde a urbanização se estabeleceu de forma bastante desigual, dispersa territorialmente e concentrada em Manaus, onde os núcleos menores tendem a reforçar suas diferenças em relação à capital, como de resto a própria Amazônia, em sua formação histórico-espacial, tende a reforçar suas diferenças em relação às demais regiões do Brasil, sobretudo

[61] Itacoatiara possui uma Associação de Residentes em Manaus, a AIRMA (Associação dos Itacoatiarenses Residentes em Manaus), promotora do FECANI (Festival da Canção de Itacoatiara) um evento que acontece no mês de agosto e reúne tanto artistas locais quanto atrações de nível nacional e até internacional.

aquelas mais dinâmicas.

Por outro lado, essa mesma necessidade de se ser diferente pode levar à necessidade de ser igual. É este o cerne do discurso que levou à institucionalização da RMM. Manaus, uma metrópole que cresceu mais que a região se sustentou em sua diferença, mesmo em relação à sua congênere amazônica Belém. Mas tinha que ser, para além de uma metrópole que já era em sua grandeza socioespacial e econômica, também o núcleo principal de uma região metropolitana, como outras regiões do país e a própria Amazônia Oriental já eram.

Complementando a análise sobre o contexto da RMM, há os municípios da área de influência metropolitana, denominados no PDIRMM como *extrametropolitanos*. Estes são cinco (Manaquiri, Autazes, Careiro, Itapiranga e Silves). Como já afirmado anteriormente estes municípios não faziam parte da proposta original da RMM. Sua inserção ocorreu por meio da Lei Complementar Promulgada N°. 64, de 2009, de autoria de dois deputados estaduais amazonenses (Berlamino Lins e Vera Lúcia Castelo Branco). Essa Lei, contudo, foi contestada pelo Ministério Público Estadual (MPE) que ingressou com uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN) junto ao Tribunal de Justiça do Amazonas contra a ALEAM (Assembléia Legislativa do Amazonas).

À época o então governador Eduardo Braga era contrário à inserção desses municípios à RMM, sendo que não sancionou e nem vetou essa inserção, de iniciativa do Legislativo. No dia 20 de outubro de 2011 o TJ-AM deu parecer favorável à inserção dos cinco municípios, que não são limítrofes a Manaus, mas estão no entorno dos municípios metropolitanos. Tampouco se encontram mencionados de forma concisa no Plano Diretor Metropolitano, como partes integrantes dele, sendo apenas considerados neste como municípios da área de influência, muito embora com a revisão ora em curso do PDIRMM, eles estejam sendo incluídos da mesma forma que os demais originais.

Vê-se aí mais um aspecto das dimensões política, jurídica e ideológica na questão que envolve a institucionalização da RMM. Desta vez a ação política não mais veio pelo governo estadual, mas por seus aliados e contra a própria vontade do executivo, o que revela o fato da existência de interesses vinculados à esfera eleitoral, pois se os municípios da área de influência da RMM não possuem populações expressivas, os políticos que os inseriram tem nas cidades do interior seu principal campo de ação eleitoral. E o espaço, neste caso a extensão do território da RMM, constitui um elemento importante dessa ação. Tornar os lugares metropolitanos,

conferindo-lhes benefícios específicos para regiões metropolitanas, pode render dividendos políticos.

Na questão jurídica, a base de ação e tomada de decisão se baseia sobretudo em realidades metropolitanas consolidadas, sem contudo dimensionar os aspectos históricos e espaciais (o real como expressão socioespacial), e, obviamente, no texto Constitucional que confere prerrogativas aos estados federados de instituir regiões metropolitanas. Mesmo a contiguidade expressa na Constituição, no que concerne à instituição de regiões metropolitanas, no caso da RMM não há uma rigidez interpretativa, pelo menos na questão dos limites municipais e na intensidade das relações com Manaus.

Na dimensão ideológica o discurso permeia o desenvolvimento, a aquisição de recursos, a inserção numa realidade metropolitana, como se em um passe de mágica o espaço fosse se reestruturar e esses municípios vivenciassem mudanças rápidas. Neste caso o discurso, que é rápido e forte, tem o poder de camuflar a realidade socioespacial já existente, forjando outra realidade, que busca no passado de isolamento e exclusão o rompimento com esse próprio passado e a inserção numa realidade que os coloca numa esfera de desenvolvimento, inserção e, é claro, os resultados de ser metropolitano de direito (juridicamente), mesmo que de fato (no aspecto socioespacial) ainda estejam longe de sê-lo em sua totalidade.

4.4. A dimensão triádica na análise da RMM: os contextos político, jurídico e ideológico

Esta tese, como já permeado em toda a sua extensão, se pauta em uma dimensão triádica cuja imbricação permite a compreensão das forças atuantes na produção da região metropolitana singular na Amazônia Ocidental. Nesse sentido, é relevante articular as dimensões componentes desta tríade, já contida no esquema apresentado na introdução, quais sejam, as dimensões política, jurídica e ideológica, na forma dos discursos, cujo resultado será a produção socioespacial, produzindo, neste sentido, novas espacialidades e espacializações conflitantes, com a destruição de espacialidades pretéritas, o surgimento das resistências e a síntese de espacialidades metropolitanas, que se não substituem totalmente as preexistentes, as alteram de

forma inexorável.

E por quê se optar por uma análise triádica que não privilegia uma dimensão econômica, tão evidente especialmente em análises de cunho marxistas? Em que nível o econômico constitui um resultado das três dimensões selecionadas para balizar a análise sobre a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus? São questões a serem respondidas aqui.

Esclarecemos que a análise triádica aqui contida não pretende a realização de questões profundas relacionadas à Ciência Política, ao Direito Positivo ou à Comunicação Social, muito embora mantenha o diálogo com elas. O que na verdade se pretende é a análise de sua combinação a partir de um viés da Ciência Geográfica que as compreenda a partir da produção do espaço, que aqui é concebida como o campo por excelência de sua realização. O espaço geográfico é produto das ações políticas, tanto ao nível partidário quanto na essência do fazer política. Ele é também um produto de marcos jurídicos, quando por exemplo se delimita uma parcela do espaço como região metropolitana, com Planos, Estatutos, enfim, todo um aparato de sustentação jurídica. Igualmente, o espaço geográfico não pode ser desvinculado de uma dimensão ideológica em sua produção. Os discursos sobre os lugares constituem forte ferramenta de produção socioespacial, valorizando, desvalorizando, removendo, reconfigurando e permitindo o constante renovar. Nesta imbricação, não é difícil perceber as possibilidades do econômico, considerado aqui não como a causa de todas as coisas, mas uma conseqüência das ações combinadas da tríade.

4.4.1 A dimensão política: e nasce a “maior” região metropolitana

Conforme já discutido no primeiro capítulo, a urbanização na Amazônia predominantemente possui um padrão disperso. Mesmo com a existência de espaços onde o processo foi mais compacto, não se pode deixar de considerar que para os níveis gerais da Amazônia o padrão historicamente produzido foi disperso e ao mesmo tempo concentrado em suas dinâmicas políticas e econômicas em poucos núcleos urbanos, primeiramente acompanhando os meandros e sinuosidades dos rios, formando a rede dendrítica, para depois se estabelecer um padrão mais diversificado com as rodovias e no caso específico da zona bragantina no nordeste paraense, uma rede estabelecida através da ferrovia Belém-Bragança.

Se a discussão se volta para a Amazônia Ocidental a particularidade da rede urbana vai

revelar ainda, especialmente no caso do Amazonas, a predominância de uma rede urbana predominantemente dendrítica, se for considerado o fato de que ali as rodovias tiveram pouca relevância na formação de uma rede rodoviária ou mesmo rodofluvial. É claro que há as exceções nesse caso, como alguma cidades no sul do Amazonas e nos estados de Rondônia e Acre, bem como no estado de Roraima, cuja rede rodoviária é significante. Entretanto, a rede que se estabeleceu em função dos rios é predominante.

O processo de urbanização na Amazônia Ocidental, marcado com a predominância de uma rede que acompanha a dinâmica dendrítica da bacia hidrográfica, vai determinar a produção de um padrão urbano disperso e municipalidades extensas. Os núcleos urbanos formados pelas sedes municipais e distritos não se distribuem amplamente sobre o território. No Amazonas a urbanização apresenta características ainda mais singulares, pois foi sua capital quem recebeu os maiores volumes de investimentos oriundos dos surtos devassadores[62] pelos quais a região passou, sendo o núcleo que historicamente concentrou e centralizou a cultura, economia, política, dentre outros aspectos da sociedade amazonense, mas que também teve reflexo sobre toda a Amazônia Ocidental.

O resultado da concentração e centralização na capital amazonense, como já sustentado no capítulo 2, tornou este núcleo o mais importante, iniciando aí sua trajetória de comando no estado e na parte ocidental da Amazônia. Manaus seria a voz política nas determinações do estado e da região ocidental, disputando, numa escala de dependência em relação aos centros mais dinâmicos do país, juntamente com a metrópole Belém, os destinos regionais. Manaus torna-se uma metrópole sem região metropolitana de fato e de direito, pelo menos nos moldes clássicos das regiões metropolitanas instituídas na década de 1970.

Esta condição de não se constituir uma região metropolitana incomodava a classe política amazonense, que afirmava a necessidade de se instituir uma RM para se beneficiar dos incentivos e financiamentos específicos para regiões metropolitanas. Conforme pode ser percebido na fala de um prefeito de município que passou a ser metropolitano[63] o fato de ser

---

[62] Termo já apresentado no capítulo 1 e utilizado por Bertha Becker para designar os períodos das políticas nacionais para a região passou. Pode-se considerar aí as políticas coloniais portuguesas, as políticas imperiais brasileiras e as políticas republicanas no século XX, cujos expoentes mais expressivos são a exploração mineral no Pará e a Zona Franca de Manaus no Amazonas.

[63] Fala do prefeito do município de Presidente Figueiredo, Neilson Cavalcante, em reportagem do Portal d24.am.com, em fevereiro de 2013, sobre a RMM e cujo tema era "Criação da Região Metropolitana de Manaus ajudou a implantar políticas públicas" .

metropolitano acabou facilitando a obtenção de financiamento público, sendo que “Quando se vai em busca de benefícios junto ao governo federal, o fato de fazer parte de uma região metropolitana, faz você ser visto com outros olhos pelo Planalto. A gente solicita, por exemplo, projetos do PAC 2, já classificado como pertencente a uma região metropolitana”, afirmou.

A região metropolitana enquanto um fato político possui prerrogativas que uma cidade sozinha não possuiria, nem mesmo constituindo uma metrópole como Manaus, pois o termo *região* lhe faltava como qualificativo. Foi necessário se instituir uma RM para que os benefícios exclusivos para tal fossem possíveis. A justificativa para a institucionalização da RMM vai passar necessariamente por esta necessidade, seguida de discursos que irão dar sustentação à ação, como por exemplo a grandeza da capital amazonense, que já havia superado Belém em população já no censo de 2000 do IBGE. Isto se tornou um triunfo político, pois agora se podia afirmar Manaus como *a maior metrópole da Amazônia*.

A institucionalização da RMM enquanto ação política, permitiu a reflexão sobre novas possibilidades de se pensar formas de regionalização não mais coerentes com a realidade pensada na década de 1970. Contudo, as definições, especialmente aquelas voltadas para dimensões mais econômicas, são ainda fortemente marcadas pelas densidades e concentração de atividades econômicas, bem como necessidades de compartilhamento de políticas públicas comuns entre núcleos urbanos distintos. Garson [2009, p. 69] vai compartilhar deste pensamento ao definir regiões metropolitanas como:

> Aglomerados urbanos metropolitanos são espaços urbanos que se caracterizam por forte densidade de pessoas e concentração de atividades econômicas, cujos limites não coincidem com os das jurisdições que as constituem. Da continuidade desse espaço econômico e social, resultam geralmente fortes externalidades econômicas, que enfraquecem o papel das fronteiras políticas das jurisdições e chamam a atenção para a importância da cooperação, que permita aproveitar as economias de escala na prestação de serviços públicos.

O pensamento de Garson ao definir a região metropolitana obedece aos critérios clássicos de análise metropolitana. Cooperação econômica, serviços públicos, dentre outros aspectos que permitem vislumbrar uma RM clássica. No caso de Manaus isto pouco vai se aplicar, visto que a realidade de sua institucionalização vai, como no passado, constituir uma ação política, mas com o diferencial de uma nova abordagem jurídica da Constituição de 1988, que confere liberdade aos estados federados de instituírem regiões metropolitanas, ao mesmo tempo

que permite manobras de ação política que não mais se enquadram no critério clássico apontado acima.

Os interesses na institucionalização de uma RM são predominantemente políticos, tanto após 1988 quanto antes, conforme aponta Nogueira [2011, p. 181] ao afirmar que:

> Subvertendo a noção clássica de região, predominante e difundida pela Geografia como um espaço com características naturais comuns, bem como escapando à regionalização político-administrativa existente (Norte, Nordeste, Sul, Sudeste e Centro-Oeste), o governo federal, durante o regime militar, instituiu uma regionalização capaz de controlar as ações da oposição localizada nas grandes aglomerações. Tendo suprimido as eleições para os governos estaduais em 1967, quando estes passaram a ser indicados pelo poder central, em 1973 cria regiões metropolitanas naquelas cidades de maior contingente populacional com o objetivo de dar mais poder aos governadores nas áreas mais populosas, visto que uma série de atribuições para essa região urbanizada ficaria sob o domínio do governador de Estado, como, por exemplo, a própria indicação da composição do Conselho Deliberativo, órgão principal de gestão da região metropolitana. Essa é, portanto, uma entidade territorial exclusivamente administrativa, não comportando, portanto, representação política parlamentar, como Estados e municípios.

A ação e o controle político sempre constituíram, portanto, um cerne na institucionalização de regiões metropolitanas. No caso brasileiro o controle de aglomerações urbanas estratégicas e dando mais poder aos governadores agora indicados pelo poder central. Cabe ressaltar, contudo, que a regionalização metropolitana e a governança de caráter impositivo, muito embora não autoritário como no caso brasileiro, ocorreu também em países de tradição mais democrática, onde o que importava acima de tudo era a *legitimidade funcional*, que desconsidera na essência as *especificidades locais*. Nesse sentido:

> A imposição, pelo governo central, de modos de governança institucional resultou na definição de regras homogêneas e rígidas, que desconsideram as especificidades locais. (…) isto ocorre mesmo nas leis mais recentes da França e da Itália. A exceção apontada é a Greater London Authority, cuja organização e funcionamento foram aprovados em referendo [2009, p. 90].

Mesmo com as diferenciações dos modos impositivos e autoritários[64], é coerente afirmar que as regiões metropolitanas no Brasil e fora dele, foram produto de ações políticas que priorizava a legitimidade funcional, ou seja, a necessidade de compartilhar políticas públicas entre aglomerações urbanas e espaços em boa parte já metropolizados. Exceções a isto para a época, como Borzacchiello apontou para o caso da RM de Fortaleza e que mencionamos no capítulo 1, existiam, muito embora deva-se considerar a diferença da RMF em dimensão territorial para a Amazônia e a RMM.

As imposições no contexto da institucionalização da RMM podem ser percebidas em variadas formas da ação política. A mais evidente foi a pressa em aprovar a Lei Complementar 052/2007, que instituía a RMM, e pedida ao Poder Legislativo a votação em caráter de urgência, baseando-se em uma cópia da Lei que instituiu a RMM do Rio de janeiro, mostrando que naquele momento o que realmente importava era a aprovação e a institucionalização da RM, que seria uma poderosa bandeira política do governo da ocasião[65].

A diferença em relação às demais regiões metropolitanas no Brasil também não era desconhecida ou ignorada, tendo fato de não haver conurbação como principal processo diferenciador, conforme se constata nas palavras do Secretário da RMM René Levy, quando afirmou que "Aqui é completamente diferente. E nós, inclusive, não pretendemos ter essa conurbação de forma tão acentuada"[66]. A conurbação constitui apenas mais um elemento de uma RM e no caso da RMM isto estava claro. Mas quanto aos demais elementos que diferenciavam a RMM das demais, como intensidade nos fluxos diários de pessoas e bens, ou seja, nos demais níveis de integração e articulação, a questão não foi considerada. No fim das contas, era preciso se instituir uma região metropolitana, e as ferramentas jurídicas para isto existiam constitucionalmente.

A institucionalização da RMM serviu a vários propósitos, pois se constituiu em importante bandeira de ação política do governo que esteve à frente do Amazonas entre 2003 e 2010, com continuidade dos sucessores. Da mesma forma gerou um *status* que se pretendia há

---

[64] Fazemos aqui esta distinção porque uma ação política de caráter impositivo pode ocorrer mesmo em governos democráticos, o que se conhece comumente como políticas impopulares e que podem ser questionadas pela população. Já uma política autoritária é oriunda de um regime político também autoritário, que tolhe o questionamento popular.

[65] Governo de Eduardo Braga, que durou de 2003 a 2010, o mesmo período do governo Lula, no período que Saad-Filho vai denominar como novo-desenvolvimentismo, que se estende também no governo Dilma e no Amazonas no Governo Omar e, mais recentemente, no de seu sucessor José Melo.

[66] Entrevista concedida em maio de 2008, um ano após a institucionalização da RMM ao portal d24.am.com

tempos, qual seja, o de dar à metrópole amazonense uma posição que lhe faltava frente à sua congênere paraense Belém: o de ser a referência de uma região metropolitana. Houve ainda a possibilidade de se captar importantes recursos federais específicos para regiões metropolitanas, o que não ocorreria sem a institucionalização.

Aqui se pode dar uma resposta à questão que aparece no início desta tese, quanto ao por quê se instituir uma região metropolitana na Amazônia Ocidental se as características geográficas não correspondem àquelas das primeiras RM's instituídas nos anos 1970?

Ora, a realidade socioespacial existente na Amazônia Ocidental, com uma metrópole e outras cidades em sua área direta de influência, fazendo parte de municípios limítrofes, eram suficientes para o cumprimento da exigência constitucional, sendo que ela poderia ser delimitada como uma região metropolitana. Já não mais fazia diferença os conceitos e critérios que definiam uma RM, pois bastava o cumprimento da exigência jurídica, na qual a ação política se baseava. Aí há a evidência da articulação entre ação política e sustentação jurídica, que lhe confere legitimidade.

Ao instituir a RMM o governo do Amazonas utilizou uma prerrogativa constitucionalmente legítima, mesmo que o real contido no espaço não correspondesse àquilo que o conceito de região metropolitana sustentava. Ou seja, não era região metropolitana totalmente para o conceito, mas o era totalmente para o jurídico.

Nogueira vai ainda reforçar a idéias de criação de uma região metropolitana como um fato oriundo de múltiplos fatores, sendo que:

> Pode-se, assim, perceber que a criação de uma região metropolitana resulta de um fato – disputas políticas que se manifestam territorialmente – e se constitui como ferramenta – o recorte instituído permite, legaliza e autoriza as ações. O que caracteriza uma região metropolitana é, essencialmente, o fato de duas ou mais cidades pertencentes a unidades políticas municipais diferentes compartilharem uma área urbana integrada econômica, social e geograficamente, pois isso exige que ambas passem a discutir sua organização espacial, o zoneamento e seus fluxos, o uso dos recursos naturais, a complexidade das funções desempenhadas etc [2011, p. 181].

A RMM foi a ação política que se manifestou territorialmente, constituindo também a ferramenta de legalização e autorização das ações, muito embora se deva refletir sobre a caracterização de uma RM no pós-1988, que ao utilizar o critério territorial de municípios

limítrofes, esqueceu que num país como o Brasil, de realidades regionais distintas, as dimensões municipais igualmente são distintas. O que é limítrofe em São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul ou Pernambuco, não corresponde ao que é limítrofe no Amazonas. Neste último os limites fazem parte de municípios extensos, o que faz com que os núcleos urbanos estejam mais distantes entre si que nos primeiros. Desta forma, a RMM já não pode ser totalmente comparada ou pensada a partir dos conceitos que deram origem e explicam aquelas realidades. Há que se pensar a metropolização do espaço e a RM a partir de uma escala própria da Amazônia Ocidental.

Mas toda a discussão em torno de uma região metropolitana na Amazônia Ocidental, na verdade, resulta prioritariamente, mas não somente, da vontade em obter recursos federais e da inserção da região num rol seleto de RM's. Nogueira em seu artigo vai apontar o fato da necessidade de obtenção de recursos como fator preponderante da institucionalização da RMM. Segundo ele:

> Quando surgiu a discussão a propósito da criação da Região Metropolitana de Manaus, o projeto já estava elaborado na Assembléia Legislativa do Estado e nenhum dos prefeitos dos municípios envolvidos havia tomado conhecimento, nem mesmo o da capital, prefeito Serafim Corrêa. Lideranças do governo do Estado afirmaram que tal propósito surgiu a partir de uma solicitação de recursos federais, quando, em visita a Brasília, o governador Eduardo Braga obteve como resposta, no gabinete da Casa Civil do governo federal, que só havia recursos prioritários para as regiões metropolitanas e que Manaus não se enquadrava nesse critério. A alternativa, então, foi "fazer" esse território, operação que podemos denominar, metaforicamente, de bragamandering", isto é, realizar recorte territorial institucionalizando e enquadrando dentro das normas – espaço normativo – da legislação estadual [2011, p.185].

O não enquadramento no critério de se constituir uma região metropolitana para obtenção de recursos fez com que a ação política se manifestasse e em caráter de urgência pedisse a aprovação da Assembléia Legislativa do Amazonas, estabelecendo o *bragamandering*, cujo resultado foi a RMM. Por outro lado, pode também ser considerado o peso de uma disputa histórica com a metrópole da Amazônia Oriental, Belém. É sabido que a classe política dos dois estados travaram disputas importantes desde os tempos da independência da Capitania de São José do Rio Negro, que a partir de 1850 veio a se tornar a Província do Amazonas, desmembrando-se da Província do Pará.

As disputas pela hegemonia regional, a maioria das vezes ganhas por Belém, também se

estenderam às exportações da borracha e ao processo de independência do Acre. É percebido que a classe política amazonense, desde a formação da Província e até um pouco antes disso, mergulhou num processo de rivalidade com a classe política do vizinho Pará.

Na época da institucionalização da RMM, o então secretário de governo, o atual governador José Melo[67], afirmou que "se Belém e até Macapá tem uma região metropolitana, por que Manaus não pode ter"? Fica aí expresso o conteúdo e a vontade em se estabelecer uma RM para Manaus. Percebe-se um duplo aspecto em torno de um objetivo comum: a necessidade em obter recursos federais e reforçar uma posição de Manaus como a maior metrópole da Amazônia, o que somente seria possível com uma RM. Se a RMB foi instituída juntamente com as primeiras RM's brasileiras, por meio da Lei 014 de 1973, atualmente a Amazônia da Região Norte possui quatro regiões metropolitanas: Belém, Manaus, Macapá e, a partir de janeiro de 2012, a RM de Santarém[68], no Pará.

A ação política constitui importante elemento na formação de recortes territoriais e regionalizações urbano-metropolitanas, como a que ocorreu na institucionalização da RMM. Sendo oriunda da necessidade de captar recursos ou de disputas antigas de autoafirmação regional, ou ainda de ambas, o fato é que ocorreram e ocorrem importantes mudanças na produção do espaço, com espacialidades pretéritas sendo afetadas e novas espacialidades metropolitanas se estabelecendo, especialmente em segmentos espaciais mais atraentes tanto às iniciativas do Estado quanto à expansão do capital, especialmente pelo setor imobiliário como em Iranduba. Dessa forma, já não cabe mais a discussão sobre o ser ou não região metropolitana somente a partir das abordagens e conceitos clássicos.

A RMM é um produto da ação política de um período político nacional identificado como novo-desenvolvimentismo, um produto político, portanto, que atua num marco jurídico que lhe confere legitimidade. O que importa mesmo é o entendimento de como a ação política pode reconfigurar o território, gerando regionalizações antes inexistentes, modificando espacialidade e estabelecendo novos valores, valores metropolitanos, induzindo a um processo de espraiamento da metrópole, com seu tempo, seus valores e seus ritmos.

---

[67] José Melo assumiu o governo do Amazonas em 04 de abril de 2014, substituindo Omar Aziz, de quem era o vice-governador. Na época da institucionalização da RMM era secretário de governo do então governador Eduardo Braga.

[68] A RMS possui a especificidade de não ser comandada por uma capital de Estado como as três demais. Mesmo estando politicamente ligada a Belém por estar no estado do Pará, Santarém possui fortes laços econômicos com Manaus, estando também mais próxima topograficamente a ela que de Belém.

A RMM possui, portanto, a complexidade que envolve tanto espaços metropolizados quanto não metropolizados em seus limites, sendo ambos metropolitanos do ponto de vista jurídico. Partindo desta perspectiva, já não se pode mais conceber o fato metropolitano somente a partir de uma expressão socioespacial visivelmente metropolitana, pois mesmo espaços não metropolizados, como aqueles que predominam na maioria da extensão gigante da RMM, são espaços metropolitanos juridicamente, possuindo marcos regulatórios de uma RM.

Assim, a dimensão jurídica, balizada pela Constituição de 1988, pôs em cheque, pelo menos em parte, a concepção de região metropolitana em regiões de urbanização dispersa e concentrada como a Amazônia Ocidental. Esta é a segunda dimensão analítica da tríade que estamos utilizando e que será objeto de análise a seguir.

4.4.2 Dimensão jurídica: o legitimar do não ser mas sendo

A dimensão jurídica é fundamental na compreensão da produção socioespacial. Quando são utilizadas as categorias geográficas território, lugar e região, por exemplo, não se pode olvidar suas instâncias jurídicas, que legitimam ou não determinadas parcelas do espaço, dando a estas caráter de oficialidade. Um território, do ponto de vista político e formal, com suas delimitações e usos, possui caráter jurídico, uma vez que sua delimitação, do ponto de vista oficial, já constitui um ato de legitimidade jurídica. Assim como a região, principalmente quando é estabelecida para fins de planejamento. As regiões brasileiras, tal como as qualifica o IBGE, foram instituídas para fins de planejamento, obedecendo também aos critérios de separação de biomas e questões que envolvem os processos históricos, sociais e econômicos das mesmas.

Com a região metropolitana ocorre também o fato de uma determinada parcela do espaço geográfico ganhar um marco jurídico para fins de planejamento e ações que envolvam os municípios que passam a compartilhar dessa regionalização metropolitana. Trata-se neste caso de duas dimensões a se combinarem: a primeira é aquela da produção socioespacial, que é produzida historicamente em determinado tempo, culminando em estruturas que irão demandar necessidades de compartilhamento de políticas comuns que os municípios isoladamente não poderiam fazê-lo. Trata-se, neste caso, do real produzido. Já a segunda é a dimensão jurídica, geradora de um marco de ações e legitimadora do processo de regionalização metropolitana. É aquela das Leis que marcam o processo de institucionalização de uma região metropolitana e para

exemplificar, é só pensar no fato de que ao se falar em região metropolitana no Brasil, é necessário sempre a precedência das Leis Complementares e das datas de sua institucionalização, cuja expressão maior se encontra na Lei Complementar 014, de 1973, que instituiu as primeiras regiões metropolitanas brasileiras.

São, portanto, duas existências que se combinam para a produção de uma terceira. **A existência histórica**, espacializada nas formas espaciais metropolitanas, conferindo-lhe a geografia específica do fato metropolitano. **A existência jurídica**, que legitima a ação política da institucionalização de uma RM e possibilita a produção de planos diretores metropolitanos, envolvendo agora uma regionalização antes juridicamente inexistente. E a terceira, ou a **existência regionalizada** já se constituindo num produto das duas anteriores, a síntese que é o resultado do historicamente produzido, e do juridicamente legitimado. Esta terceira existência vai gerar novas espacialidades e espacializações, vinculadas a novas realidades ligadas ao tempo da metrópole, a seus valores, e em muitos casos, à indução a processos de metropolização do espaço onde antes no máximo somente existia o potencial mas não a possibilidade para tal processo. Isto ocorre por meio de ações que podem ser combinadas entre o Estado e o setor privado, especialmente aquele vinculado ao imobiliário. É o que ocorre no contexto da Região Metropolitana de Manaus.

A dimensão jurídica do fato metropolitano pode ser pensada em dois momentos históricos, sendo o primeiro no contexto de uma política autoritária pela qual o Brasil passava, inclusive a Lei Complementar n. 014/1973 surgiu num ápice desta política, no governo de Emílio Médici (1969-1974), em que a repressão chegou ao seu maior nível, ao mesmo tempo em que a propaganda mostrando a fase de progresso pelo qual o país passava era intensificada. As primeiras RM's tiveram sua legitimidade jurídica no período do *Brasil, ame-o ou deixe-o*.

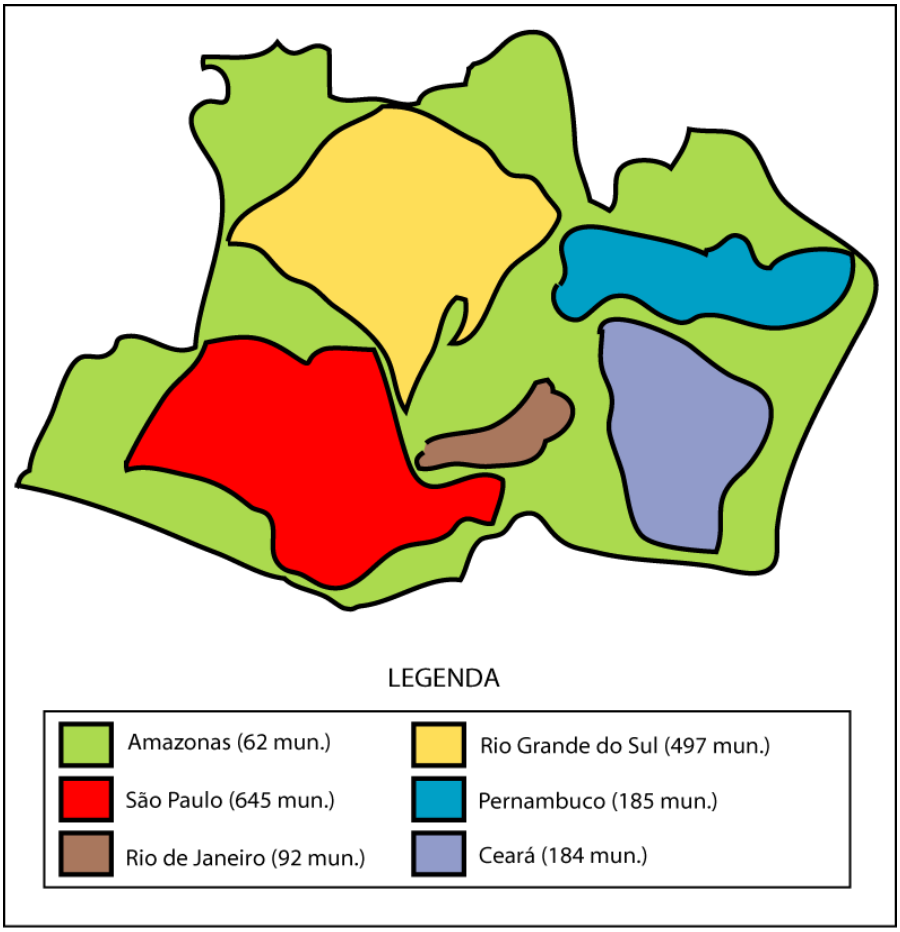
O segundo momento vem de uma ruptura com tudo aquilo que de alguma forma mostrasse um autoritarismo que se queria a todo custo negar. Trata-se de um alvorecer daquela que veio a se chamar de *Nova República*, inaugurada politicamente com a eleição de Tancredo Neves e o governo civil de seu sucessor José Sarney, e juridicamente com a proclamação da Constituição de 1988, que rompia com o paradigma autoritário. Quanto a este último contexto, Celina Souza vai apontar que:

> Os constituintes de 1988, ao romperem com os modelos e as práticas de centralização, às quais as RMs estavam associadas, mostraram que não havia espaço (ou os custos seriam muito altos) para se reverter a equação centralização + autoritarismo que marcou a institucionalização das RMs brasileiras no regime militar. Ademais, a criação de incentivos à cooperação entre entes governamentais, marca de uma gestão metropolitana, também foi constrangida pela rota adotada desde os anos trinta, de preponderância de decisões federais sobre as políticas públicas, apesar de momentos de desconcentração política e financeira para as esferas subnacionais, principalmente para as locais/municipais [2003, p. 140].

A autora vai seguir o raciocínio de que mesmo com o rompimento com as questões autoritárias, a questão metropolitana contida no texto constitucional não ganhou a flexibilidade devida no que se refere à governança metropolitana. Isto vai ser o oposto do que, por exemplo, Sol Garson [2009] vai propor, ou seja, que deve haver certa centralização na governança para que ela possa de fato ocorrer, e que ao se conferir a prerrogativa aos Estados Federados ocorrem os problemas de governança pela confusão que se faz entre estados e municípios, gerando conflitos de competência.

De qualquer forma, o texto constitucional veio possibilitar o rompimento dos padrões clássicos de institucionalização de regiões metropolitanas no Brasil, permitindo aos Estados instituírem suar RM's com a predominância da vontade política e com padrões espaciais menos rígidos do que aqueles conceitualmente sustentados para as RM's clássicas. É pertinente considerar que o texto Constitucional traz uma redação bastante generalista para os padrões regionais de um país como um Brasil, como se pode constatar abaixo, no Art. 25, § 3º, onde se lê: “Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”.

A possibilidade de se instituir regiões metropolitanas como a de Manaus aparece na frase *agrupamentos de municípios limítrofes*, o que no caso da Amazônia Ocidental e do Amazonas em particular, com sua dimensão territorial de 1.559.161,682 quilômetros quadrados, o equivalente ao território de cinco países, somados: França, Espanha, Suécia e Grécia, ou ainda podendo comportar estados inteiros da federação, conforme mostra o mapa abaixo, gera a possibilidade de se ter a maior de todas as RM's, do ponto de vista das dimensões territoriais.



Mapa 16 – O comparativo das dimensões do Estado do Amazonas com outros estados da Federação. Na legenda pode ser percebida a disparidade quanto ao número de municípios.
Elaboração: Marcos Castro/2014

Conforme mostra o mapa acima, as disparidades no que se refere à comparação das dimensões territoriais com o total de municípios existentes constitui relevante explicação para o gigantismo territorial da RMM, que por sua vez é a expressão do próprio gigantismo territorial do Amazonas. Isto, contudo, deve ser relativizado do ponto de vista do número de municípios, por exemplo, em São Paulo ser mais de dez vezes maior que o do Amazonas, pois se deve considerar aí o processo histórico de ocupação e o padrão urbano em ambos os estados.

A formação urbana na Amazônia Ocidental e no Amazonas com a sua forma dispersa e concentrada em poucos núcleos urbanos tem a maior expressão no Amazonas aquele que apresenta a maior concentração em sua capital, a metrópole Manaus. Há no Amazonas vários anseios de distritos que querem se tornar municípios, muito embora se possa questionar as condições dos mesmos em se manterem sem a ajuda do Estado e da União em sua totalidade,

como ocorre em municípios que somente contam com repasses estaduais e federais para existirem, visto que sua dinâmica econômica não permite gerar recursos próprios. Careiro da Várzea constitui um exemplo disso, com população urbana de mil habitantes e localizado numa área de várzea, não atrai investimentos para sua sede, dependendo, portanto, do que é repassado nos níveis estadual e federal.

Por outro lado, as questões relacionadas às estruturas de poder na dimensão política devem ser consideradas quando se pensa em criação de novos municípios, conferindo-lhes existência jurídica e independência política. Quanto a isto Nogueira [2007, p. 125] vai sustentar que:

> […] fica evidente que recortes territoriais, quaisquer que sejam, anunciam redefinições de poder, ampliação ou perda de poder dos grupos envolvidos, emergência ou arrefecimento de conflitos entre aqueles que disputam. Ocorrendo desde a escala mais global até aos microespaços, entendemos que a compreensão mais clara deste processo não pode restringir-se apenas aos modelos clássicos de explicações generalizantes do poder do Estado ou do poder da empresa, ou mesmo do poder dos movimentos populares, reduzindo ao político ou ao econômico. Ao contrário, requer, exige um aprofundamento na singularidade das questões, ou seja, qual a composição de forças existentes em um determinado lugar, num determinado momento, quem se dispõe à cessão de poder, quem permite a dispersão ou distribuição de poder e como se articulam ou se aliançam os grupos conflitantes.

Nessa perspectiva, a dimensão jurídica que reconhece e legitima as divisões territoriais, base para a produção de novas formas de regionalizações, irá depender de um conjunto de forças ora conflitantes ora convergentes. O jurídico irá reconhecer ou não a teia de poder que se estabelece num determinado momento histórico, tal como ocorreu em 1973 e posteriormente após 1988. Eram, portanto, momentos históricos distintos, mas não dispensaram um marco jurídico na produção da regionalização metropolitana.

As interpretações do ponto de vista teórico-conceitual acabaram por engessar a realidade metropolitana a partir da visão interpretativa de complementaridade entre os núcleos urbanos, bem como da hierarquização estabelecida com a metrópole no topo de uma cadeia de comando. Da mesma forma, os fluxos, as trocas materiais e imateriais constituíram também a base interpretativa para se pensar as regiões metropolitanas no Brasil, deixando-se de considerar as disparidades regionais existente neste país, cuja expressão maior, para além do econômico, reside nas dimensões territoriais municipais, o que estivemos denominado nesta tese de municipalidades

extensas.

O texto Constitucional quando afirma os limites municipais como regra básica para a definição de uma região metropolitana, abre uma possibilidade para a quebra do engessamento teórico-conceitual para interpretá-la. As políticas comuns entre os municípios, a intensidade de fluxos e trocas entre eles e mesmo o fator secundário da existência de conurbação, ficam subordinados aos limites entre eles. Para a Amazônia Ocidental e o Amazonas, ocorreu a possibilidade de se instituir com legitimidade jurídica a sua região metropolitana, mesmo estando fora das considerações clássicas, pela pouca expressividade das trocas e intensidade de fluxos diários entre núcleos urbanos distantes entre si e a metrópole, visto fazerem parte de municipalidades extensas.

A RMM apresenta neste sentido a característica singular de *ser* e *não ser* ao mesmo tempo. Ela não se enquadra totalmente nos esquemas conceituais clássicos, o que faz com que por esta perspectiva ela não exista. Por outro lado, sua institucionalização se apóia na dimensão jurídica de legitimidade, pois foi instituída a partir de uma Lei Complementar, aprovada no Legislativo e baseada no texto Constitucional de municípios limítrofes, o que lhe dá plena existência jurídica. O PDIRMM constitui um exemplo disto, onde o Estado pode atuar plenamente na indução a um processo de metropolização do espaço, convertendo espaços não metropolizados em espaços metropolizados, pois juridicamente ambos constituem espaços metropolitanos.

Há, portanto ali as redefinições e cessões de poder apontadas por Nogueira [2007], cujos interesses conflitantes aparecem com a metropolização que se produz especialmente em Iranduba, onde há a produção da expressão socioespacial da metrópole, na forma de equipamentos públicos e infraestruturas estatais e o avanço do setor imobiliário. De forma bastante acelerada, as espacialidades preexistentes ganham a vizinhança de espacialidades metropolitanas.

Da mesma forma, ribeirinhos e agricultores se vêem absorvidos por uma teia que não lhes dá margem para a resistência, pois a dimensão jurídica que legitimou a RMM também legitima as ações políticas no processo de metropolização, o que vai incluir as remoções de comunidades e famílias inteiras para dar lugar ao *progresso* ao *metropolitano* que aponta para o futuro, sendo que as resistências irão representar o *atraso*. A cidade universitária é um exemplo marcante desse processo, pois está sendo produzida em uma área que foi desapropriada e que

teve a remoção de famílias que ali residiam há décadas.

Do ponto de vista da dimensão jurídica, isto faz parte de uma necessidade, pois a RM deve ter as ações que convém ao pleno desenvolvimento das metas contidas em seu PDIRMM. Por sua vez, tal concepção faz parte do Direito Natural, conforme mencionado por Bobbio [2006, p. 25]) ao apontar aqueles que defendem o Direito Natural Positivo, afirmando que para estes:

> […] a Teoria Pura do Direito, como expressão última e consequente do positivismo jurídico, exclui que haja outro Direito fora do Direito Positivo; por isso é obrigada a aceitar como Direito qualquer aberração moral […] que agrade a um déspota ou a uma classe de homens políticos sem escrúpulos de se impor nas formas do direito constituído.

Esta forma de aplicação do Direito Positivo é aquela existente no Brasil, e no que concerne às interpretações, os fatos jurídicos estão acima das questões não relacionadas a uma pretensa objetividade. Trata-se do raciocínio de que se algo está circunscrito a uma dimensão jurídica, ou a uma jurisdição, automaticamente está subordinado à legislação ali vigente. Por este raciocínio, a remoção de famílias e até comunidades, para dar lugar às estruturas metropolitanas, seria algo *natural* visto que se trata de uma área metropolitana, e todas as ações alegadamente de cunho metropolitano estariam acima dos interesses não metropolitanos.

Há uma pretensa objetividade no Direito Natural Positivo (daí caber o termo Positivo), o que acaba, como sustentou Bobbio, por mascarar realidades produzidas historicamente e que precederam às interpretações e institucionalizações, quase sempre fruto de assembléias de políticos e gabinetes de juristas. E o que seria natural? As Leis naturalizam os processos historicamente produzidos? Ou constituem o resultado deles?

O Direito Positivo possui forte influência, segundo Bobbio [2006] de Thomas Hobbes, para quem de certa forma a justiça seria resumida à força e que não existiria outro critério de justiça senão a lei, valendo aí o princípio de é justo aquilo que seria mandado e injusto o que seria proibido. Dessa forma, ao se instituir uma região metropolitana, converte-se aquela parcela do território em uma dimensão jurídica nova, cujas espacialidades poderão ser alteradas de acordo com a vontade do gestor, ou dos gestores da ocasião. Ao se dar a legitimidade jurídica, tudo o que se pretende fora desta ordem torna-se ilegal, podendo, portanto, estar passível de punição. Ocorre que, no caso da RMM, muitos literalmente foram dormir como sempre, em seu cotidiano de

morador de pequena cidade, de comunidades rurais e de ribeirinhos ou agricultores, e acordaram sob uma nova realidade, que a dimensão jurídica estabelecida a partir dos gabinetes e por vontade das elites políticas, veio estabelecer.

Na RMM não houve consultas, referendos, ou mesmo reuniões para esclarecimentos em Manaus, nas demais cidades e muito menos nos meios não urbanos. Sequer os próprios prefeitos das cidades agora metropolitanas sabiam que eram metropolitanos ou mesmo o significado do que seria uma região metropolitana. Mas tornaram-se metropolitanos e foram convencidos de que isto era o melhor para todos, especialmente porque agora poderiam obter recursos específicos para regiões metropolitanas.

A RMM não é natural, como a própria cidade e a metropolização do espaço não o são também. Trata-se de produções históricas, conflitantes, geradoras de espaços que são a expressão complexa desses processos. As leis não naturalizam os lugares socialmente e historicamente produzidos, pois podem ser o produto da vontade de alguns e não a expressão legítima de uma maioria. Elas conferem legitimidade às ações políticas em determinado território, podendo produzir novas regionalizações e contribuindo para a indução de processos de metropolização do espaço que sem a legitimidade não seriam possíveis, ou se mesmo assim o fossem, seriam no mínimo retardados.

O próprio conceito de território, do ponto de vista jurídico, vai sustentar a dimensão válida para a ordem almejada no Direito Positivo. Menezes [1999] em trabalho que analisa a Teoria Geral do Estado é enfático ao definir o território como "[...] a base física, o âmbito geográfico, a zona espacial em que ocorre a validez da ordem jurídica". É a partir desta definição jurídica de território, que não considera e nem prevê a produção da territorialidade como produto de relações sociais, identidades, diferenças, redes de relações, dentre outros aspectos considerados na Ciência Geográfica, que o autor vai ainda sustentar a relação do Estado e da relação jurídica deste com o território afirmando que:

> Embora não sendo proprietário de tudo, mas apenas da maior parte, ele na qualidade de protetor da propriedade particular, pode nesta interferir, em hipóteses de necessidade ou utilidade pública e de interesse social, fazendo a desapropriação na forma preceituada em lei [1999, p. 142].

É bem evidente a utilização dessas prerrogativas do Estado no que se refere às

intervenções e desapropriações. A área onde está sendo construída a cidade Universitária da UEA atesta isto. É preciso, portanto, metropolizar e induzir para que tal processo ocorra, e não se pode permitir obstáculos que impeçam tais objetivos. Trata-se aí da clara articulação entre as dimensões política, como a que garante as *ações* e jurídica, que garante a *ordem* do fazer.

Quanto à constitucionalidade da RMM, como já afirmado anteriormente, ela obedece ao critério de municípios limítrofes e no Direito Positivo isto é o que importa. Contudo, no próprio Direito não há unanimidade quanto ao chamado *Poder Constituinte*, ou aquele que elabora a Constituição, carta maior de uma nação. Quanto a este poder, Menezes (1999, p. 229] vai explicar que:

> Com efeito, formaram-se, em torno de tal conceito, duas correntes bem definidas, a primeira presa ao sentido de que a função desse poder é realmente constituinte, para constituir alguma coisa; e a segunda aberta ao sentido de que a referida função também pode ser constituída ou para mudar alguma coisa (já constituída, portanto).

Se for pensado isso para a realidade da RMM a lei veio constituir uma realidade, portanto fez parte de um poder *constituinte*, ou seja aquele que possibilitou a institucionalização de uma região metropolitana onde de fato ela ainda não existia enquanto espaço produzido. Realidade que vai marcar diferença em relação a 1973, onde foi constituído um poder que instituiu regiões metropolitanas em espaços cuja expressão espacial já apresentava características metropolitanas, ou no máximo induziu a processos cujas municipalidades não eram tão extensas como as da Amazônia. Aí reside um fato jurídico em que cabe a interpretação de que a lei em si pode produzir realidades, e por outro lado pode apenas legitimar realidades socioespaciais já existentes. Na RMM a lei, ou a dimensão jurídica, veio legitimar um preceito constitucional, sem que a expressão socioespacial, excetuando-se a própria metrópole, fosse, de acordo com as concepções clássicas, realmente metropolitana.

De qualquer forma é imprescindível que se considere a articulação direta entre as dimensões política e jurídica na institucionalização de uma região metropolitana, conforme apresentado no esquema da figura abaixo.

Quanto à dimensão jurídica, consideramos que sua inserção na análise triádica é relevante em função de que é aquela que torna, pela via do Direito Positivo, possível a institucionalização de regiões metropolitanas singulares como a de Manaus, que podem

apresentar questionamentos quanto ao conceito e à realidade distinta daquilo que se considera uma região metropolitana, cujos parâmetros de comparação serão aquelas de 1973.

É também essa dimensão que possibilita as dinâmicas econômicas produzidas, induzidas e conduzidas pelas ações políticas realizadas pelo Estado. Se não existisse um preceito constitucional, portanto jurídico, não seria possível que se pudesse obter recursos específicos destinados às regiões metropolitanas. Neste caso, a ação política de instituir a RM se pautou em uma dimensão, um preceito jurídico previsto na Constituição Federal, estabelecendo uma realidade legitimada juridicamente e possibilitando uma nova regionalização, com liberdade de ação dentro de um marco jurídico.

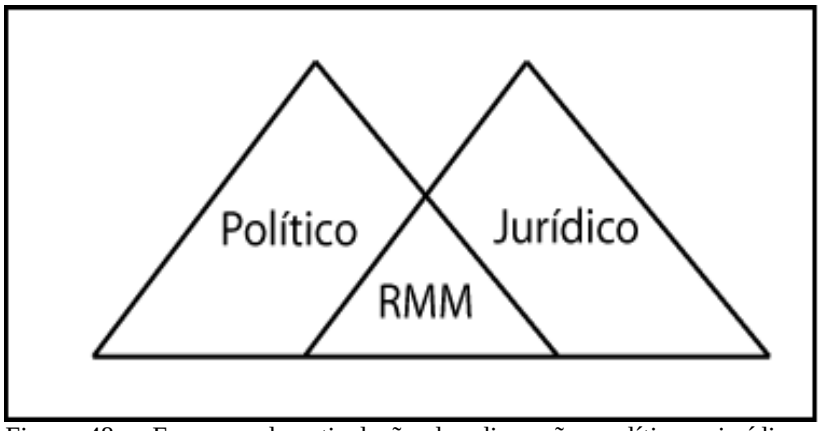


Figura 48 – Esquema da articulação das dimensões política e jurídica sobre a institucionalização da RMM
Elaboração: Marcos Castro/2014

Marx e Engels, em *Ideologia Alemã*, [2002, p. 74]) já apontavam a redução que se faz no Direito em sua positividade, bem como sua articulação com as classes dominantes, afirmando que:

> Sendo o Estado, portanto, a forma pela qual os indivíduos de uma classe dominante fazem valer seus interesses comuns e na qual se resume toda a sociedade civil de uma época, conclui-se que todas as instituições comuns passam pela mediação do Estado e recebem uma forma política. Daí a ilusão de que a lei repousa na vontade, e, mais ainda, em uma vontade livre, destacada da sua base concreta. Da mesma maneira, o direito por sua vez reduz-se à lei.

Marx e Engels revelam as faces da ilusão de que existe uma vontade livre e emanada do povo no que se refere aos seu destino. Aí vamos nos aproximando de uma dimensão ideológica, que pode falsear realidades por meio da produção de discursos e propagandas convincentes.

Assim, tanto a dimensão política quanto a dimensão jurídica, para se estabelecerem enquanto tal não podem prescindir de uma terceira dimensão, que incluímos em nossa análise triádica por entender que ela, como as demais, é fundamental, pois é aquela que vai formar os discursos e a tentativa de convencimento de as ações e os fatos jurídicos são legítimos e também *naturais*. Trata-se da dimensão ideológica, não menos importante que as demais, posto que está contida nelas e faz a interlocução, por meio dos discursos e imagens, entre o político, o jurídico e a sociedade, produzindo assim as novas realidades socioespaciais, como apontamos em nosso primeiro esquema, contido na introdução desta tese.

4.4.3 Dimensão ideológica: a produção dos discursos e imagens do metropolitano

A dimensão ideológica faz parte da tríade analítica nesta tese em função de que no contexto da RMM, desde sua institucionalização, esteve permeada de fortes discursos e propagandas que visavam o convencimento de que se estava entrando em uma nova era de desenvolvimento, com a condição de se tornar metropolitano. Nesse sentido não se pode deixar de considerar o fator ideológico, que faz parte da produção dos lugares, da vida material e das condições gerais de produção. A produção do espaço, dessa forma, é acompanhada da dimensão ideológica, seja valorizando os lugares, produzindo as amenidades naturais e sociais, bem como desvalorizando esses mesmos lugares ao negar-lhes as essas amenidades ou estabelecendo novas espacialidades sobre as espacialidades pretéritas.

Continuando com as contribuições de Marx e Engels, é importante mencionar suas análises da Ideologia Alemã a partir de uma perspectiva material, surgida como uma crítica enfática e até irônica do pensamento hegeliano, ou melhor, daqueles que à sua época, interpretavam o pensamento de Hegel.

Os autores irão elaborar sua crítica ao modelo de se conceber a ideologia dos hegelianos, que para eles partiam do ideal para o material, pensando os homens enquanto produto apenas de sua consciência, sendo que:

> Como, em sua imaginação, as relações dos homens , todos os seus atos e gestos, suas cadeias e seus limites são produtos de sua consciência, coerentes consigo próprios, os jovens hegelianos propõem aos homens este postulado moral: trocar a sua consciência atual pela consciência humana, crítica ou egoísta e, assim fazendo, abolir seus limites. Exigir assim a transformação da consciência equivale a interpretar de modo diferente o que existe, isto é, reconhecê-lo por meio de uma outra interpretação. Apesar de suas frases pomposas, que supostamente "revolucionam o mundo", os ideólogos da escola jovem-hegeliana são os maiores conservadores [2002, p. 09].

Marx e Engels irão endereçar inicialmente suas críticas aos ideólogos da escola jovem-hegeliana[69], que sustentavam um discurso de transformações a partir do próprio ser, mas não enquanto ser que produz, ser material, como defendia Marx, que os acusava de serem adeptos de uma Filosofia idealista e até espiritualista, pouco ligada à realidade histórica concreta e material. Marx e Engels partiam de uma realidade material e o homem somente poderia alcançar sua plenitude a partir do reconhecimento de suas condições materiais, portanto, das condições de produção.

Partindo do pensamento marxiano pode se chegar à conclusão de que, para os lugares, portanto, para o meio socioespacial, não se pode conceber uma realidade idealizada, produzida *a priori* no pensamento, na idéia. Essa realidade somente poderia ser concebida em suas bases materiais e produtivas. Dessa forma, os autores definirão suas concepções no sentido de que:

> As premissas de que partimos não são bases arbitrárias, dogmas; são bases reais que só podemos abstrair na imaginação. São os indivíduos reais, sua ação e suas condições materiais de existência, tanto as que eles já encontraram prontas, como aquelas engendradas de sua própria ação. Essas bases são pois verificáveis por via puramente empírica [2002, p. 10].

De certa forma, ao lançar as bases de um materialismo para pensar os homens objetivamente, Marx e Engels acabam por inaugurar um dogma que eles mesmo queriam evitar, qual seja, o dogma de se tentar pensar toda a realidade social a partir das condições materiais. Isto foi deveras caro à Ciência Geográfica, que acabou em muitos casos tendo suas análises reduzidas às dimensões econômicas, com o discurso de que o espaço, como constituinte de um objeto da

---

[69] Os jovens hegelianos constituíram um grupo de jovens alunos e professores da Universidade Humboldt de Berlim. Ficando posteriormente conhecidos como hegelianos de esquerda porque faziam oposição aos chamados hegelianos de direita, geralmente professores catedráticos e que detinham prestígio. Dentre os jovens hegelianos estão os filósofos Bruno Bauer e Max Stirner e Ludwig Feuerbach. O próprio Marx, em sua juventude, fez parte dos jovens hegelianos, mas rompeu com o grupo e sua ideologia idealista posteriormente.

Geografia, era a base material da História. E isto acabou engessando outras análises dentro desta própria Ciência, posto que o homem era parte de uma sociedade de classes, sendo, portanto, pensado a partir dessas classes, eliminando de certa forma o indivíduo.

Tal posição ortodoxa formada a partir do pensamento marxiano, contudo, foi revista no contexto do próprio marxismo, com o pensamento historicista de filósofos como Henri Lefebvre, que trouxe a análise do cotidiano, das pequenas coisas, como componentes importantes do homem enquanto ser material, mas que não se resume apenas ao econômico ou ainda diluído na sociedade de classes, muito embora dela faça parte.

A grande contribuição de Marx à análise da ideologia, foi revelar que além do pensamento e da idéia, se pode também pensar a partir das bases materiais e produtivas. Foi trazer à lume o fato de que os conflitos ocorrem numa base material, concreta, mesmo que também não se possa negar que as idéias permanecem como componentes que podem transformar os lugares, estabelecer novas espacialidades. Afinal a ideologia pode residir tanto nas bases materiais marxianas quanto nas bases das idéias dos jovens hegelianos. Parece que ainda somos contemporâneos tanto de um quanto de outro, se considerarmos as imbricações das dimensões política, jurídica e ideológica.

Outro autor que contribui para a análise da ideologia é Paul Ricoeur, que vai formular uma crítica tanto ao marxismo de Althusser quanto à sociologia de Max Webber, apontando ambos como aqueles que negariam ou eliminariam a subjetividade humana ao estabelecerem suas análises sobre um primado de considerações estruturais, portanto, que negavam a subjetividade e a eliminavam.

Mesmo estabelecendo uma dura crítica ao Estruturalismo, neste caso identificado por Ricoeur tanto em Althusser quanto em Webber, também não se pode deixar de considerar que toda sociedade possui estruturas que lhes tornam semelhantes em alguns aspectos, independente do tempo e do espaço. Uma destas estruturas foi demonstrada por Lévi-Strauss (1949), no que se refere à linguagem e ao parentesco. Toda sociedade, independentemente do tempo e do espaço, possui uma linguagem, que irá constituir símbolo identitário entre essas sociedades. Se não se pode conceber as sociedades como dependentes de estruturas, também não se pode negar em absoluto a existência destas estruturas que lhes estabelecem enquanto sociedade.

Nesse caso as estruturas se apresentariam como estruturas de poder, também existentes em qualquer sociedade e em qualquer tempo, desde que os humanos deixaram o nomadismo e

passaram ao sedentarismo, que por sua vez deu início à sociedade de classes que Marx posteriormente veio teorizar e revelar.

E são essas estruturas de poder que estão presentes no processo de metropolização do espaço no contexto da RMM. Nesse sentido, o pensamento de Ricoeur [2008, p. 83] corrobora quando afirma que "cada poder imita e repete um poder anterior: todo príncipe quer ser César, todo César quer ser Alexandre, todo Alexandre quer helenizar um déspota oriental".

Dessa forma se percebe a vontade de um gestor legitimar seu nome como aquele que conseguiu realizar um grande feito. No caso da RMM, ideologicamente o então governador acabou por estabelecer seu nome como aquele que instituiu (ou criou como comumente se diz) a região metropolitana, imprimindo e atrelando a seu nome uma ação política que lhe perpetue o legado político. Isto não constitui uma novidade, visto que o antecessor daquele que instituiu a RMM já havia criado a Universidade do Estado do Amazonas (UEA), perpetuando seu nome com um feito de envergadura e importância para o Amazonas. Era, portanto, preciso que seu sucessor igualmente perpetuasse seu nome com um grande feito e a institucionalização da RMM se constituiu neste grande feito.

Percebe-se que, ideologicamente, é preciso vincular o nome a uma grande estrutura, um grande feito, como legado político. Quanto a isto cabe a reflexão de as ações políticas não se limitam ao que os discursos oficiais apregoam, pois o que vai importar no final das contas é um grande feito realizado, agregando valor político àquele que foi capaz de fazê-lo. É nesse sentido que Ricoeur vai fazer seu comentário.

Ricoeur criticava o pensamento leninista que conferia ao partido (Partido Comunista) uma prerrogativa que lhe colocava acima da própria classe operária. A isto ele vai denominar de ideologização. É pertinente conceber a idéia de que tal ideologização não constitui privilégio somente do pensamento marxista de Lênin. Tal ideologização permeia qualquer partido político, quando defende seus pontos de vista e tenta subordinar as ações do que exerce um mandato ao partido e sua ideologia, acima do povo, que na verdade é aquele que legitima qualquer mandato eletivo.

Paul Ricoeur, por fim, vai defender a idéia de que o próprio cientista não está isento de uma ideologia e que seu discurso, assim como outro qualquer, tem a função do convencimento para uma realidade. É o discurso, portanto, a ferramenta primordial da propagação da ideologia, e este pode ocorrer não somente por palavras, mas também pelo que se lê, escreve ou noticia. Ele

está tanto na palavra quanto nas ações e na propaganda.

Inês Araújo [2011, p. 148] vai abordar a importância do discurso enquanto componente legitimador da ideologia. Para tal, ela vai sustentar a questão do significado dos atos e das coisas, de como este se estrutura, pois:

> O significado decorre do modo pelo qual os atos e coisas são alçados ao patamar da inteligibilidade, devido ao caráter de comunicabilidade potencial das coisas: há uma distância intransponível entre o que é um evento físico e o que ele pode tornar-se, o modo como se define, o modo como se conecta, suas consequências futuras. Assim, conferir a algo um significado é mostrar-lhe sua propriedade, ou, se quisermos, sua essência […].

Partindo dessa afirmação, se pode pensar a institucionalização da RMM como ação política primeiramente, sendo isto possível por um preceito jurídico (constitucional) e ela mesma depois de instituída ganha um corpo jurídico de sustentação, na forma de Lei Complementar e de um Plano Diretor. No entanto, um fator ideológico permeou todo esse processo, conferindo um significado ao projeto que se queria instituir. Era necessário, portanto, conferir uma essência que sustentasse o discurso de querer e poder se tornar metropolitano, o que era, à época em que se queria institucionalizar a RM, enfatizado por discursos que evocavam a *grandeza* regional, na forma de adjetivos que ufanavam e revelavam as *vocações* regionais.

Os discursos que tentavam conferir significado à RMM passavam obrigatoriamente por suas dimensões territoriais, sendo ela apresentada como *a maior região metropolitana do Brasil e uma das maiores do mundo*, bem como adjetivos que lhe impregnavam de vantagens em relação às demais RM's brasileiras. Dentre esses adjetivos, que inclusive foram amplamente incorporados à redação do PDIRMM, estão os de "*região metropolitana verde, região metropolitana sustentável, região metropolitana do futuro"*, dentre outros que tentavam lhe tornar singular e vantajosa.

Era, portanto, necessário sustentar discursos convincentes, elaborar uma comunicabilidade inteligível, visando convencer que o se constituir metropolitano inscrevia a região num patamar que já lhe era *vocacional*. Para tanto, os discursos governamentais e da própria mídia amazonense, que o incorporou e reproduziu, mostravam a posição de Manaus no cenário nacional, como uma das maiores e mais ricas cidades brasileiras, inclusive comparando-a com a metrópole paraense, que já possuía o *status* de metrópole de uma região metropolitana

desde a institucionalização das primeiras RM's brasileiras.

Tudo isto gerava uma confusão conceitual, como já apontado no capítulo 3, pois, muitas vezes falava-se de região metropolitana confundindo-a com a própria metrópole, em declarações como *"Manaus é a maior região metropolitana brasileira"*, dentre outros equívocos interpretativos. O que realmente importava era sustentar ideologicamente um discurso de *grandeza* e *vocação* para se constituir metropolitano. Confundia-se, ou na verdade confundia-se intencionalmente por meio do discurso, as dimensões territoriais como se estas representassem números, população, riquezas, enfim, fazia-se a confusão entre dimensão territorial e dimensão populacional, econômica, de fluxos e necessidades de políticas públicas comuns entre Manaus e as demais cidades de sua RM.

É pertinente ainda a sustentação de Inês Araújo quando afirma ser o significado das coisas algo genérico e universal. Para ela:

> O significado não surge da comparação entre coisas, pelo reconhecimento do que têm em comum, mas é genérico e universal. Essa capacidade de generalizar decorre de os significados funcionarem como regras para uso e interpretação, um saber prever o alcance de algo, um "método" para usufruir algo, um indicador objetivo porque ele tem um caráter de necessidade, integra modos de agir sociais [2011, p. 148].

Fica aí evidente a capacidade de dar um significado às coisas, neste caso específico à RMM, para usufruir da condição de ser metropolitano, de auferir recursos que somente se poderia obter se a condição de ser, de se tornar metropolitano, existisse. Aqui retomamos o conteúdo de Nogueira [2011], quando mostra que ao buscar recursos junto ao governo federal, o então governador do Amazonas soube que havia estes recursos, mas Manaus não se qualificava para recebê-los em função de não fazer parte de uma RM. Isto mudou tudo, pois a partir daí, em sua volta de Brasília, já se produziu o projeto de Lei Complementar N°. 052/2007, pedido ao Legislativo para ser votado em caráter de urgência, para que o mais rápido possível se instituísse a Região Metropolitana de Manaus. Foi estabelecido, portanto, um caráter de necessidade da existência de uma RM para o Amazonas e a Amazônia Ocidental.

Já não mais se discutia se havia ou não uma região metropolitana formada por Manaus e as demais cidades do ponto de vista da produção do espaço. As possibilidades constitucionais já garantiam isso, pois:

> Uma mesma sentença pode ser traduzida como verdadeira para uma pessoa, e falsa para outra,. Ainda que se pudesse fixar por uma teoria física, se servisse como padrão apropriado para dar conta da realidade física, nem por isso a tradução diz respeito a algo definitivamente objetivado no mundo [Idem, p. 161].

As poucas discussões travadas à época da institucionalização da RMM, até porque foi pedido caráter de urgência para a votação no Legislativo, não estavam voltadas para as condições socioespaciais ou conceituais da existência ou não de uma RM, mas repousavam sobre os benefícios que se poderia obter com isso ou ainda sobre como seria a governança desse ente metropolitano que o governo estadual queria instituir a todo custo.

Ideologicamente os discursos estavam formados para projetar uma necessidade já tardia de Manaus se constituir o núcleo de uma região metropolitana. Por outro lado, conforme apresentado no capítulo 2 desta tese, não se poderia negar que esta cidade já se constituía numa metrópole, muito embora não se pudesse afirmar conceitualmente que em seu entorno existisse de fato uma região metropolitana. Então, havia de fato uma metrópole e as condições jurídicas e constitucionais para se instituir uma região metropolitana, faltando estabelecer um discurso forte e convincente para suprimir a necessidade de se enquadrar nos conceitos clássicos de concepção de uma RM. Isto foi feito com o reforço aos adjetivos que qualificavam a RM singular que se queria instituir. E isto não terminou com a institucionalização, mas continua nas obras de infraestrutura promovidas pelo Estado, bem como nas propagandas produzidas pelo setor imobiliário, como aquelas vinculadas ao *longe-perto*, que entendemos ser também também uma construção ideológica que considera as escalas espaciais a partir de interesses específicos.

Reforçamos aqui que a ideologia do *longe-perto* ganha consistência com a propaganda que se faz não somente por iniciativa do próprio Estado com sua agência de propaganda ou ainda com o setor imobiliário, mas também com os meios mais tradicionais de comunicação (rádio, tv e jornais impressos) pretensamente neutros e positivos.

No que concerne especificamente aos jornais impressos, que constituíram e constituem fortes ferra,mentas de propagação das ações que se dão no âmbito da RMM, Abreu [2000, p. 142] ao discorrer sobre a função ideológica da mídia como um todo e da mídia impressa em particular, vai sustentar que "[…] o jornal faz uso de recursos de linguagem (gráficos, fotos e texto) para conquistar seu público. Como lida com bens simbólicos – sua matéria-prima é a ideologia – precisa afirmar-se como intermediário fiel entre o leitor e o acontecimento".

No contexto da RMM é percebido que a mídia em geral e os jornais impressos em particular, vez por outra lançam edições especiais sobre a RM e suas vocações, apresentando os discursos que evocam as vantagens relacionadas ao ser metropolitano. A propaganda do setor imobiliário e das ações promovidas pelo Estado ocupam páginas inteiras nesses veículos impressos, muito embora também não se possa negar que eles mostram as desvantagens oriundas da própria RM, como o aumento da violência na forma de assaltos, que acompanham o processo de metropolização em curso, especialmente na margem direita do rio Negro, em Iranduba.

Todos os anos, à época do aniversário de Manaus, no dia 24 de outubro, o jornal mais antigo do Amazonas sendo veiculado desde 1902, o Jornal do Comércio, lançava uma edição especial impressa e digital com CD-ROM, em caixas personalizadas e comercializadas por jornaleiros em esquinas e semáforos. Nos últimos anos, contudo, já não é mais a capital amazonense a única a ser veiculada na data de seu aniversário, mas a região metropolitana, apresentada aí como um apêndice da metrópole. A ênfase recai quase sempre sobre as vantagens e negócios que podem ser realizados no contexto metropolitano, mostrando igualmente as obras de infraestrutura promovidas pelo Estado.

O jornal de maior circulação no Amazonas, o jornal A Crítica, lançou em maio de 2009 um caderno completo sobre a Região Metropolitana de Manaus, contendo os discursos que sustentavam as possibilidades de desenvolvimento regional. A matéria de capa trazia a seguinte abertura: *Região Metropolitana de Manaus – Desenvolvimento regional: os treze municípios da região têm condições para fomentar a economia limpa*. O caderno especial mostrava o potencial de *vocação* de cada um dos municípios da RM, com um certo ufanismo exótico, mostrando as vantagens de se estar na amazônia e poder se inserir numa *economia sustentável, verde, sem poluição*, ou seja, a típica ênfase nos adjetivos que qualificam a RMM como singular em relação às demais. É importante apontar que o Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus, o PDIRMM, ao ser concluído um ano depois, em 2010, sustentava o mesmo discurso de sustentabilidade e verde, além da tradicional evocação à grandeza regional.

Como vimos sustentando nesta tese, as vocações não existem em si mesmas e nem por si mesmas. Elas constituem produções que se dão nos lugares, num determinado tempo, parecendo que são imanentes a esses lugares, como se fossem naturais deles. Isso também é uma produção ideológica, que reforça as vantagens produzidas nesses lugares, conferindo-lhes posições em

relação a outros lugares. É nesse sentido que a RMM vai ideologicamente sendo produzida e veiculada tanto nas propagandas oficiais do Estado, quanto na questão que envolve o mercado, a acumulação, especialmente com o setor imobiliário em Iranduba, e ainda nos veículos de comunicação, aqueles pretensamente neutros, mas que também sustentam a ideologia ufanística que coloca as questões da sustentabilidade como a singularidade da RMM.

Não se pode deixar de considerar, contudo, que toda essa propaganda, a despeito de apresentar a ubiquidade que generaliza as vantagens da RMM, na verdade fala apenas de uma parte dela, a menor parte, diga-se. O setor imobiliário se estende para a margem direita do rio Negro, no retângulo já apresentado de 20x5 quilômetros, um outro forte objeto que ideologicamente reforça e induz a metropolização do espaço naquela área.

Não é que outras áreas da RMM não sejam veiculadas, mas é em Iranduba que o processo de metropolização e inclusive de conurbação com a metrópole é mais visível. É ali que o *longe-perto* se evidencia mais fortemente, pois ao mesmo tempo que é possível viver longe da metrópole e seus problemas, se pode usufruir de tudo o que ela tem de melhor a oferecer. A ponte constitui o objeto que permite a concepção da ideologia do *longe-perto* pelo fato de se poder viver na outra margem do rio ao mesmo tempo em que se pode trabalhar e produzir na metrópole.

4.4.4 As imbricações da tríade

Para concluir esta análise triádica que permeia toda a tese, não se poderia deixar de fora as imbricações e articulações entre essas dimensões. O político, o jurídico e o ideológico são componentes constantes da produção do espaço, o que equivale a afirmar que o espaço é produzido também de forma ideológica. Como exemplo desta afirmação poderíamos mencionar um porto. Este, para a concorrência dos portos já existentes, pode parecer um fato negativo, sobre o qual irá recair o discurso de este porto poderá alterar a paisagem, promover poluição e até mesmo alterar a cadeia ecossistêmica. Por outro lado, os interessados na construção do porto irão sustentar o discurso da geração de emprego e renda, da modernização que trazem, de um melhor escoamento das riquezas, enfim, muitas outras questões.

O porto pode ou não ser construído e o espaço pode ou não ser alterado, pois tudo vai depender dos discursos, contextos e articulações. De qualquer forma, trata-se da produção de um objeto que pode alterar significativamente os lugares, estando na base da produção e reprodução

do espaço, portanto da geografia. Queremos afirmar que a produção do espaço ocorre a partir de conflitos, interesses, articulações que ocorrem na dimensão política, passando pelo jurídico, que pode ou não, baseado nos argumentos das partes, autorizar, atrasar ou mesmo não permitir a construção do porto. Do ponto de vista ideológico, são os discursos que terão a função de convencer para uma ou outra parte interessada.

As imbricações das três dimensões formam os arranjos espaciais, que estão na base da produção e reprodução do espaço. Aparentemente cada uma delas possui sua própria existência, daí se nominar a cada uma (político, jurídico, ideológico...). No entanto, articuladas elas produzem os arranjos espaciais por meio das ações (político), das legitimações das ações (jurídico) e sustentação das ações e legitimações (ideológico). Dessa forma as dimensões não podem ser separadas quando atuantes sobre o espaço. Uma importante contribuição para se pensar isto vem do exemplo de Ruy Moreira nos dá no que se refere a uma quadra poliesportiva. Segundo ele:

> Se observarmos uma quadra de futebol de salão, notamos que o arranjo do terreno reproduz as regras que regulam a prática desse esporte. Basta aproveitarmos a mesma quadra e nela irmos projetando, superpostos, o arranjo espacial de outras modalidades de esporte, como o vôlei, o basquete ou o handball, cada qual com "leis" próprias, para notarmos que o arranjo espacial diferirá para cada qual. Diferirá porque o arranjo espacial confunde-se com as regras do jogo, porque visam organizá-lo, e essas regras diferem em cada um dos esportes citados. Se todos tivessem as mesmas "leis", o arranjo seria um só.
> Tal como o que ocorre com as sociedades, cada tipo de esporte tem a sua "espaço-temporalidade".
> Naturalmente, a transposição do exemplo da quadra de esportes para o que ocorre com a formação espacial-social implica alguns cuidados, como de resto deve acontecer com as analogias. Não se trata de uma diferença de escalas, apenas, mas de natureza qualitativamente distinta entre a formação espacial-quadra e a formação espacial-sociedade. Mas as regras do esporte são regras simples e mecânicas, ao passo que as leis de uma formação econômico-social são da ordem de grande complexidade de determinações. Confundindo-se com estruturas complexas e de contextualização no tempo histórico, e não no tempo sideral como o de uma quadra, a formação sócio-espacial tem a mesma estrutura complexa e de contextualização.

Tomando emprestado o pensamento de Moreira em sua analogia da quadra, podemos considerar a RMM como uma grande quadra poliesportiva onde a tríade atua convencendo, construindo, destruindo, reconstruindo, para destruir novamente, atuando sobre uma estrutura espacial e sob um marco jurídico que lhe confere legitimidade, tendo como base de sustentação

uma dimensão ideológica cujos discursos fortalecem uma espécie de *naturalização* da RM, como se ela sempre estivesse ali.

A síntese de todo esse processo, os novos arranjos espaciais daí oriundos, é a nova produção socioespacial, cuja expressão vai apresentar as múltiplas dimensões espacializadas e conflitantes, afinal de contas, a duplicação de rodovias, construção de pontes imponentes, construção de cidades universitárias e construção de conjuntos habitacionais e prédios de moradia, e tudo o mais oriundo do processo de metropolização do espaço, não ocorrem em espaços vazios e nem sobre espaços destituídos de espacialidades e temporalidades. Alguém teve e terá que sair para dar lugar a tudo isso. Mas trata-se de ações políticas "necessárias" ao desenvolvimento, bem como de um processo legítimo juridicamente, sustentado no Direito Positivo, trata-se, por fim, de um processo ideológico, que tenta convencer e produzir realidades que aparentemente são as melhores.

Considerações Finais

Partindo-se de um ponto de vista de que ao se trabalhar com recorte temporais e espaciais, toda conclusão se cristaliza num determinado momento, e se encerra para permitir novos avanços, novos começos, produzindo a dialética que permite o avançar constante, chegamos às considerações finais de um momento que encerra quatro anos. Dessa forma, chega-se a algumas conclusões, sem, contudo, deixar de considerar que muitas dúvidas surgiram, desapareceram, para outras dúvidas surgirem, deixando claro que as certezas constituem apenas reflexos de determinados momentos, o que faz com que outras certezas surjam e novas explicações e interpretações sobre a realidade também apareçam.

A questão que envolve o conceito para explicar o real se constitui num fator relevante para a compreensão dos fenômenos relacionados à produção do espaço, portanto de dimensões geográficas. Mas o conceito, que explica as generalidades dos fenômenos, é sempre mais pobre do que o real, muito embora seja fundamental para explicá-lo. O conceito, nesse sentido, deve expressar o real, que ao passar pelo crivo da interpretação vai se constituir em realidade, mas é aí que surge um problema: até onde o conceito vai dar conta de explicar o real? Do ponto de vista socioespacial, especialmente num país de grandes dimensões como o Brasil, há que se considerar as diferentes e complexas realidades regionais, onde a generalidade dos fenômenos deve ser relativizada. E aí tomamos aqui como base os conceitos de urbanização e de metropolização, para analisar a realidade da Região Metropolitana de Manaus.

Na análise da institucionalização da Região Metropolitana de Manaus e do consequente processo de metropolização induzida que ocorre ali, especialmente na margem direita do Rio Negro, pôde-se constatar alguns fatores relevantes que reforçaram as hipóteses iniciais sobre esta RM singular. Primeiramente, sustentamos que o conceito de metropolização do espaço na conjuntura atual do Brasil, vai exigir maior esforço para ser pensado, não somente a partir de uma expressão socioespacial já consolidada, mas também considerando as possibilidades de expressões socioespaciais a serem produzidas, considerando também uma dimensão jurídica, e ainda a heterogeneidade das extensões territoriais e os contextos da formação regional num pais de grandes dimensões territoriais como o Brasil.

Foi nesse sentido que utilizamos a análise que considerasse uma dimensão triádica, que

comportasse as dimensões política, jurídica e ideológica, cada uma com sua própria esfera de ação, mas que invariavelmente se imbricam para produzir novas realidades. Neste caso a imbricação produz um processo que vai sintetizar uma dimensão, uma quarta dimensão, daí resultante. trata-se de uma dimensão socioespacial, ou o nível geográfico do fenômeno. Mas para isso seria necessária a compreensão dos processos de urbanização e metropolização, bem como a abrangência desses conceitos para a realidade da Amazônia e da sua porção ocidental em particular.

Para se compreender a produção socioespacial urbana na Amazônia, especialmente em sua porção ocidental, é necessário o entendimento do processo de urbanização, que não pode ser confundido com a urbanização brasileira de forma geral, ocorrida naquelas que seriam historicamente as regiões mais dinâmicas do país. Esse entendimento necessariamente tem que considerar a formação de uma urbanização cujo padrão se caracteriza pela dispersão e concentração. Este aparente paradoxo pode ser esclarecido no sentido de que a dispersão constitui a expressão de um processo de ocupação que ocorreu, num primeiro momento, a partir das margens dos principais rios da região e depois a partir de políticas de Integração Nacional. O padrão de urbanização, disperso em núcleos urbanos distribuídos numa extensa região, também é concentrada nos seus principais núcleos. A concentração de população, bem como política e econômica de núcleos urbanos específicos na região, vai produzir historicamente dois núcleos principais, ou seja, Belém, na Amazônia Oriental, e Manaus, na Amazônia Ocidental.

Esse processo de concentração vai constituir o reflexo da inserção da região no capitalismo internacional, ainda que de uma forma subalterna, como fornecedora de matéria-prima. A borracha foi o produto que consolidou os dois maiores núcleos urbanos da região. Belém era a maior cidade, o principal núcleo da Amazônia, e uma das cidades mais importantes de todo o Brasil. Manaus se consolidava na porção ocidental e passava por um profundo processo de reestruturação de seu espaço urbano. Uma vila bucólica, coberta de palha, foi substituída por uma cidade que refletia os padrões europeus na floresta. Foi aí que ocorreu a consolidação de seu protagonismo na porção ocidental da região.

Outro momento que contribuiu para consolidar Manaus como metrópole foi a criação da Zona Franca, num contexto em que se queria integrar a região, até então considerada equivocadamente como um vazio demográfico. Foi a partir desse momento que as bases para a sua condição como a metrópole da Amazônia Ocidental foram lançadas.

O crescimento foi exponencial, refletindo as políticas de incentivos fiscais que consolidaram um importante Polo Industrial de mais de 500 empresas. Isso revela o processo tanto de concentração quanto de centralização de atividades produtivas, de comando e de acumulação, fazendo com que a capital do Amazonas, no censo de 2000 do IBGE, comportasse a maior população da Região Norte do Brasil, superando sua congênere da Amazônia Oriental, Belém.

Assim, foi produzida na Amazônia Ocidental uma metrópole singular. Uma metrópole que cresceu para si mesma, comportando em seu espaço urbano a metade da população do maior estado brasileiro em dimensões territoriais. Não houve, entretanto, articulações da capital amazonense com outros núcleos urbanos no próprio Estado do Amazonas, pois a concentração e centralização fazia com que ela ofuscasse outros núcleos. Dessa forma, foi produzido historicamente um padrão disperso, do ponto de vista da distribuição espacial dos núcleos urbanos, mas concentrado do ponto de vista das riquezas, decisões, da política e da população. O resultado foi a existência de uma metrópole de fato, mas sem as articulações com outros núcleos, no sentido da proximidade, das trocas, das complementaridades, visto que as municipalidades extensas produziu um tipo de *arquipélago* formado por *ilhas* de áreas urbanizadas, cuja articulação era apenas essencial, desprovida da intensidade conhecida em regiões mais dinâmicas.

A realidade socioespacial historicamente produzida, no que se refere à urbanização na Amazônia Ocidental, vai refletir diretamente na interpretação do fenômeno metropolitano, cuja referência será essa urbanização dispersa, muito embora concentrada e centralizada na metrópole. Contudo, quando foram instituídas as primeiras regiões metropolitanas no Brasil em 1973, o padrão de urbanização para explicar a metropolização, mesmo na Amazônia no caso de Belém, era diferente daquele que ocorreu em Manaus.

Quando, portanto, ocorreu a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus, em 2007, o espaço urbano era formado pela metrópole e os demais núcleos urbanos, cujos municípios a ela eram limítrofes. Pela extensão municipal, os níveis de proximidade topográfica entre a metrópole e esses núcleos eram variáveis, pois enquanto Iranduba e Careiro da Várzea, por exemplo, estavam distantes cerca de 25 km, Itacoatiara distava 266 km da metrópole. Mas a questão da escala de distância não constitui o único fator de análise. O nível das interações, das trocas, dos fluxos e da complementaridade entre a metrópole e os demais núcleos não se estendiam para além de uma escala pouco acima do trivial, sem demandar ou justificar uma

política de ações conjuntas, imprescindíveis quando se tem níveis elevados de interação entre núcleos urbanos.

Mesmo assim, a Lei Complementar 052/2007 veio produzir uma nova realidade, vindo também superar o urbano e incorporar o metropolitano, como fato jurídico, e induzindo a um processo de metropolização. Nesse sentido, ocorreu o fato em que *"o amanhã veio ontem"*, ou seja, instituiu-se política e juridicamente uma RM para depois se induzir a uma produção socioespacial metropolitana.

O ato de Instituir uma RM é sempre um ato político. Mas este não ocorre de forma isolada, pois irá necessitar de um marco jurídico que lhe confira legitimidade e poder de ação. Por outro lado, ambos, o político e o jurídico, não prescindem de uma dimensão ideológica, que vai atuar na esfera dos discursos e fornecer o suporte para as ações. Dessa forma, a compreensão dos processos que envolvem a institucionalização da RMM e seus desdobramentos, passa necessariamente pelo entendimento destas três dimensões e suas imbricações.

Para se constituir uma metrópole de direito, posto que de fato ela já era, Manaus precisava ser o núcleo principal de uma região metropolitana. E a realidade de que se constituir uma RM traria também recursos específicos destinados a essas regiões foi fundamental na decisão política de instituir a RMM. Dessa forma, podem ser apontadas algumas características que levaram a tal decisão:

1. A captação de recursos federais destinados às regiões metropolitanas somente, e não às metrópoles, chamou a atenção política para a diferenciação conceitual e socioespacial do fato. Até então não restava dúvida de que Manaus era a metrópole da Amazônia Ocidental, a maior metrópole amazônica, a cidade mais rica da Região Norte, enfim, adjetivos que eram o reflexo dos dados mas que eram também ideologicamente captados para gerar os discursos que evocavam a grandeza e a produção de uma *vocação* de cidade importante. Mas foi diante do fato concreto de que somente regiões metropolitanas teriam a prioridade no recebimento recursos federais, bem como garantias de empréstimo e financiamento, princípios estabelecidos desde a Lei Complementar n. 14 de 1973, que levou às ações políticas que culminaram na Lei Complementar 52 de 2007, que instituiu a RMM. Foi aí que a condição e o reconhecimento de Manaus somente como uma metrópole não seria suficiente para inseri-la num rol mais seleto de metrópoles: aquelas que possuíam uma região metropolitana. Os benefícios de ser metropolitano

e não somente metrópole, constituiu a primeira característica que levou à institucionalização da RMM.

2. O paradigma político surgido a partir de 2003, quando Luiz Inácio Lula da Silva chega à Presidência do Brasil, vai ser acompanhado por seus aliados estaduais. No Amazonas, Eduardo Braga, que foi eleito governador do Estado na mesma eleição, acompanha o paradigma, denominado de novo-desenvolvimentismo brasileiro, que visava o crescimento do país tendo nas obras de infraestrutura e a participação do Estado, importantes ações de governo. No Amazonas foi lançado o programa Zona Franca Verde, cujo objetivo era o desenvolvimento do interior do Estado, com políticas de incentivo e concessão de equipamentos aos produtores rurais. Posteriormente, foi instituído, o programa o Bolsa Floresta, que objetivava concedeu auxílio para que os caboclos não desmatassem a floresta. No espaço da metrópole, ocorreram as políticas de intervenção e implantação de infraestrutura nos igarapés, com o Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus, o PROSAMIM. Esse programa, com o financiamento do BID, visava intervir nas áreas ocupadas nas margens e leitos dos igarapés de Manaus, com a retirada da população ali residente e implementação de urbanismo. Tais programas constituíam a base de ações políticas no âmbito estadual, bem como grandes bandeiras políticas que garantiram a reeleição de Braga e a continuidade com seus sucessores. A institucionalização da RMM, bem como a construção da Ponte Rio Negro, são produtos do paradigma político do novo-desenvolvimentismo brasileiro. No que se refere à ponte, não se pode dizer que foi uma decisão política surgida abruptamente como a RM, pois o rompimento da descontinuidade espacial entre Manaus e a margem direita do Rio Negro já era uma vontade antiga. Por outro lado, a decisão de construí-la, torná-la um objeto concreto, foi possibilitada pelo contexto de uma política que tinha nos grandes feitos uma marca registrada, tanto no nível federal quanto no estadual. A conjuntura política, portanto, constituiu a segunda característica para a institucionalização da RMM.

Pode-se sustentar que as duas características políticas conjunturais que permitiram a institucionalização da RMM se articularam ao preceito Constitucional da prerrogativa dos Estados Federados em instituir regiões metropolitanas no Brasil, que não definia detalhadamente o que seria uma região metropolitana, apontando, de forma generalista, as articulações da metrópole com os municípios limítrofes. Ora, o limítrofe em São Paulo, Rio de Janeiro,

Pernambuco ou Rio Grande do Sul, não é a mesma coisa que o limítrofe no Amazonas. Do ponto de vista da interpretação das extensões territoriais, o conceito se perde frente ao que diz a Lei. Conceitualmente poderia não haver uma região metropolitana para a realidade de Manaus, mas havia uma metrópole e seus municípios limítrofes, se enquadrando no que diz a Constituição.

Do ponto de vista de sua existência e da legitimidade jurídica, A RMM já possuía respaldo Constitucional. Precisou contudo produzir a legitimidade das ações políticas, que precisam atuar sob um marco jurídico. A elaboração do Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus veio conferir essa legitimidade, não porém sem as contradições inerentes a uma construção política. O Plano trouxe a seletividade tanto ao nível das ações políticas quanto ao nível do espaço. A seleção de uma área de vinte quilômetros na margem direita do Rio Negro, por cinco quilômetros adentrando o município de Iranduba, a partir das rodovias Manuel Urbano e Carlos Braga, revelou que o gigantismo territorial que caracteriza a RMM não pode ser acompanhado das ações e estratégias políticas em sua totalidade. Tampouco o Plano Diretor Metropolitano traz a clareza de ações em todos os municípios que fazem parte da RM, embora ideologicamente, nos discursos contidos em sua redação, ele seja bastante abrangente.

O Plano Diretor Metropolitano, ao mesmo tempo que confere a legitimidade das ações políticas no âmbito da RMM, também promove a seletividade socioespacial, produzindo a segregação, que pode ser constatada em sua redação e em seus mapas. Nesse sentido, enquanto Iranduba, na margem direita do Rio Negro, passa por um processo de metropolização do espaço, cuja previsão e indução estão contidas no PDIRMM, outros espaços da RM, juridicamente metropolitanos, não são atrativos para serem metropolizados, tanto por parte do Estado, na implementação de infraestrutura, quanto do capital privado, cujo maior agente nesse processo de metropolização é o setor imobiliário. Os núcleos municipais mais distantes como Itacoatiara, Novo Airão e Presidente Figueiredo, continuam como estavam antes da institucionalização, ainda que o Plano mencione ações estatais para os tais, como a ampliação do porto de Itacoatiara, investimentos no setor turístico em Presidente Figueiredo e a implementação de um Polo Naval em Novo Airão.

A classificação das cidades da RMM em cidades portais e cidades articuladoras, produz do ponto de vista ideológico, uma importância maior que a realidade atual apresenta para estas cidades. Pode ser percebida aí uma construção de *vocações metropolitanas*, sem, contudo, que a dimensão socioespacial corresponda a isso.

Presidente Figueiredo constitui, para o Plano, uma Cidade Portal do Caribe, por estar localizada na rodovia que dá acesso a este mar. Do ponto de vista de sua realidade socioespacial, contudo, é somente uma cidade de passagem obrigatória para que vai à Boa Vista, capital do Estado de Roraima, e de lá para o Caribe, via Venezuela.

Novo Airão é classificada como Portal da Amazônia Lendária, termo que, na falta de uma expressão mais realística, guarda um aspecto subjetivo, deixando-a destituída de uma pretensa *vocação* mais objetiva. Toda a Amazônia, ou qualquer outro lugar, pode se constituir numa lenda, que por sinal também é produzida. Portal da Amazônia Lendária é um termo que pouco ou quase nada significa para esta cidade objetivamente.

Itacoatiara é classificada como uma Cidade Portal do Atlântico. Do ponto de vista de sua expressão socioespacial, seu porto possui relevância no escoamento da soja que vem do Mato Grosso e de Rondônia pela hidrovia do Rio Madeira. Considerando que possui ligação rodofluvial com a metrópole sua posição é realmente estratégica como entreposto da soja que sai pelo Atlântico. Contudo, essa posição somente poderá se consolidar se ocorrerem investimentos reais na infraestrutura portuária, o que não ocorreu ainda.

Quanto às demais cidades da RMM, Manacapuru, a maior da margem direita do Rio Negro, também ainda não contou com as políticas públicas previstas no PDIRMM, que a mencionam como um Polo Pesqueiro, embora, assim como Iranduba, arque com as consequencias de ter se tornado metropolitana e também um espaço contíguo à metrópole com a Ponte Rio Negro, que rompeu a descontinuidade espacial antes existente. No PDIRMM aparece como a Cidade Portal do Solimões, o que em parte corresponde à realidade, se for considerado o fato de que é a cidade mais importante da RMM localizada na calha do rio Solimões-Amazonas, mesmo que para se consolidar como uma cidade portal devesse receber investimentos em infraestrutura, principalmente portuária, o que não ocorreu ainda.

Careiro da Várzea, a cidade anfíbia, sequer pode ampliar sua já reduzida área urbana, por estar numa várzea e ser fortemente influenciada pelo regime de enchentes e vazantes do Rio Amazonas. Não constitui alvo de investimentos estatais ou privados. O Plano Diretor a considera uma cidade Portal do Centro Oeste Sul. O termo está longe de expressar a realidade socioespacial, pois se trata de um pequeno núcleo de mil habitantes, dependente integralmente de repasses estaduais e federais para subsistir como sede municipal.

Já Rio Preto da Eva, localizada entre Manaus e Itacoatiara, constitui apenas uma cidade de

passagem entre a metrópole e a segunda maior cidade da RMM, embora seja uma cidade de lazer dos finais de semana dos moradores de Manaus, que buscam o balneário da cidade. No PDIRMM é considerada uma Cidade Articuladora e um Polo de Desenvolvimento Sustentável, embora sua realidade seja mesmo a de uma cidade de passagem e balneário de final de semana.

O PDIRMM produz os discursos e os mapas que tentam conferir vocações metropolitanas às cidades da RMM. Entretanto, desconsidera a dimensão socioespacial existente, sendo que há grande distância entre o discurso produzido e a realidade desses núcleos urbanos.

Há ainda no Plano Diretor os municípios ali classificado como *extrametropolitanos*, aqueles que foram incorporados depois, por meio de Lei Complementar de 2009, de iniciativa de deputados estaduais. Sua inserção ficou para decisão da justiça até outubro de 2011, quando foram incorporados à RMM por decisão do Tribunal de Justiça do Amazonas. Autazes, Manaquiri, Careiro, Itapiranga e Silves, não são limítrofes à metrópole e sua inserção na RM reflete somente uma vontade política de tornar os lugares nominalmente metropolitanos. Trata-se de, portanto, auferir dividendos políticos conferindo legitimidade jurídica metropolitana a lugares cuja expressão socioespacial está longe de ser metropolizada.

Quanto à divisão que fizemos da RMM em quatro segmentos espaciais, podemos afirmar que corresponde a quatro expressões socioespaciais, historicamente produzidas e que marcam a diferença interna no contexto do gigantismo territorial da região metropolitana.

O segmento da metrópole que cresceu para si mesma, tornando-se o maio núcleo da Amazônia e da sua porção ocidental em particular, constitui o eixo articulador da RM. Na verdade, ele é a própria RM, pois a metrópole é superlativa em tudo quando relacionada aos demais núcleos urbanos.

O segmento da margem direita é aquele que constitui a maior expressão do processo de metropolização em curso. Mas não se pode afirmar essa metropolização ocorra em toda a extensão do segmento. Ela se concentra numa faixa entre a Ponte Rio Negro e o núcleo de Iranduba, com a infraestrutura do Estado e atuação do setor imobiliário. Em Manacapuru e Novo Airão o processo não chegou, até porque estão mais distantes da metrópole.

O segmento da várzea, cuja maior expressão socioespacial é o pequeno núcleo de Careiro da Várzea, constitui um oposto do segmento da margem direita. Ali não há um processo de metropolização em curso, muito embora seja a cidade mais próxima à metrópole, sendo que esta proximidade é descompensada pelo acesso que somente é possível pelo rio. Suas terras

localizadas numa várzea cercada por áreas inundáveis quando do período das enchentes, não são atrativas para o setor imobiliário ou ainda para infraestruturas do Estado. Metropolitano por direito, mas não metropolizado de fato.

Por fim, o segmento dos núcleos contíguos à metrópole, localizado ao norte da metrópole e ligados a ela por rodovias. Ali o processo de metropolização não ocorre como na margem direita, embora já se possa observar o avanço do setor imobiliário para os eixos estruturantes das rodovias AM-010 e BR 174. Mas este avanço ainda se restringe à metrópole, constituindo sua extensão como núcleo urbano. Não chegou a uma outra jurisdição municipal como ocorre em Iranduba, até porque, mesmo com as rodovias, os núcleos desse segmento espacial estão mais distantes da capital.

O processo de metropolização do espaço é mais evidente na margem direito porque a ponte, enquanto objeto geográfico, contribui para o rompimento da descontinuidade espacial antes existente com a metrópole, possibilitando a ocupação das terras entre a metrópole e Iranduba.

Essa realidade permitiu a construção de uma ideologia que considera as distâncias numa esfera relativa, onde se pode estar perto ou longe, independentemente de metros ou quilômetros, visto ser uma construção ideológica. A isto, propomos s denominação de *ideologia do longe-perto*, em que se pode estar longe dos problemas da metrópole e ao mesmo tempo perto de dos benefícios que ela pode oferecer. A distância topográfica pouco importa nesse sentido, pois o que é oferecido ou o que se deixa de oferecer na propaganda é mais importante.

Propomos também a reflexão da singularidade da Região Metropolitana de Manaus constituir o resultado de um contexto político, de um *novo-desenvolvimentismo*, e um contexto jurídico, com a *Constituição de 1988*, que trouxe novas possibilidades de institucionalização de regiões metropolitanas no Brasil, e também como produto de municipalidades extensas, oriundas de um *processo de urbanização que foi disperso e ao mesmo tempo concentrado* em poucos núcleos urbanos em seus aspectos políticos, econômicos e populacionais.

Da mesma forma, consideramos o processo de metropolização que ocorre entre a metrópole e Iranduba, como um *processo de metropolização induzida*, visto que há elementos que permitem afirmar isso. Dentre esses elementos podemos destacar a própria institucionalização da região metropolitana, que conferiu um marco jurídico de ações legitimadas. Depois se pode também considerar as obras e infraestruturas do Estado, como duplicação da

rodovia AM-070, a construção de Escola de Tempo Integral e a construção da Cidade Universitária da UEA. Isto permite também as ações que se dão no nível dos empreendimentos privados, especialmente aqueles vinculados ao setor imobiliário, mas também vinculados ao setor comércio e serviços. Tudo isso confere a expressão socioespacial metropolitana, ou seja, o espraiamento da metrópole para a margem direita do Rio Negro.

A institucionalização da Região Metropolitana de Manaus faz parte de uma nova interpretação do que vem a ser uma RM. Já não se pode mais considerar a região metropolitana interpretando-a a partir da intensidade de fluxos, adensamento de núcleos urbanos, conurbação, enfim, expressões socioespaciais que a dimensão jurídica de delimitação de uma RM venha validar, ou refletir uma realidade já existente. Agora, há o recurso de uma dimensão jurídica, que a partir do critério de limites municipais, pode produzir regiões metropolitanas singulares em regiões de municipalidades extensas, produtos de urbanizações dispersas e concentradas, como ocorreu na Amazônia Ocidental.

Há, como resultado disso, a possibilidade de *induções* à produção de espaços metropolizados, de surgimento de conflitos, mas também pode constituir uma possibilidade de planejamento e gestão desses espaços de uma forma mais justa para todos os segmentos sociais. Pode não constituir somente espaços produzidos para se adequar à reprodução do capital, posto que se assim for, os grupos excluídos acabam por estabelecer suas estratégias, cuja expressão socioespacial será a favela, as áreas excluídas, o feio, aquilo que a visão burguesa de espaços ideais almeja, mas que na verdade não existe. No entanto, tudo isso vai depender de como ocorrerão as imbricações entre as *dimensões política, jurídica e ideológica*, defendida durante todo o transcorrer desta tese, e que refletem interesses múltiplos, cujo palco das ações é o espaço. A *dimensão socioespacial*, síntese da tríade analítica, vai constituir a expressão dessa imbricação.

Trata-se, portanto, da necessidade de uma releitura conceitual do próprio Brasil em suas variadas realidades regionais e territoriais, no que se refere ao fato metropolitano, pois agora há a possibilidade de *o amanhã vir ontem*, ou seja, de se instituírem espaços metropolitanos sem que necessariamente estes sejam espaços metropolizados.

Referências

ABREU, João Batista de. *As manobras da informação: análise da cobertura jornalística da luta armada no Brasil (1965-1979).* Niterói: Ed UFF/Mauad, 2000.

AGASSIZ, Louis; AGASSIZ, Elisabeth. *Viagem ao Brasil – 1865-1866.* São Paulo: Paz e Terra, 1979.

ALTHUSSER. Louis. *Ideologia e Aparelho Ideológicos do Estado.* 2. ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1985.

ARAÚJO, Inês Lacerda. *Do signo ao discurso: introdução à Filosofia da Linguagem***.** São Paulo: Parábola Editorial, 2004.

BATISTA, Djalma. *Amazônia: cultura e sociedade.* 3ª ed. Manaus: Valer 2006.

BATISTA, Djalma. *O complexo da Amazônia: análise do processo de desenvolvimento.* 2ª ed. Manaus: Valer, 2007.

BECKER, Bertha. *Amazônia.* 5ª ed. São Paulo: Ática, 1997.

BECKER, Bertha. *Amazônia: geopolítica na virada do III milênio*. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

BENCHIMOL, Samuel. *Zênite ecológico e Nadir econômico-social: análises e propostas para o desenvolvimento sustentável da Amazônia.* Manaus: Valer, 2001.

BOBBIO, Norberto. *Direito e poder.* Trad. Nilson Moulin. São Paulo: ed. UNESP, 2008.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. Local y Global: *La gestión de las ciudades en la era de la información.* Madrid: Taurus, 1997.

BRANDÃO, Jesuéte Pacheco; BRANDÃO, José Carlos. *A Cidade nas Várzeas da Amazônia.* Manaus: ed. Sem Nome, 2004.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988,* Parágrafo 3º do Art. 25, que trata da institucionalização de Regiões Metropolitanas no Brasil.

BRONDIZIO, Eduardo; SIQUEIRA, Andrea. *O habitante esquecido: o caboclo no contexto amazônico.* In: Revista São Paulo em Perspectiva, v. 6 (1-2), p. 187-192, jan-jun. 1992.

CANO, Wilson; GUIMARÃES NETO, Leonardo. *A Questão Regional no Brasil: traços gerais de sua evolução histórica.* Desarollo Regional, Nuevos Desafios, In: *Pensamiento Iberoamericano*, Economia Política, nº 10, 1986. Madri, Instituto de Cooperation Iberoamericano, p. 167-184.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade.* São Paulo: FFLCH, 2007.

COLBY, Charles C. Centrifugal and Centripetal Forces in Urban Geography. In: Annals of the Association of American Geographers*. Vol. 23, n. 1(Mar., 1933), p. 1-20.*

CORREA. Roberto Lobato. *A periodização da rede urbana da Amazônia. In: Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, RJ, v. 49, n. 3, p. 39-68, jul. 1987.

CORREA. Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. 3. ed. Série Princípios. São Paulo: Ática, 1995.

CORREA. Roberto Lobato. *Os Processos Espaciais e a Cidade*. *In: Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, RJ, v. 41, n. 3, p. 100-110, jul. 1979.

CRUZ, Manuel de Jesus Masulo da. *Territorialização camponesa na várzea da Amazônia*. Tese de Doutorado defendida junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo, 2007.

DAVIDOVICH. Fany. *Metrópole e território. Metropolização do espaço no Rio de Janeiro.* In: Cadernos Metrópole n. 6, pp. 67-77, 2º sem. 2001.

DIAS, Ednéa Mascarenhas. *A ilusão do fausto*. Manaus: Valer, 1999.

DINIZ, Clélio Campolina. *Impactos Territoriais da Reestruturação Produtiva. In: RIBEIRO, Luiz César de (org.) O Futuro das Metrópoles: desigualdades e governabilidade.* Rio de Janeiro: Revan, Fase, 2000, p. 21-62.

EHNERT, Alexandre Ricardo Von. A *Região Metropolitana de Manaus e as Migrações Pendulares.* Dissertação de Mestrado defendida junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo, 2011.

ESTADO DO AMAZONAS. Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Econômico (SEPLAN).
Indicadores socioeconômicos da Região Metropolitana de Manaus 2010. Manaus, 2010.

ESTADO DO AMAZONAS. *Lei Complementar Estadual N° 052/2007*, de 30 de maio de 2007, que institui a Região Metropolitana de Manaus.

ESTADO DO AMAZONAS. *Lei Complementar Estadual N° 059/2007*, de 27 de dezembro de 2007, que incluiu Manacapuru na Região Metropolitana de Manaus.

FOUCAULT, Michel. *As palavras e as coisas: uma arqueologia das Ciências Humanas.* 8. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

FRAXE, Therezinha de Jesus Pinto, et ali. *Os sistemas agroflorestais como alternativa de sustentabilidade em ecossistemas de várzea no Amazonas.* In: Revista Acta Amazônica. vol. 39 n. 2, Manaus, 2008.

FIX. Mariana. *Uma ponte para a especulação - ou a arte da renda na montagem de uma "cidade global"*. In: Caderno CRH, Salvador, v. 22, n. 55, p. 41-54. Jan/Abr. 2009.

FREIRE, José Ribamar Bessa. *Revista Espaço & Crítica:* arquitetura e urbanismo fev/mar 1987. Manaus: Editora Calderaro.

GARSON. Sol. *Regiões Metropolitanas: por que não cooperam?* Rio de Janeiro: Letra Capital/ Observatório das Metrópoles, 2009.

HAESBAERT. Rogério. *Regional-Global: Dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

HARVEY, David. *A Produção Capitalista do Espaço.* 2ª. ed. São Paulo: Annablume, 2006.

HOTZ. Eduardo Fontes. *A organização metropolitana pós-Constituição de 1988.* Revista São Paulo em Perspectiva, v. 14, abril de 2000, pp. 91-98.

IBGE. *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.* Dados dos censos populacionais de 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

Jornal A Crítica. *Matérias sobre a Região Metropolitana de Manaus.* Manaus, matérias coletadas entre 2010 e 2014. Disponível em: www.acritica.com.br.

Jornal do Commércio. *Caderno espacial sobre a Região Metropolitana de Manaus em data comemorativa da cidade de Manaus, 2012-2013*. Disponível em: www.jcam.com.br.

KAYSER, Bernard. *L´espace non-metropolisé du territoire français.* In: KAYSER, Bernad. et alli. *Géographe. Entre espace et developpement.* Toulouse: Presses Universitaires du Mirai, 1990, 284p. 45-50.

LENCIONI, Sandra. *Condomínios industriais: um novo nicho dos negócios imobiliários.* In: PEREIRA, Paulo Cesar Xavier (Org). *Negócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidades da América Latina.* São Paulo: FAUUSP, 2011.

LENCIONI, Sandra. *Concentração e Centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo.* Revista de Geografia Norte Grande, v. 39, p. 7 – 20, 2008.

LENCIONI, Sandra. *Da Cidade e sua Região à Cidade-região.* In*: Panorama da Geografia Brasileira.* São Paulo: Annablume, 2006, v.I, p. 65-76.

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: SILVA, C. A.; FREIRE, D. G.; OLIVEIRA, F. J. G. (Orgs). *Metrópole: governo, sociedade e território.* Rio de Janeiro: DP&A/ FAPERJ, 2006.

LENCIONI, Sandra. *Metropolização do Espaço: processos e dinâmicas*. São Paulo, 2012, (mimeo).

LEFEBVRE, Henri. *Espaço e Política.* Belo Horizonte. Editora UFMG, 2008.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana.* Belo Horizonte: UFMG, 2002.

LEFEBVRE, Henri. *La production de l'espace. In: L Homme et la société,* n. 31-32, 1974. *Sociologie de la connaissance marxisme et anthropolgie*. pp. 15-32

LÉVI-STRAUSS, Claudie. *Tristes trópicos.* Lisboa/São Paulo: ed. Martins Fontes, 1981.

LIMA, Marcos Castro de. *A cidade, o urbano e o rio na Amazônia.* In: Revista da Universidade Federal de Roraima, ano 1, n. 1. Boa Vista/RR, Editora da UFRR, 2007.

LIMA, Marcos Castro de. *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente.* In: Revista Geonorte. Vol.01, n.01, ano 01, p. 47-70, 2011.

LIPIETZ, Alan. O capitalismo e seu Espaço. São Paulo: Difel, 1987.

LOUREIRO, Antonio José Souto. O Amazonas na época imperial. Manaus: Valer, 2007.

MARAJÓ, José Coelho da Gama Abreu, Barão de. As Regiões Amazônicas: *Estudos Chorographicos dos Estados do Gram Pará e Amazonas*. 2. ed. Belém: SECULT, 1992.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *A ideologia alemã.* São Paulo: Martins Fontes, 1998.

MATTOS, Carlos de Meira. *Uma geopolítica pan-amazônica.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

MACIEL, Jessé Burlamaque; LIMA, Marcos Castro de. *A Região Metropolitana de Manaus e a Metropolização do Espaço: a expansão imobiliária em Iranduba e uma nova configuração geográfica.* Relatório de Iniciação Científica apresentado junto à Universidade Federal do Amazonas, com apoio financeiro da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas - FAPEAM. Manaus-AM, 2013.

MELLO, Neli. Aparecida. *Políticas territoriais na Amazônia.* São Paulo: Annablume, 2006.

MENEZES, Anderson de. *Teoria Geral do Estado.* 8ª ed. Rio de Janeiro: Ed. Forense, 1999.

MÉO, Guy Di. *Introdução ao debate sobre a metropolização: uma chave de interpretação para compreender a organização contemporânea dos espaços geográficos.* In: Revista Confins, n. 4, 2008.

MONBEIG, Pierre. O crescimento da Cidade de São Paulo. In: SZMRECSÁNYI, Tamás. *História Econômica da Cidade de São Paulo.* São Paulo: Ed. Globo, 2004, p. 14-115.

MOREIEA, Ruy. A *Geografia Serve para Desvendar Máscaras Sociais.* In: MOREIRA, Ruy. *Geografia: teoria e crítica - O saber posto em questão*. (Org.). 1ª ed. Petrópolis (RJ): Vozes, 1982.

NOGUEIRA, Ricardo. *Amazonas: a divisão da "monstruosidade" geográfica.* Manaus: EDUA, 2007.

OLIVEIRA, Adélia Engrácia. *Amazônia: modificações sociais e culturais decorrentes do processo de ocupação humana (Séc. XVII ao XX).* Boletim do MPEM. Belém, 4(1): 65-115, julho de 1988.

OLIVEIRA. José Aldemir de. *Cidades na Selva.* Manaus: Valer, 2000.

OLIVEIRA, José Aldemir de; LIMA, Marcos Castro de. *A Geografia da Circulação: o bonde como vetor da expansão de Manaus.* In: Revista de Geografia da Universidade Federal do Amazonas, v. 3 – n. 1/2 – jan./dez. 2001.

OLIVEIRA, Lívia de. *A construção do Espaço, segundo Jean Piaget.* In: *Revista Sociedade & Natureza.* Uberlândia, 17 (33): 105-117, dez. 2005.

PALEN, John. *O Mundo Urbano.* Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1975.

PDIRMM - Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus (2010-2020). Governo do Estado do Amazonas. Secretaria da Região Metropolitana de Manaus. Consórcio VETEC/VALENTE, 2010.

PEREIRA. Paulo Cesar Xavier. Agentes imobiliários e reestruturação: interesses e conflitos na construção da cidade contemporânea. In: PEREIRA, Paulo Cesar Xavier (Org). *Negócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidades da América Latina.* São Paulo: FAUUSP, 2011.

PINTO, Ernesto Renan de Freitas. *A viagem das idéias.* Manaus: Valer, 2006.

PORTAL DO GOVERNO DO ESTADO DO AMAZONAS. www.amazonas.am.gov.br
PORTAL AMAZÔNIA NEWS. http://www.manaus-amazonas.com/48,0,news,index,0.html

RIBEIRO, Miguel Ângelo. A Rede Urbana Amazônica – *da rede dendrítica à configuração de uma rede complexa. In: Urbanização e cidades: perspectivas geográficas.* Presidente Prudente: GAsPERR, 2001.

RICOER, Paul. *Hermenêuticas e ideologias.* 2ª ed. Petrólpolis-RJ: Vozes, 2008.

SAAD-FILHO, Laecio Morais Alfredo. *Da economia política à política econômica: o novo-desenvolvimentismo e o governo Lula.* In: Revista de Economia Política, vol . 31, nº 4 (124), p. 507-527, outubro-dezembro/2011

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção.* 2ª. ed. São Paulo: HUCITEC, 1997.

SANTOS, Milton. *O Trabalho do Geógrafo no Terceiro Mundo.* São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, Milton. *A Urbanização Brasileira.* 5ª. ed. São Paulo: Edusp, 2009.

SANTOS, Milton. *Manual de Geografia Urbana.* 3ª. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.* 14ª ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Ed. Record, 2007.

SASSEN. Saskia. *El reposicionamiento de as ciudades y regiones urbanas en una economia global. Ampliando las opciones de política y gobernanza.* Eure, diciembre año/vol. XXXIII, número 100. Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago, Chile, 2007.

SILVA, José Borzacchiello da. *Características Gerais da Região Metropolitana de Fortaleza.* In: COSTA, Maria Célia Lustosa; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia (Org). *Vulnerabilidade Socioambiental na Região Metropolitana de Fortaleza. Fortaleza*: Edições UFC, 2009.

SILVA, Sérgio. Cap. IV. Origens da Indústria. In: *Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil.* São Paulo: Alfa-Ômega, 1976, p. 77-115.

SOUZA, Celina. *Regiões Metropolitanas: condicionantes do regime político.* In: Revista Lua Nova, n. 58, São Paulo, 2003.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *O Desafio Metropolitano: Um Estudo sobre a Problemática Sócio-espacial nas Metrópoles Brasileiras.* 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

SOUZA, Márcio. *A expressão amazonense: do colonialismo ao neocolonialismo.* 2ª Ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1990.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. *Recompondo a história da região metropolitana: processo, teoria e ação.* In: SILVA, C. A.; FREIRE, D. G.; OLIVEIRA, F. J. G. (Orgs). *Metrópole: governo, sociedade e território.* Rio de Janeiro: DP&A/ FAPERJ, 2006.

STERNBERG, Hilgard O'Railly. *A água e o homem na várzea do Careiro.* 2ª ed. Belém: Museu paraense Emílio Goeldi, 1998.

TRINDADE. Saint-Clair Cordeiro da. *Cidades na floresta: os "grandes objetos" como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico.* In: Revista IEB, n. 50, mar/set 2010, p. 113-138.

TRINDADE. Saint-Clair Cordeiro da. *A Cidade Dispersa: Os Novos Espaços de Assentamentos em Belém e a Reestruturação Metropolitana.* Tese de Doutorado defendida junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana. USP: 1998.

TRINDADE. Saint-Clair Cordeiro da. *A natureza da urbanização na Amazônia e sua expressão metropolitana.* In: revista geografares, Vitória, v. 1, n 01, jun. 2000.

.