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

ISAQUE DOS SANTOS SOUSA

A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus: adequações no espaço urbano-regional à reprodução do capital

São Paulo
2013

ISAQUE DOS SANTOS SOUSA

A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus: adequações no espaço urbano-regional à reprodução do capital

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: Prof. Dr[a]. Sandra Lencioni

São Paulo
2013

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

S725p

Sousa, Isaque dos Santos
A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus: adequações no espaço urbano-regional à reprodução do capital / Isaque dos Santos Sousa ; orientadora Sandra Lencioni. - São Paulo, 2013.
249 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 Humana. 3. Geografia Urbana. 4. Planejamento Territorial Urbano. I. Lencioni, Sandra, orient. II. Título.

Dedicatória

Para minha querida mãe,
Raimunda Melcina dos Santos Sousa (1954-1991)
Eterna Saudade.

Agradecimentos

Nestes quatro anos do doutorado passei por situações de angústias, medo, apreensão, Mas também, vivenciei bons momentos nos quais a paciência e a persistência, aliadas à esperança, me conduziram até a esta maravilhosa chegada – o depósito da tese! Agora falta a defesa e como gosto de lembrar, um passo de cada vez. Tenho ciência de que sou eu o responsável pelas ideias e análises dispostas nesse trabalho, contudo, ele não seria realizado sem o apoio de algumas instituições e de diversas pessoas amigas e muito gentis, que estiveram mais próximas a mim nesse período e às quais eu quero agradecer:

À minha orientadora, Profa. Dra. Sandra Lencioni, por sua paciência e cuidado comigo e com o trabalho, seu rigor teórico e metodológico me fizeram avançar, estou muito satisfeito com a orientação recebida e, especialmente, com sua sincera amizade. A sua dedicação ao ensino e à pesquisa são exemplos que devem ser seguidos. Os colóquios e seminários realizados sob sua coordenação, com seus orientandos, foram o ambiente ideal para a discussão e aprendizagem teórico-conceitual, além de nos dar a oportunidade de conhecer pessoas fantásticas como: Ana Paula Camilo, Andreia Ajonas, Cristina Bergamin, Regina Tunes, Rita Nonato, Walter Guedes, Maialú Bistriche, Amanda Voivodic e, claro, André Baldraia, nossa referência. A vocês, muito obrigado pelas discussões.

Aos professores doutores Fábio Betioli Contel e Glória da Anunciação Alves, pelas pertinentes observações feitas na ocasião do Exame de Qualificação da tese.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM) pelos nove meses de bolsa, que foi um auxílio fundamental para meu estágio na USP e minhas viagens a São Paulo. Agradeço ainda, à Universidade do Estado do Amazonas (UEA) e à Universidade de São Paulo (USP) pelo convênio firmado para este Doutorado Interinstitucional, uma ação muito importante para a formação docente da UEA e qualificação profissional no Amazonas.

Registro, oportunamente, o nome de alguns colegas com quem convivi alguns meses, na realização das disciplinas ou no estágio em São Paulo, pois suas amizades e companheirismo me deram ânimo para superar dificuldades e seguir adiante com a tese: Danielle Costa, Neliane Alves, Marcos Castro, Nazaré Ribeiro,

Cristiane Barroncas, Simone Marcela, Nonata Guedes e Geraldo Valle, que tem sido como um irmão para mim.

Aos meus colegas do Colegiado de Geografia da Escola Normal Superior da UEA, pelo apoio, antecipando aulas, nos meses que fiquei ausente, e me dando a possibilidade de repor as minhas posteriormente. Obrigado Alcirene Cursino, Ana Paulina, José Roselito e Marcela Mafra. Também ao geógrafo Adjalma Nogueira Jaques, responsável pelo setor de disseminação de informações do IBGE Manaus, muito conhecido por todos nós da Geografia amazonense, pois sempre atende a todos com a mesma dedicação.

À minha irmã Rosângela e seu esposo Conrado, pelo suporte aqui em São Paulo, me buscando e deixando-me no aeroporto, às vezes, em horários incômodos, pois os voos em promoções geralmente são assim, além de todo o aconchego familiar de vocês. Ao meu irmão Ismael e sua esposa Djallene, obrigado pelo apoio e incentivo, vocês igualmente fazem parte disso tudo. Ao meu pai, Francisco Costa, e a minha avó, Nazi Ribeiro, por sempre acreditarem em mim. À dona Cirene, minha sogra-mãe, e ao meu sogro, Sr. Gilberto Barros, que moram em Iranduba, pelo apoio e pelas conversas sobre as mudanças que vêm ocorrendo nos municípios; elas também me inspiraram.

Agradeço a todas as pessoas que de alguma forma contribuíram para a realização deste trabalho; algumas delas com suas leituras críticas e questionamentos que me fizeram avançar e outras, tão somente com um sorriso ou um afago carinhoso, também me deram forças para não desistir, como os meus amigos Arlindo e Sandra, Salomão e Marta, Cláudio e Lúcia, Carlos e Ariane, Eduardo e Rosenilda, Samuel e Andréa, companheiros de fé, que sempre me estimularam, me apoiaram nessas minhas idas e vindas entre Manaus e São Paulo.

Por fim, meu agradecimento especial à minha querida esposa Cimone, por sua compreensão, paciência e apoio em todos os momentos e circunstâncias; minha excelente auxiliar de pesquisa. O seu apoio na coleta de dados e seleção de informações foi fundamental; sem você seria mais difícil realizar este sonho – doutorado em Geografia Humana pela USP.

Apresentação

Analisar as transformações socioespaciais em um dado recorte espacial e temporal é voltar-se para questões que geralmente estão presentes nas pesquisas da Geografia. Independente da área de concentração e, quiçá, em todos os campos do conhecimento. As mudanças e as permanências costumam motivar as investigações, as indagações e, por consequência, as explicações possíveis para os processos observados.

As dinâmicas nas cidades amazônicas, linha de pesquisa em que atuamos desde a Iniciação Científica, através do Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades Amazônia Brasileira (NEPECAB), nos mostram que este tema é atual, instigante e suporta diferentes caminhos teóricos e metodológicos. Nesse sentido, o recorte temático discutido por esta Tese é um assunto que não se esgota com os resultados apresentados, tampouco as transformações socioespaciais se restringem aos segmentos analisados, isto é, ao sistema de transportes, ao crescimento do mercado imobiliário e às atividades de comércios e serviços, porém compreendemos que no eixo do processo de reestruturação estes são os principais pontos que devem ser observados.

As profundas mudanças nos municípios de Iranduba e Manacapuru foram o que inicialmente nos estimularam para o desenvolvimento da pesquisa. A reflexão, contudo, fez com que nos voltássemos à apreensão, ao entendimento de que tais transformações são decorrentes das ações do Estado, do capital e das determinantes do próprio espaço urbano-regional. Assim, considerando o papel que o Estado, historicamente, desempenha na região e as estratégias do capital para ampliar seus domínios, buscamos analisar e compreender de que maneira e por que esse processo de reestruturação ocorre nessa região.

Convém registrar, todavia, que as condições para o desenvolvimento de pesquisas no Amazonas melhoraram muito nos últimos dez anos e o principal avanço foi na área de financiamento, desde 2003, quando os pesquisadores passaram a contar também com a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM). Esse investimento, ao mesmo tempo, contribuiu para realçar outras fragilidades e dificuldades relacionadas ao desempenho das pesquisas, especialmente em relação aos dados e às informações.

O pesquisador, na maioria das vezes, precisa ir à fonte primária, pois nem sempre há dados organizados e disponíveis. Quando eles existem e são disponibilizados a partir de uma requisição formal, nem sempre apresentam consistência. A frágil institucionalização é apreendida pelo fato de muitos órgãos não terem ou não seguirem, regularmente, procedimentos padrões para armazenagem e arquivamento de dados. Não raro, o pesquisador fica sem respostas, mesmo para questões consideradas simples, primárias.

Para ilustrar essa questão, citamos dois casos: o primeiro diz respeito ao fluxo de veículos que cruzam diariamente a ponte Rio Negro. Pressupondo ser uma informação de interesse também do Estado, sobretudo, para o Departamento de Trânsito, buscamos respostas no DETRAN-AM e em outros órgãos responsáveis pelo tráfego e circulação em geral, mas não obtivemos resposta, a não ser a confirmação de que o documento de nosso pedido havia sido protocolado. Assim, trabalhamos com informações divulgadas na imprensa.

O segundo caso, também sem resposta, foi sobre os loteamentos e condomínios. Em Iranduba e Manacapuru. Nos dois municípios, as administrações locais não possuem um cadastro de registro/autorização da maioria dos imóveis postos à venda, com exceção daqueles feitos por três ou quatro grandes empreendimentos. Nos cartórios, em geral, é registrado um instrumento particular de compra e venda ou um recibo, no qual há o reconhecimento da assinatura de ambas as partes, em detrimento de um instrumento público de compra e venda, no qual um dos envolvidos no negócio teria de pagar um valor muito mais alto; 1% sobre o valor do bem. O cartório de registro de imóveis, existente apenas em Manacapuru, não contabiliza e nem fornece tais informações. Assim, ilustramos o crescimento do mercado imobiliário com alguns casos e situações.

Não obstante a essas dificuldades, estamos cientes de que as informações apresentadas foram suficientes para apreendermos como as ações do Estado e do capital se coadunaram para realizar adequações no espaço urbano-regional, produzindo a reestruturação econômico-produtiva naqueles municípios. Diante disso, esperamos que, com a leitura dessa tese, o leitor possa compreender e, especialmente, seja instigado a refletir sobre diversas questões relacionadas ao processo de formação da Região Metropolitana de Manaus e a respeito das mudanças advindas da ponte Rio Negro nesse recorte espacial.

Resumo

SOUSA, I.S. **A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus: adequações no espaço urbano-regional à reprodução do capital**. 2013. 249 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

Esta tese analisa as transformações socioespaciais em Iranduba e Manacapuru, no estado do Amazonas, que ocorreram nos anos de 2003 a 2012 decorrentes das ações do Estado, do capital e das próprias determinantes do espaço urbano-regional. Esses municípios, situados próximos de Manaus, vivenciaram profundas mudanças nesse período, devido a criação da Região Metropolitana de Manaus (RMM) e a construção da ponte Rio Negro. Ambas foram postas pelo poder público como fundamentais para a instalação de infraestrutura nos municípios circunvizinhos da capital e, assim, anunciadas como essenciais para o desenvolvimento da região. A partir da observação e acompanhamento dos eventos, compreendemos como e porque ocorreu o processo de reestruturação do espaço naquela região. As mudanças no sistema de transportes, dadas a partir da substituição do modal rodo-fluvial para o rodoviário, foram as alterações de maior densidade nessa região. Elas estimularam outras transformações visivelmente percebidas no uso e ocupação do espaço. A valorização da terra e o crescimento do mercado imobiliário, além da expansão das atividades de comércios e serviços foram também produtoras e resultantes desse processo de reestruturação do espaço urbano-regional. O discurso de que a RMM e a ponte Rio Negro enquanto ações do Estado visam fundamentalmente o desenvolvimento econômico e social da região não se confirma, pois pelo que se observou a instalação de novas infraestruturas e todo o processo de reestruturação do espaço constituíram-se essencialmente em adequações no território e nas relações sociais para uma reprodução ampliada do capital.

Palavras-chave: Região Metropolitana de Manaus, Ponte Rio Negro, Reestruturação do Espaço, Iranduba, Manacapuru.

Abstract

SOUSA, I.S. **The Rio Negro bridge and the Metropolitan Region of Manaus: adaptations in urban-regional space to the reproduction of capital**. 2013. 249 f. PhD thesis - Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

This thesis examines the socio-spatial transformations in the counties of Iranduba and Manacapuru, in the state of Amazonas (Brazil), which occurred from 2003 to 2012 as a result of the actions of the State, the capital and the determinants of urban-regional space. These counties, located near Manaus (the capital of Amazonas), experienced profound changes within this period, due to the creation of the Metropolitan Region of Manaus (MRM) and the construction of the Rio Negro bridge. Both were set by the government as critical to the installation of infrastructure in the counties surrounding the capital, and thus heralded as essential for the development of the region. From the observation and monitoring of events, we understand how and why the restructuring process of the space in that region happened. The changes in the transport system, given from the replacement of bi-modal road-fluvial transport to the roadway transport, were the changes of greater density in this region. They encouraged other transformations visibly perceived in the use and occupation of space. The valuation of the land and the growth of real estate market, and the expansion of the activities of businesses and services were also producers and resulting from this restructuring of urban regional space. The claim that the MRM and the Rio Negro bridge as State actions aimed at fundamentally the economic and social development of the region is not confirmed, since what was observed by the installation of new infrastructure and the whole process of restructuring the space consisted essentially in adequacies in the territory and social relations to a magnified reproduction of capital.

Keywords: Metropolitan Region of Manaus, Rio Negro bridge, restructuring process of the space, Iranduba, Manacapuru.

Índice

Sumário

Agradecimentos iv
Apresentação vi
Resumo viii
Abstract ix
Índice x
Listas de Ilustrações xi
Lista de siglas xiii
***Introdução* 15**
Rumo à margem direita do Rio Negro 15
O Estado, o capital e as condições do espaço urbano-regional no Amazonas ... 23
Elementos para compreensão das transformações socioespaciais 35
***Capítulo 1 – O espaço urbano-regional: Iranduba e Manacapuru na Região Metropolitana de Manaus* 43**
1.1 Os processos de ocupação e valorização da Amazônia brasileira 44
1.2 Diferentes dinâmicas socioespaciais: Amazônia oriental e Amazônia ocidental 53
1.3 A configuração espacial do Amazonas e a concentração urbana em Manaus 58
1.4 Caracterização geral dos municípios da Região Metropolitana de Manaus .. 65
1.5 Manaus e sua hinterlândia: sítio e situação de Iranduba e Manacapuru 81
1.6 Iranduba e Manacapuru: ações e condições para o desenvolvimento urbano-regional 92
1.7 Uma urbanização sob o domínio das águas e das terras legalmente protegidas 100
***Capítulo 2 – Novos conteúdos, novos usos: as mudanças no espaço e no tempo* 109**
2.1 As mudanças no sistema de transportes: do rodofluvial para o rodoviário .. 113
2.2 O mercado imobiliário em Iranduba e Manacapuru – a expansão da mancha urbana e a valorização da terra 137

2.3 A inauguração da ponte Rio Negro e o crescimento das atividades de comércio e serviços 160
2.4 Os novos conteúdos e os novos usos do espaço urbano-regional advindos com a ponte Rio Negro 171
Capítulo 3 – Principais resultados do processo de reestruturação no espaço urbano-regional **182**
3.1 A reestruturação do espaço urbano-regional – os novos fluxos e as velhas práticas espaciais 184
3.2 Uma nova racionalidade no espaço-tempo versus as particularidades do espaço urbano-regional 197
3.3 O processo de reestruturação do espaço urbano-regional e a importância de Manaus 209
3.4 Seletividade e exclusão: quem ganha com as transformações socioespaciais advindas da criação da RMM e da Ponte 216
3.5 As condições atuais em Manaus, Iranduba e Manacapuru e as perspectivas do processo de reestruturação socioespacial 226
Considerações finais **236**
Referências **243**

Listas de Ilustrações

Figura 1 – Vista aérea do centro de Manaus, situada na margem esquerda do Rio Negro .. 16
Figura 2 – Vista frontal do Distrito de Cacau-Pirêra, Iranduba, situado à direita do Rio Negro 16
Figura 3 – O Estado, o capital e as condições do espaço urbano-regional – elementos determinantes nas transformações socioespaciais 24
Figura 4 – Cacau-Pirêra em Iranduba cheia de maio/2009. 25
Figura 5 – Cacau-Pirêra em Iranduba vazante de outubro/2011. 25
Figura 6 – Vista Aérea do Polo Industrial de Manaus 47
Figura 7 – Visão interna de uma unidade de produção do Polo Industrial de Manaus 47
Figura 8 – Embarcações predominantes na Amazônia dos rios: voadeiras e rabeta 57
Figura 9 – Modelo de lancha usada na travessia do Rio Negro Manaus-Iranduba 57
Figura 10 – Região Metropolitana de Manaus: proposta de Integração viária 66
Figura 11– Manaus e a conexão com as cidades vizinhas 83
Figura 12 – A tríade das transformações socioespaciais em Iranduba e Manacapuru – Amazonas 111
Figura 13 – Vista geral da ponte Rio Negro sentido Iranduba-Manaus 120
Figura 14 – Loteamento Residencial Amazonas: a localização é a principal chamada 147
Figura 15 – Loteamento Residencial Amazonas: vista aérea do empreendimento 147

Figura 16 – Folheto promocional do Residencial Bela Vista localizado na Rodovia Manoel Urbano em Iranduba 149
Figura 17 – Conjunto Residencial (prédios) na antiga pista de pouso em Manacapuru 152
Figura 18 – Conjunto Residencial (casas) na antiga pista de pouso em Manacapuru 152
Figura 19 – Residencial Frazão em Manacapuru (as casas são entregues com muro baixo). 155
Figura 20 – Residencial Frazão em Manacapuru (os proprietários constroem muro alto) .. 155
Figura 21 – Feira Nova na Rodovia Manoel Urbano Mutirão do Cacau-Pirêra Iranduba 165
Figura 22 – Iranduba: produção de tomates na zona rural 170
Figura 23 – Cobrança por estacionamento de veículos em balneários. 173
Figura 24 – A construção de cercas e as cobrança para a entradas nos balneários 173
Figura 25 – Iranduba: margem direita do Rio Negro nas proximidades da ponte 203
Figura 26 – Zoneamento proposto para a expansão urbana em Iranduba 206
Figura 27 – Mosaico fotos de uma ocupação ilegal de terrenos em Iranduba após a inauguração da ponte Rio Negro 222
Figura 28 – Região Metropolitana de Manaus: rodovias previstas para serem duplicadas 230
Figura 29 – Região Metropolitana de Manaus: as estradas que devem receber requalificação rodoviária 230
Figura 30 – Monumento à ponte Rio Negro, na Av. Brasil, início da Av. Coronel Cyrillo Neves. 233
Figura 31 – Posto de fiscalização Companhia de Trânsito/Polícia Militar 233

Mapa 1 – Região Metropolitana de Manaus Divisão Política Municipal 19
Mapa 2 – Região Metropolitana de Manaus: uso da terra 68
Mapa 3 – Manaus: sítio e situação da cidade 85
Mapa 4 – Iranduba e Manacapuru: terras legalmente protegidas 105

Tabela 1 – Região Metropolitana de Manaus: caracterização geral dos municípios integrantes. 67
Tabela 2 – Região Metropolitana de Manaus: setores da economia e os empregos formais (dez./2010) 75
Tabela 3 – Região Metropolitana de Manaus: estabelecimentos empresariais e pessoal ocupado total (2006-2010) 77
Tabela 4 – Região Metropolitana de Manaus: distribuição do PIB por setor da economia dos municípios em 2008 80
Tabela 5 – Município de Iranduba: evolução da frota de veículos (2003-2012) 114
Tabela 6 – Município de Manacapuru: evolução da frota de veículos (2003-2012) 114
Tabela 7 **–** Iranduba, Manacapuru e Manaus: óbitos em acidentes de transportes (2003-2010) 118
Tabela 8 – Registro mensal de veículos na travessia Manaus-Iranduba (2004-2011) 122
Tabela 9 – Movimento diário de passageiros no travessia fluvial Cacau-Pirêra ao Centro de Manaus (2006-2012) 130
Tabela 10 **–** Iranduba e Manacapuru: total de vítimas nos anos de 2009-2012 178
Tabela 11 **–** Iranduba, Manacapuru e Manaus: óbitos por agressões físicas (2003-2010). 179

Imagem 1 – Comunidades ao longo do trajeto do gasoduto Coari-Manaus (jul./2006-nov./2009) 94
Imagem 2 – Cidade de Manacapuru: a urbanização sob o domínio das águas 101
Imagem 3 – Cidade de Iranduba caracterizada por uma urbanização dispersa 102
Imagem 4 – Empreendimentos imobiliários próximos à cidade de Manacapuru (Out./2010) 159

Imagem 5 – Empreendimentos imobiliários próximos à cidade Manacapuru (Ago./2011) .. 159
Imagem 6 – A estrada da ponte Rio Negro e a nova situação do distrito de Cacau-Pirêra 218
Imagem 7 – Área com maior intensidade de transformação 227

Gráfico 1 – Iranduba e Manacapuru: distribuição do PIB nos setores da economia 99
Gráfico 2 – Iranduba e Manacapuru: óbitos em acidentes de transportes (2003-2010)..... 119
Gráfico 3 – Veículos por trimestre na travessia Manaus-Iranduba (2004-2011) 123
Gráfico 4 – Preços medianos de telhas e tijolos no Amazonas (janeiro/2003 a janeiro/2013). Valores em R$ 162
Gráfico 5 – Preços medianos de telhas e tijolos no Amazonas (fevereiro/2011 a novembro /2012). Valores em R$ 162
Gráfico 6 – Iranduba e Manacapuru: alvarás concedidos pela Prefeitura (2009-2012) 167
Gráfico 7 – Iranduba: alvarás concedidos para as atividades de Comércio e Serviços (2008-2012) 167

Quadro 1 – Região Metropolitana de Manaus: síntese sobre cada município (2012) 78
Quadro 2 – Táxis no transporte de passageiros de Iranduba para Manaus (2011-2012) ... 126
Quadro 3 – Táxis no transporte de passageiros de Manacapuru para Manaus (2011-2012) 126
Quadro 4 – O desenvolvimento seletivo e excludente na reestruturação do espaço urbano-regional em Iranduba e Manacapuru 224

Lista de siglas

AFEAM – Agência de Fomento do Estado do Amazonas

ALEAM – Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas

ANATEL – Agência Nacional de Telecomunicações

APA – Área de Preservação Ambiental

ARSAM – Agência Reguladora dos Serviços Públicos Concedidos do Estado do Amazonas

ASCOVEM – Sindicato de Veículos Rodoviários de Manacapuru

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CAIXA – Caixa Econômica Federal

CIOPS – Centro Integrado de Operações de Segurança

CONSOL – Construtora Sólida Ltda.

COTPAFIM – Cooperativa de Transportes de Passageiros Fluvial de Iranduba Manaus

DATASUS – Banco de Dados do Sistema Único de Saúde

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

DETRAN-AM – Departamento Estadual de Trânsito do Amazonas

EIVP – Estudo de Impactos de Vizinhança da Ponte

FECOMERCIO – Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Amazonas

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

PDRMM – Plano de Desenvolvimento Sustentável e Integrado da Região Metropolitana de Manaus

PIB – Produto Interno Bruto

PIM – Polo Industrial de Manaus

PMCMV – Programa Minha Casa, Minha Vida

PROSAMIM – Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus

RMM – Região Metropolitana de Manaus

SEINFRA – Secretaria de Estado da Infraestrutura do Amazonas

SIMAI – Sindicato dos Mototaxistas Autônomos de Iranduba

SINDUSCON–AM – Sindicato das Indústrias da Construção Civil do Amazonas

SNPH – Superintendência Estadual de Navegação Portos e Hidrovias

SNUC – Sistema Nacional de Unidades de Conservação

SSP-AM – Secretaria de Estado da Segurança Pública do Amazonas

SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus

UC – Unidades de Conservação

Introdução

Poderia existir uma ponte que ligasse o nada ao lugar nenhum?
Ou uma ponte que ligasse uma grande cidade a um lugar sem importância,
sem nada que despertasse interesses de alguém, de alguns?
Não, não existe ponte que ligue o nada a lugar nenhum.
O nada e o lugar nenhum são historicamente construídos.

Discussão em aula da profa. Sandra Lencioni, na disciplina
"Urbanização e Industrialização do Estado de São Paulo", maio/2011.

Rumo à margem direita do Rio Negro

A cidade de Manaus está situada à margem esquerda do Rio Negro, próximo à confluência dos Rios Negro e Solimões, onde a partir daí forma-se o inigualável Rio Amazonas. Sobre esta posição do sítio urbano de Manaus, vários autores já escreveram, muitos deles fazem a referência com base no artigo do geógrafo Aziz Ab'Saber, publicado nos idos da década de 1950. Contudo, o que este também geógrafo quer chamar atenção, ao ter o Rio Negro como referência, não é exatamente a referida cidade que permanece situada à margem esquerda, mas para o quê se tem na margem direita.

Então, o que há na margem direita desse majestoso rio que se torna referência para situar Manaus? Nessa margem, defronte à Manaus, não há cidades, mas os portos improvisados e precários onde as embarcações são ancoradas. Ligados aos portos, temos as estradas que conduzem a pequenas cidades e povoados, que nos levam a outros rios, lagos. Estes lugares, nem sempre lembrados, mas que foram historicamente produzidos à margem direita do rio, também experimentam as dinâmicas vivenciadas no lado oposto.

Figura 1 – Vista aérea do centro de Manaus, situada na margem esquerda do Rio Negro
Fonte: www.copa2014.gov.br

Figura 2 – Vista frontal do Distrito de Cacau-Pirêra, Iranduba, situado à direita do Rio Negro
Fonte: Acervo do Jornal A Crítica, 2008.

Mas de que época são estes lugares? Eles despertam interesses de Manaus? Quando isso acontece? O foco não é este, mas talvez seja interessante pensar o que há nesses lugares, para além da margem direita do Rio Negro, e que desperta interesses a ponto de se construir uma ponte que, por muito tempo, ficou apenas no imaginário. Uma grande ponte capaz de ligar, mais rapidamente, estas duas distintas e distantes margens, afinal são quase quatro quilômetros de largura.

O processo de produção – social e histórico – nestas margens do Rio Negro, à altura de Manaus, já se desdobra desde alguns anos. Citaremos, entretanto, apenas os elementos e fatores mais recentes que podem ter contribuído para despertar os interesses mais diversos. As áreas de solos férteis, dos terrenos banhados pelo Rio Solimões, muito úteis para o cultivo de frutas e hortaliças; as jazidas de argila, utilizadas para a produção de telhas e tijolos, fundamentais para o uso na construção civil; dentre outras riquezas e especialmente as amenidades naturais já escassas nos lugares mais próximos, situados à margem esquerda do Rio Negro. Referimo-nos às praias fluviais, aos igarapés e balneários usados nos dias de descanso, ideais em uma região de clima quente como é o Amazonas.

Nos anos mais recentes, parece-nos que outro bem, bastante disponível, fortaleceu os interesses pelos lugares situados à margem direita do Rio Negro – os terrenos ainda não parcelados para o uso e ocupação imobiliária. Junto a este interesse e processo, outros setores econômicos podem e estão geralmente associados como, por exemplo, o sistema de transportes e as atividades de comércio e serviços. Diante disso, é que vamos discutir e buscar compreender as transformações socioespaciais nos municípios de Iranduba e Manacapuru, situados nessa região à margem direita do Rio Negro.

Os municípios de Iranduba e Manacapuru, com suas sedes municipais localizadas, respectivamente, a 22 km e a 84 km de Manaus, vêm experimentando diversas transformações em seu espaço urbano-regional, especialmente no período de 2003 a 2012. As mudanças observadas, e que vem produzindo novas dinâmicas socioespaciais, estão diretamente relacionadas às ações do Estado, do capital e às condições do espaço urbano-regional.

A principal intervenção que torna evidente e porquanto acelerou as transformações na produção do espaço foi a construção da ponte Rio Negro[1], inaugurada em outubro de 2011. Mas, além deste grande investimento do Estado e do capital, duas outras empreitadas também foram influentes nas dinâmicas socioespaciais no espaço urbano-regional, a saber: a implantação do gasoduto Coari-Manaus, construído no período de 2006 a 2009, e a criação da Região Metropolitana[2] de Manaus, conforme Lei Estadual publicada em abril de 2007.

No desenvolvimento desta pesquisa, propusemo-nos analisar as transformações socioespaciais nos municípios de Iranduba e Manacapuru nestes últimos anos, considerando as mudanças no sistema de transporte, no mercado imobiliário e no setor de comércios e serviços. Para tanto, atentamos para as ações do Estado, do Capital e para as próprias condições do espaço urbano-regional, a fim de que possamos compreender a dimensão política, econômica e social das transformações socioespaciais.

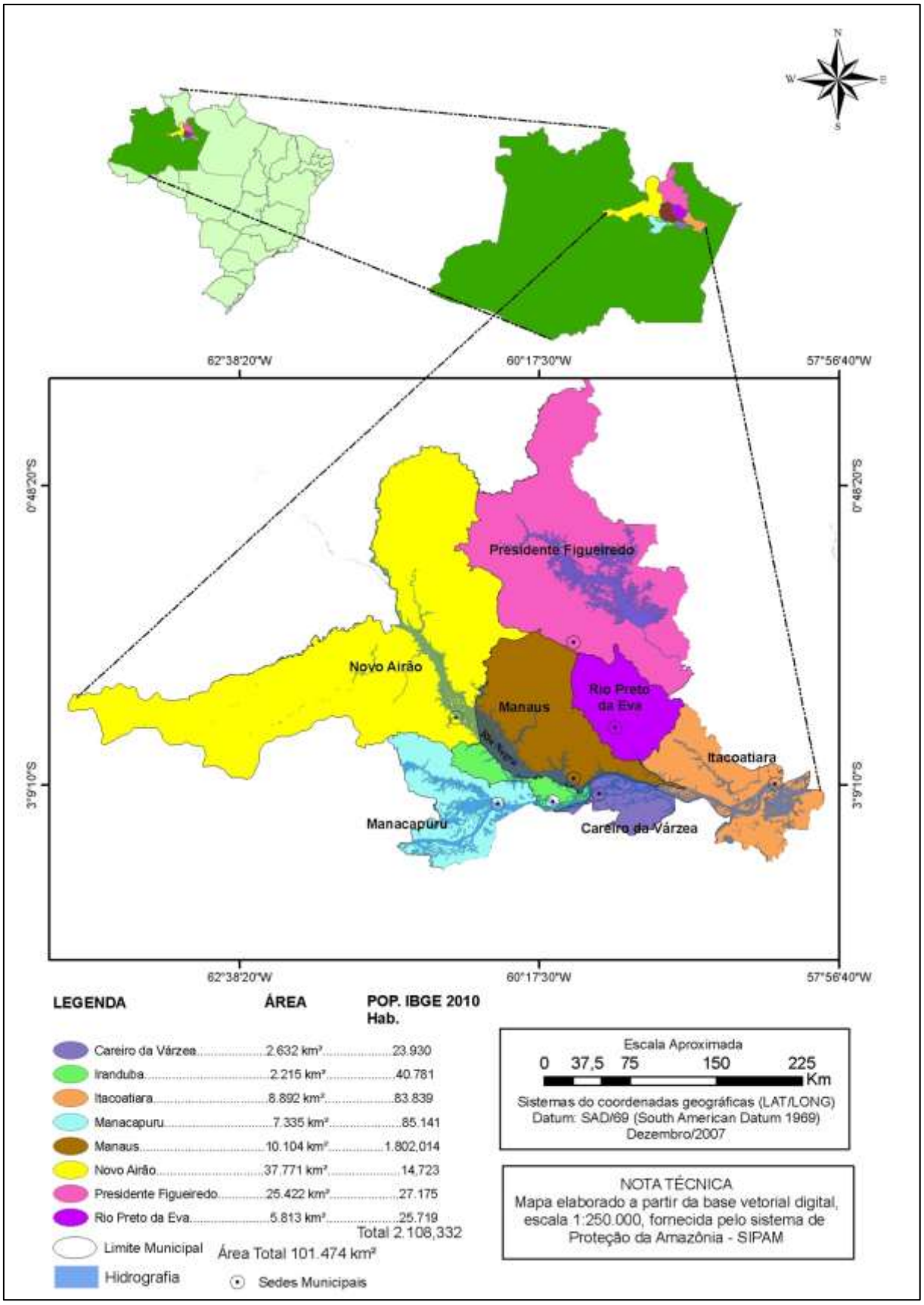
Os investimentos do poder público na Amazônia brasileira e, neste caso, no Amazonas, buscam inserir elementos capazes de dinamizar o espaço regional e até criar novos arranjos espaciais. Por isso, eles estão centrados em setores estratégicos da produção em geral, como a geração de energia elétrica, de infraestrutura para o sistema de transporte e de regulamentação político-jurídica para o uso e ocupação do solo.

As ações do Estado geralmente estão associadas aos interesses do capital e demandam grandes volumes financeiros, e sem os investimentos as dinâmicas socioespaciais ficam comprometidas, o desenvolvimento econômico enfraquece e até deixa de existir. Desse modo, tais ações são fundamentais para as dinâmicas econômicas e sociais dos municípios.

---

[1] A ponte Rio Negro foi inaugurada em 24 de outubro de 2011, por ocasião do aniversário dos 342 anos de Manaus e contou com a presença da presidente Dilma Rouseff, do ex-presidente Luís Inácio Lula da Silva, além de autoridades e políticos da região Norte brasileira, um evento que reuniu mais de 130 mil pessoas. A construção da ponte teve início em novembro de 2007, com um orçamento inicial de R$ 574 mi, estava prevista para ser concluída em 30 meses, contudo, não apenas sua entrega foi adiada como também seu custo total foi ampliado e aproximou-se de R$ 1,1 bilhão. Informações captadas no site oficial do Governo do Estado do Amazonas. www.amazonas.am.gov.br Acesso em Jan./2012.

[2] Criada em 30 de maio de 2007 pela Lei N° 52/2007, a Região Metropolitana de Manaus constitui-se mais por uma vontade política, do que por uma realidade observada. Trata-se de um processo em formação, induzido pelo Estado e que se diferencia de outras Regiões Metropolitanas brasileiras, cujo processo de metropolização do espaço já havia ocorrido quando foram instituídas.



Mapa 1 – Região Metropolitana de Manaus Divisão Política Municipal

A relação entre o Estado e o capital é muito imbricada, em muitas vezes os interesses dos representantes de um e outro até se confundem. Diante desta situação poder-se-ia argumentar que há uma linha muito tênue na identificação de quais mudanças estão de fato relacionadas com determinada ação ou empreendimento. Com isso, reconhecemos que não é uma tarefa simples, entretanto é instigante investigar as relações entre ambos. É muito provável que seja possível apreender, inclusive, em que medida acontece a inter-relação das ações e dos eventos aqui analisados.

Reconhecemos ainda que as ações do Estado e do capital como cooperantes para as transformações socioespaciais devem ser tratadas de maneira multiescalar, uma vez que a produção do local não está dissociada dos eventos que acontecem na esfera regional e, às vezes, até mesmo global. Essas relações de interdependências são estimuladas pela própria condição para circulação e reprodução do capital, pelas articulações entre os lugares, as quais são possibilitadas pelas redes técnicas disponíveis. Nesse sentido, as condições gerais de produção do espaço urbano-regional são elementos que devem estar presentes em nossa análise sobre as transformações socioespaciais.

Partilhamos do entendimento de que as transformações socioespaciais podem ser observadas a partir das dinâmicas políticas, econômicas e sociais, em um dado recorte espaço-temporal. Essas dinâmicas são resultantes dos interesses dos diversos agentes produtores do espaço, bem como das relações entre eles, sejam de cooperação sejam de confrontação. Assim, produzem o espaço e o tempo, transformam a paisagem e as estruturas existentes, e também são o próprio meio e resultado das inter-relações, como escreve Carlos (2008):

> A produção espacial expressa as contradições da sociedade atual na justaposição de riqueza e pobreza, esplendor e fealdade; em última análise, na segregação estampada da paisagem, e que tem sua natureza no modo de exploração do trabalho pelo capital fundado na propriedade, em que os homens se distinguem pelo ter, isto é, pela sua condição de proprietários de bens. [...] Ao produzir suas condições de vida, a partir das relações capital-trabalho, a sociedade como um todo (na cotidianidade do seu processo de trabalho), produzem o espaço geográfico e com ele um modo de vida, de pensar, de sentir. (CARLOS, 2008, p. 23-4).

As dinâmicas socioespaciais são realizadas conforme as condições técnicas e materiais disponíveis. Sob este aspecto, quando se analisa as transformações socioespaciais, é importante atentar ao sítio e à situação geográfica onde as ações são desenvolvidas, pois a natureza (enquanto meio disponível para a produção), embora não seja vista como um determinante absoluto para as dinâmicas socioespaciais, é um elemento que muito provavelmente pode diferenciar a maneira como as transformações ocorrem, seja na dimensão dos eventos, na velocidade e na intensidade das transformações, seja na direção em que ocorrerão ou serão priorizadas.

Quanto a esta questão, atentamos para o que argumenta Harvey (2011) sobre a complexa dinâmica geográfica da produção e acumulação do capital:

> Os processos de acumulação do capital não existem, obviamente, fora dos respectivos contextos geográficos e essas configurações são por natureza bastante diversificadas. Mas os capitalistas e seus agentes também têm um papel ativo e fundamental na alteração dessas configurações. Novos espaços e relações espaciais estão sendo produzidas constantemente (HARVEY, 2011, p. 120).

Cada recorte espacial tem suas particularidades e, nesse sentido, o Estado e o capital, através de seus representantes, buscam meios de ajustar os espaços, de construir as condições adequadas e necessárias para a mais rentável produção. O clima, a vegetação, a topografia e a rede hidrográfica, por exemplo, podem influenciar nas decisões dos agentes produtores do espaço, predominando nas decisões, onde e de que maneira ocorrerão os possíveis empreendimentos, quais os seus valores, suas tipologias construtivas etc.

Podemos pensar ainda como uma região de poucos e pequenos rios pode facilitar a construção de estradas (rodovias, ferrovias) as quais são essenciais para a produção e a circulação em geral (de pessoas, bens, produtos e mercadorias) que, por sua vez, podem facilitar o sistema de distribuição e consumo. Por outro lado, uma região com algumas situações adversas para a circulação em geral, como é o caso dos municípios de Iranduba e Manacapuru com pouca infraestrutura disponível para os fluxos de mercadorias, pode tornar-se o ambiente propício para grandes investimentos do Estado, visto que a prática e, sobretudo, os discursos podem ser o de *corrigir* tais debilidades construindo estradas, pontes, redes de comunicação etc.

As (novas) condições técnicas implantadas no espaço e ao longo do tempo contribuem para a produção de uma nova realidade do espaço urbano-regional, desse modo, transformam as relações sociais e espaciais então existentes, como verificou Oliveira (2000), ao buscar compreender as transformações e permanências dadas com a implantação da usina hidrelétrica de Balbina e pela exploração mineral na Vila do Pitinga, no município de Presidente Figueiredo, no Amazonas.

As relações socioespaciais, antes existentes nestes lugares, foram aos poucos transvestidas de uma nova realidade socioespacial. A construção de prédios, a abertura e asfaltamento de estrada e a instalação de energia elétrica resultam na reorganização do espaço, no estabelecimento de uma nova ordem; em alguns casos, mudam o significado dos lugares, fazendo surgir novas territorialidades e novos costumes. É oportuno lembrar que a ponte Rio Negro veio alterar não apenas a morfologia territorial, mas também criar novas relações socioespaciais entre os municípios de Manaus, Iranduba e Manacapuru, ao aumentar o fluxo de veículos, de pessoas e mercadorias.

Em sua proposta de construção, a ponte Rio Negro é colocada como representante do *progresso*, como a oportunidade para o desenvolvimento social e econômico dos municípios aí envolvidos, contudo, pelo que temos observado, a intenção é desenvolver as bases para o mercado, especialmente aquele voltado para o setor imobiliário. As condições do desenvolvimento social, no entanto, não tendem ao mesmo desempenho.

Este objeto técnico, como diria Santos (2008), é simbólico e ideológico.

> Hoje, no lugar onde estamos os objetos não mais obedecem a nós, mas sugerem o papel a desempenhar, porque são instalados obedecendo a uma lógica que nos é estranha, uma nova fonte de alienação. Sua funcionalidade é extrema, mas seus fins últimos nos escapam. Essa intencionalidade é mercantil, mas não raro é, também, simbólica. Aliás, para ser mercantil, frequentemente necessita ser simbólica antes. Quando nos dizem que as hidrelétricas vêm trazer, para um país ou para uma região, a esperança de salvação da economia, da integração no mundo, a segurança do progresso, tudo isso são símbolos que nos permitem aceitar a racionalidade do objeto que, na realidade, ao contrário, pode exatamente vir destroçar a nossa relação com a natureza e impor relações desiguais. (SANTOS, 2008, p. 217).

Ao produzir uma nova organização no espaço urbano-regional, a ponte Rio Negro, modifica a paisagem e interfere no cotidiano das pessoas. A integração

rodoviária de Iranduba e Manacapuru com Manaus altera inclusive a percepção da relação espaço-tempo. As noções de perto e longe e de tempo e espaço dos moradores nesses municípios já não são as mesmas de antes, pois suas relações são mediadas sob uma nova racionalidade, talvez não tão marcada pelas relações capitalistas, em que tempo é dinheiro, mas também não distante da lógica prevalecente na sociedade capitalista contemporânea, cuja tônica são a acumulação, a concentração de riquezas e a produção das desigualdades espaciais.

Desse modo, na análise das transformações socioespaciais, é importante considerar as condições materiais, as determinações do espaço urbano-regional e os agentes que contribuem com as mudanças no recorte espacial escolhido, por meio da inter-relação de seus interesses e conflitos.

O Estado, o capital e as condições do espaço urbano-regional no Amazonas

Para compreender as transformações socioespaciais nos municípios de Iranduba e Manacapuru, julgamos necessário analisar as interações de três elementos que consideramos determinantes na produção do espaço urbano-regional, nas transformações socioespaciais em Iranduba e Manacapuru, a saber: o Estado, o capital e as condições do espaço urbano-regional.

As interações entre o Estado, o capital e o espaço urbano-regional são apreendidas como forças que se coadunam para as transformações socioespaciais nesses dois municípios. A inter-relação entre esses elementos, ainda que conflitante, acontece de maneira complementar; seus interesses podem ser diferentes, porém, na maioria das vezes, são convergentes. O Estado, ao implantar a infraestrutura de transporte em determinado espaço urbano-regional, por exemplo, facilita a circulação de pessoas, de produtos e de mercadorias, e produz uma valorização do espaço; enquanto o capital aproveita-se dessa valorização para sua reprodução.

Por sua vez, as condições determinantes do espaço urbano-regional podem ser vistas inicialmente apenas como uma reação aos projetos implantados, entretanto as caraterísticas da área da pesquisa, recortada por muitos e volumosos rios, com extensas áreas legalmente protegidas, condicionam que as intervenções no espaço e que os empreendimentos sejam feitos observando determinados

períodos do ano, em função da oscilação do nível das águas, e obedecendo à legislação de uso e ocupação desses espaços.

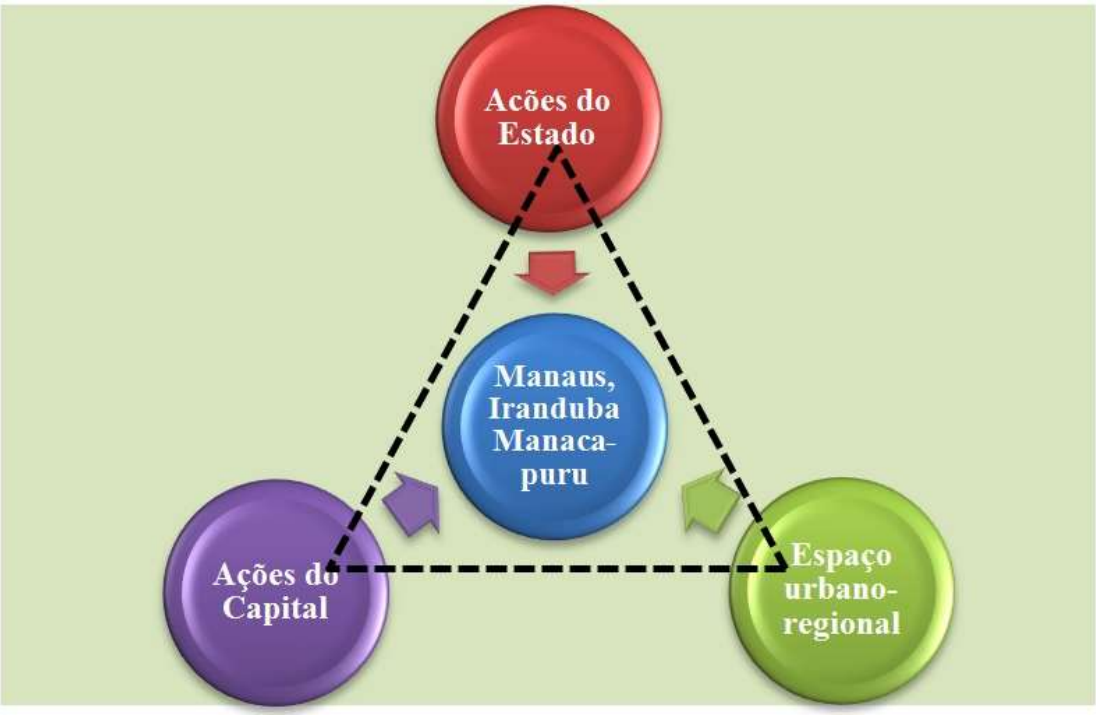


Figura 3 – O Estado, o capital e as condições do espaço urbano-regional – elementos determinantes nas transformações socioespaciais

No tempo de cheia dos rios, quando o grau de pluviosidade também é bastante elevado, período este que geralmente acontece entre os meses de março a julho, é quase impossível desenvolver atividades de intervenção, de construção no ambiente natural. Por sua vez, no período da vazante, cujo momento mais crítico é de setembro a novembro, muitos lugares ficam isolados, pois, como o meio de transporte existente muitas vezes é apenas via fluvial, não se tem como chegar facilmente, porque também não há estradas. Portanto, as peculiaridades da região são muitas e é preciso estar atento a elas.

Além disso, o espaço urbano-regional nesta análise não pode ser visto como um palco receptor, onde objetos serão postos e arranjados espacialmente para o funcionamento ideal, mas sim como um espaço formado por diversos agentes produtores, cujos interesses geralmente são conflitantes e contraditórios, um espaço construído ao longo do tempo e constituído por vontades, necessidades, desejos, conquistas e desilusões dos moradores nele presentes.

Figura 4 – Cacau-Pirêra em Iranduba cheia de maio/2009.
Fonte: Acervo Jornal A Crítica

Figura 5 – Cacau-Pirêra em Iranduba vazante de outubro/2011.
Fonte: Acervo Jornal A Critica

Uma ilustração da variação das diferentes condições para o transporte nos períodos de cheia e vazante. O sistema de transporte sofre fortes mudanças nos períodos de cheia e vazante dos rios na Amazônia, pois em muitos lugares onde a embarcação costuma chegar durante a cheia não consegue no período da vazante.

O Estado é o principal agente produtor do espaço na Amazônia. Em geral, seus empreendimentos estão voltados para a instalação de infraestrutura na região e o preço desses investimentos é consideravelmente elevado[3], conforme registra o histórico recente da implantação de grandes empreendimentos, como a construção da Arena da Amazônia (em Manaus), o estádio para os jogos da Copa do Mundo de 2014, e a própria construção da Ponte Rio Negro, que ultrapassou R$ 1,1 bilhão.

A análise das transformações, considerando os investimentos feitos pelo poder público nas suas três esferas de poder (União, Estado e Município), é uma importante opção para avaliar e compreender a dimensão política das transformações socioespaciais no espaço urbano-regional. Por exemplo, as ações estatais e os empreendimentos observados, lançados enquanto bens de consumo coletivo atendem de fato aos anseios e necessidades da população.

Muitos empreendimentos do Estado buscam, por um lado, construir o próprio Estado na região, isto é, lançar suas próprias bases e, por outro, estabelecer as condições gerais para o desenvolvimento das atividades econômicas para o desenvolvimento do capitalismo na região, conforme já discutido por Oliveira (2000):

> A produção do espaço na Amazônia, mais que uma ação do Estado, é também a construção do Estado na região. Este aspecto torna a Amazônia vital para a consolidação de um projeto de Estado baseado na unidade e na integração do território. Daí decorre o empenho na produção de um espaço não apenas do ponto de vista econômico, mas também social, cultural e ideológico. Esta ação do Estado se viabilizou por meio do financiamento às empresas e da criação de condições para que as mesmas se apropriassem de grandes extensões de terras, pela concessão de incentivos e isenção fiscais e pelo planejamento e construção de uma extensa rede de transporte, comunicação e telecomunicação (OLIVEIRA, 2000, p. 158).

Embora Oliveira (2000) faça referência a ações do Estado, cujo contexto temporal é um tanto diferente das condições atuais de nosso recorte de pesquisa, este entendimento *de construir as bases para o desenvolvimento das atividades capitalistas* na região ainda continua muito válido, especialmente porque os

[3] O preço médio do material para a construção civil no Amazonas é até 50% mais caro do que o praticado em outros estados do Brasil. As distâncias e condições logísticas de transportes são os principais elementos contribuintes para a elevação dos custos nas construções. A pouca disponibilidade de insumos e materiais, como a falta de areia, também contribui para a subida dos custos. A frágil fiscalização do andamento das obras públicas é ainda outra variável que deve ser considerada.

investimentos aqui analisados são voltados para atender à demanda de infraestrutura na região, que servirá para melhorar as condições da produção, da circulação e da gestão centralizada, propiciando ao próprio Estado ter maior controle sobre o território na região.

Dentre as ações do Estado aqui consideradas, citamos a implantação do gasoduto Coari-Manaus, a criação da Região Metropolitana de Manaus (RMM) e a construção da ponte Rio Negro. Este último é o foco principal da pesquisa, pois as transformações socioespaciais em Iranduba e Manacapuru ocorrem com mais intensidade, especialmente a partir do início de suas obras. Desse modo, as mudanças socioespaciais advindas com a implantação do gasoduto, não foram analisadas neste trabalho e as mudanças decorrentes da criação da RMM somente foram tratadas indiretamente.

Julgamos interessante registrar que a importância do gasoduto nas transformações posteriores à sua inauguração é que se tratava de investimento no setor de energético e, como sabemos, a geração e distribuição de energia elétrica são fundamentais para a instalação de quaisquer outros empreendimentos ligados aos setores da indústria, do comércio e dos serviços. Associadas à questão energética, existem ainda outras ações e empreitadas do poder público nessa região, que poderiam ser discutidas, como a implantação do programa Luz para Todos[4] de iniciativa do Governo Federal e que também previu a construção de termelétricas e outras unidades de geração de energia elétrica para os mais longínquos lugares.

Com relação à criação da RMM, dissemos que tratamos indiretamente, pois a construção da ponte Rio Negro é vista como o elemento posto para sua complementação. Convém salientar que estas duas ações, a RMM e a construção da ponte, foram iniciativas do governo Estadual, cujo propósito é a normatização do uso e ocupação do espaço, especialmente nas proximidades de Manaus, buscando estabelecer a superestrutura e a infraestrutura na produção do espaço urbano-regional nas imediações de Manaus.

[4] Instituído pelo Decreto 4873/2003, no governo do Presidente Luís Inácio Lula da Silva, o Programa Nacional de Universalização do Acesso e Uso da Energia Elétrica (Programa Luz para Todos) tinha como meta inicial levar energia elétrica, para o meio rural em todo o país. A meta era alcançar 10 milhões de pessoas o que foi obtido em maio de 2009. Os investimentos chegam a R$ 20 bilhões sendo R$ 14,5 bilhões do Governo Federal. Este Programa foi renovado por meio do Decreto 7520/2011. Até março de 2012, 14,4 milhões de moradores rurais do Brasil foram contemplados com o Programa. Fonte: http://luzparatodos.mme.gov.br. Acesso em 10 de agosto de 2012.

Nos dois casos, o que podemos afirmar é que as ações do Estado são quase impossíveis de serem dissociadas dos interesses do capital. Desse modo, embora no discurso os empreendimentos sejam postos como de interesse de todos, inclusive dos agentes e espaços excluídos, sabe-se que na realidade beneficiam essencialmente as demandas da classe economicamente dominante. Como argumenta Harvey (2011, p. 63), o Estado, enquanto principal agente produtor do espaço, busca construir "arranjos constitucionais adequados que facilitem a continuidade do fluxo [de capital] pelo espaço e pelo tempo".

Um exemplo disso é a implantação do gasoduto Coari-Manaus, cujo objetivo era atender à demanda por mais energia elétrica na capital e reduzir o custo para os consumidores, que neste último item seria possível com a mudança da matriz energética. As usinas antes abastecidas com diesel e óleo combustível passariam a usar o gás natural, combustível com preço bem mais em conta no mercado, além de ser muito menos poluente. Entretanto, não foi isso que aconteceu, pois não houve redução nos valores cobrados pela energia elétrica. Mas por que não houve redução? Seria para compensar os investimentos das concessionárias de energia, que têm de converter suas usinas termelétricas para usarem gás natural no sistema de geração de energia elétrica? A previsão é que todas as usinas estejam convertidas somente em 2013, quatro anos depois do início de operação do gasoduto.

É oportuno registrar que normalmente estes investimentos feitos pelas companhias contam com financiamento de bancos públicos, especialmente o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o Fundo de Desenvolvimento da Amazônia[5].

Como já afirmamos, a construção da ponte Rio Negro, apresenta uma contribuição muito mais incisiva nas transformações socioespaciais, pois ela modifica a paisagem e interfere de modo direto nas atividades cotidianas dos moradores dessa região. Os fluxos de pessoas e mercadorias entre Manaus e seus municípios vizinhos parecem ter novo sentido, nova direção. Os municípios de

[5] O Fundo de Desenvolvimento da Amazônia (FDA) é administrado pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM. Este fundo tem financiado várias empresas do ramo de energia elétrica atuantes na área de abrangência da SUDAM, entre elas a Geradora de Energia do Amazonas S.A (GERA), Usinas Elétricas do Oeste Ltda. (GERA Oeste), Linhas de Xingu Transmissora de Energia S.A. Fonte: www.sudam.gov.br. Acesso em 01 de agosto de 12.

Iranduba e Manacapuru, antes ligados a Manaus via rodofluvial, agora são independentes do transporte fluvial.

A construção da ponte Rio Negro, acrescida de novo trecho da rodovia AM-070 (antiga estrada do Brito), trouxe um potencial de fluidez que se expressa no aumento da velocidade média aferida nos deslocamentos entre aqueles municípios e a Capital. Com isso, o espaço e o tempo mudaram, o ritmo acelerado imprimiu uma nova lógica de ver, sentir e pensar este espaço urbano-regional. A fila da balsa (ferryboat*)* no bairro São Raimundo, Zona Oeste de Manaus, uma eternidade para quem viajava todos os dias ou uma longa e demorada espera para quem a enfrentava apenas nos fins de semana, já não existe mais.

Nesse sentido, a construção da ponte Rio Negro se constitui na principal ação das transformações socioespaciais no espaço urbano-regional, porquanto ela modifica a forma e a situação dos espaços urbano-regionais, bem como sua estruturação; e em algumas áreas alterou a funcionalidade dos lugares, como é o caso do porto de Cacau-Pirêra, localizado no município de Iranduba, que será posteriormente discutido neste trabalho.

A reestruturação do espaço, ocorrida a partir da construção da ponte Rio Negro, contribui ainda para a reafirmação da centralidade urbano-regional exercida por Manaus; ela propicia a intensificação e mudança na natureza dos fluxos entre estes lugares. Diante disso, quando pensamos as transformações nesse espaço, é imprescindível considerar o contexto no qual os municípios estão inseridos, que é a RMM, cuja criação representa a gestão centralizada e o maior controle do espaço urbano-regional por parte do poder público.

As ações do Estado, neste espaço urbano-regional, podem ainda ser observadas por meio dos instrumentos de gestão territorial, quer dizer, quanto ao uso e ocupação dos terrenos em cada município. Neste aspecto, queremos nos referir, em especial, às terras legalmente protegidas (como terras indígenas e unidades de conservação), as quais são predominantes em todo estado do Amazonas. As terras legalmente protegidas também funcionam como estruturantes no uso e ocupação do espaço urbano-regional (BECKER, 1998).

Como podemos perceber, o Estado interage e se coaduna com o capital, seja por meio do financiamento para a realização de grandes obras como é caso da ponte Rio Negro, seja na contratação direta das construtoras ou ainda na regulação

do uso e ocupação do espaço. A relação do Estado com o capital pode ser apreendida quando se estipula diferentes usos, quando se cria terras legalmente protegidas e quando se estimula e propicia o mercado imobiliário em determinadas áreas.

As ações do capital em Iranduba e Manacapuru já estavam presentes e podem ser representadas pela produção nas indústrias cerâmicas, pelo cultivo de hortifrutigranjeiros e, ainda que de maneira tímida, pela rede de comércios e serviços. Com o advento dos empreendimentos, as relações do capital tornam-se mais fortes nos negócios imobiliários e esta nova forma de manifestação do capital, nestes municípios, é a que mais tem colaborado para as transformações socioespaciais. É interessante registrar que em Manacapuru pode ser observado também o ressurgimento da produção da juta e da malva[6], este município é o maior produtor dessa fibra no Brasil.

Consideramos, ainda, que o capital se materializa nas formas espaciais, nas edificações, nos imóveis construídos. Entretanto, as análises das transformações produzidas pelo capital não devem tratá-las exclusivamente, nem privilegiá-las, pois as interpretações podem ser equivocadas quando não ultrapassa a forma, o aparente ou quando as considera de maneira isolada.

Outra interessante condição sob a qual também se analisa a dimensão do capital, que interfere nas transformações socioespaciais nestes municípios, é a característica dos empreendimentos pensados e implantados. Trata-se de projetos de infraestrutura básica para a instalação de indústrias, comércios e serviços. A disponibilidade de energia elétrica, de transporte rápido (rodoviário em relação ao hidroviário) para o escoamento da produção, além da mão de obra barata são elementos essenciais para a produção e circulação de mercadorias.

Os interesses do capital, como se pode notar, estão associados às ações do Estado e vice-versa. “O capital deve intervir, e ele usualmente o faz através da ação do Estado” (GOTTDIENER, 2010, p. 98). A atuação do capital, neste caso, ocorre

[6] A produção de fibra vegetal da juta e da malva, este ano, entretanto está sofrendo os efeitos da enchente, além da já sentida concorrência com a sacaria que vem pronta da Ásia, especialmente da Índia, e que bem mais barata que a produção brasileira. De acordo com dados da Produção Agrícola do Brasil de 2010, divulgada pelo IBGE (2011), o Amazonas é o responsável por 97% da juta e 87% da malva produzida no país. Vale destacar que a produção agrícola total do Amazonas em 2010 somou R$ 572,02 milhões de reais que representam 0,37% da produção nacional, cujo total é R$ 154 bilhões. Fonte: IBGE, Produção Agrícola Municipal: culturas temporárias e permanentes. Vol. 37 Rio de Janeiro, 2010.

quando o Estado lança as bases que possibilitam a instalação de empreendimentos empresariais, dentre estes, o mais marcante são as indústrias. A industrialização é posta como a alternativa para o desenvolvimento regional.

Mas será que os agentes do Estado e os representantes do capital, presentes no Amazonas, permanecem com esta concepção de que a valorização da terra e a instalação de indústrias é o caminho para o progresso econômico da região? Estes processos de valorização da terra e industrialização podem trazer desenvolvimento regional? Conforme Oliveira Jr. (2009) foi esse o pensamento emergente no período pré-criação das primeiras políticas de valorização da Amazônia, mas nos parece que esta concepção não deu muito certo, pois apenas alguns poucos lugares na região experimentaram algum progresso econômico e, ainda assim, se compararmos estes espaços com as regiões sudeste e sul brasileiras, percebe-se que as condições de infraestrutura e serviços, mesmo as mais básicas, são muito diferentes. De acordo com a análise de Oliveira Jr (2009),

> Ferreira Neto (1942) acreditava que a indústria seria a redenção da Amazônia e com ela a chegada do moderno, do progresso e o fim da agonia econômica pela qual a região vinha passando. Era preciso, para que tal obra fosse levada a frente, uma política centrada na melhoria e consequente aumento da produtividade da produção, que traria condições para o ressurgimento da região, pois *somente a valorização da terra e a criação de uma indústria sólida, com a consequente movimentação de negócios daí produzida, poderão dar aos governos locais meios suficientes para sua manutenção, liberando inteiramente o produto nas suas fases iniciais de comércio* (OLIVEIRA Jr., 2009, p. 57).

De uma forma ou de outra, a maneira como estas ações (construção do gasoduto, da ponte e criação da RMM) são postas parece ainda guardar forte relação com o entendimento de Ferreira Neto (1942) apud Oliveira Jr. (2009), pois as reestruturações do espaço e da economia destes lugares têm o propósito de estimular um desenvolvimento urbano-regional pela industrialização[7] e sua efetivação se dá com maior ênfase no crescimento econômico. Por essa razão, os empreendimentos somam grandes montas em dinheiro, com financiamento público nacional ou ainda de organismos internacionais; e fazem parte de uma agenda

[7] O Projeto de Lei 2633/2011 da Presidente Dilma Rousseff prevê a expansão de incentivos da Zona Franca de Manaus (ZFM) para os municípios da Região Metropolitana reforça isso, embora seja um tema polêmico e sem consenso entre os economistas e empresários, pela falta de infraestruturas nos municípios e pelas possíveis perdas de benefícios fiscais.

nacional ou internacional de empreendimentos, quer dizer, atendem a uma lógica global e raramente aos interesses e necessidades regionais. Dito de outra maneira, estas ações são realizadas em prol do capital e em detrimento da sociedade em geral.

A dimensão dada pelas ações do capital, em um primeiro momento, pode parecer a mais importante, pois é por ela que se costuma analisar o crescimento econômico, o movimento financeiro, a circulação de produtos e mercadorias em geral, inclusive os salários e rendimentos, a aparente prosperidade. Contudo, ela é insuficiente, sobretudo quando se atenta para as condições da produção do espaço urbano, a distribuição dos equipamentos e a infraestrutura disponível ou acessível para a maioria da população.

Quanto às determinações do espaço urbano-regional, compreende-se que podem ser analisadas pelo distanciamento dos empreendimentos em relação às particularidades locais e regionais. Estas particularidades do espaço urbano-regional podem ser ilustradas se considerarmos três características, dentre outras que ainda se pode identificar e que se destacam neste recorte espacial da pesquisa. A primeira é da fragilidade ou mesmo ausência da dicotomia rural-urbano, por meio da qual classificaríamos os espaços estudados. Esta dicotomia não é suficientemente válida para as análises nesse recorte espacial.

Em primeiro lugar, a zona urbana de Iranduba e Manacapuru não é exatamente *urbana.* As relações ali existentes não podem ser consideradas urbanas, mas também não são precisamente rurais. É uma combinação de atividades comerciais e ribeirinhas; é um estilo de vida propriamente amazônico, muito ligado às dinâmicas das águas dos rios, ainda que não dependa (totalmente) dele para a alimentação e transporte. As áreas oficialmente rurais, conforme assinaladas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), são um misto de rios e florestas, muito dependentes dos produtos e da infraestrutura da cidade, seja para o transporte (canoas motorizadas, lanchas, barcos regionais), seja para a alimentação (alimentos industrializados), pois da floresta e dos rios não se retira o suficiente para a sobrevivência.

Esse diferencial do espaço urbano-regional, nos municípios de Iranduba e Manacapuru, pode ser observado nas atividades laborais dos habitantes. É comum encontrar famílias que moram na cidade, cuja única renda que possuem é do meio

urbano, por exemplo, o recebimento de benefícios sociais, mas seu trabalho (a pesca, o cultivo nas várzeas) é realizado no ambiente ribeirinho-florestal. Dessas atividades também costumam tirar alguma renda, pois parte do peixe e das verduras é vendida nas feiras, entretanto como de lá não conseguem todo o sustento que precisam, vivem na cidade e isso lhes possibilita ter acesso aos benefícios sociais, *pôr os filhos na escola*, além de garantir atendimento de saúde, quando necessário.

O segundo aspecto que deve ser considerado do espaço urbano-regional é a dispersão dos aglomerados urbanos, quer dizer, além da sede municipal, Iranduba e Manacapuru possuem algumas comunidades[8] e distritos. Essas aglomerações ou espaços *urbanizados* estão dispostos de maneira dispersa, no território municipal. Tal dispersão, típica da Amazônia, pode ser compreendida em razão da extensão territorial dos municípios.

Mas esta distribuição dispersa dos lugares também existe por conta da densa rede hidrográfica, e cada ponto de parada, de chegada e de partida vai ao longo do tempo se transformando em um lugar, em uma comunidade. Como é o caso de Cacau-Pirêra[9], em Iranduba, que por muitos anos foi o porto de chegada/partida das balsas da travessia do Rio Negro. No desenvolvimento do trabalho, faremos menção das comunidades e distritos existentes nesses municípios.

---

[8] O termo comunidade no interior no interior do Amazonas está relacionado aos movimentos eclesiais de base, da igreja católica nos anos 1960, 1970, que foi muito importante para a organização social e política nesse período. A partir de então as localidades receberam algum infraestrutura pública e continuaram a ter essa denominação. Atualmente as comunidades não são apenas católicas, tem-se a presença de outras igrejas e organizações religiosas, mesmo assim permanecem com este termo. Também há comunidades indígenas, cujas condições de convívio são parecidas, porém não possuem essa ligação com a religião. O Plano Diretor de Iranduba lista 42 comunidades, mas apenas os nomes, não há localização e indicação das áreas de cada uma delas. As comunidades não são reconhecidas pelo IBGE com essa classificação, são simplesmente localidades (setor censitário). Em Manacapuru esse número é ainda maior, porém igualmente não são nem legal, nem geograficamente reconhecidas. Portanto, o termo *comunidade é* usado para identificar lugares situados geralmente na zona rural dos municípios. Nestes lugares, encontramos as associações de moradores ribeirinhos, trabalhadores da floresta. Por vezes, tais comunidades recebem o nome de *Vila*, no entanto suas características são as mesmas, situadas nas margens de rios e lagos, sendo sua prática e forma de organização econômica regida pelo ciclo hidrológico. Existem ainda *comunidades* situadas em terra firme, mas seus moradores também são influenciados pelo regime das águas.

[9] Cacau-Pirêra é um dos distritos do município de Iranduba, assim definido por lei municipal (Plano Diretor/2006) e assim reconhecido pelo IBGE. Em Iranduba, além da sede municipal, há 4 distritos definidos em lei: Iranduba (a sede municipal), Ariaú, Lago do Limão e Paricatuba. Estes distritos somente tiveram suas delimitações demarcadas em lei municipal complementar publicada em maio/2012. Dentre os municípios da RMM, Iranduba é o mais organizado em relação à essa gestão do território. Em Manacapuru, apesar de algumas localidades receberem nomes de Distrito ou Vila, elas não são oficialmente criados por lei municipal e, portanto, não são reconhecidos como tal pelo IBGE.

Esta característica do espaço urbano-regional, o fato de os lugares serem dispersos e em alguns casos muito distantes um dos outros, até dificulta a implantação de infraestrutura pública, de redes de serviços, pois o custo para instalação de energia elétrica, por exemplo, torna-se bastante elevado em função dessas condições do espaço urbano-regional.

O terceiro aspecto a ser considerado sobre o espaço urbano-regional é que Iranduba e Manacapuru experimentam, agora com maior intensidade, relações socioespaciais com a cidade grande, com a metrópole Manaus, e essas trocas e fluxos entre tais lugares produzem uma nova dinâmica, uma nova realidade socioespacial. As crescentes demandas e a parca oferta de serviços e de infraestrutura urbana, mesmo com baixa qualidade, fazem os preços dos produtos subirem.

Nesse sentido, seguindo a lógica de mercado, esses municípios não se diferenciam de outros pelo Brasil afora, em que mesmo nas pequenas *cidades,* desprovidas de serviços essenciais, os aparatos tecnológicos, aparelhos eletrônicos, telefones celulares e todo o sistema de comunicação, predominantes nas cidades grandes, nos grandes mercados estão lá disponíveis para venda, obviamente nem todas as pessoas terão condições financeiras de adquirir esses produtos.

Apesar da modernização (na telecomunicação, nos transportes), propiciada pela proximidade e, sobretudo, pelas relações com a cidade de Manaus, as atividades produtivas, econômico-financeiras e mesmo de lazer em Iranduba e Manacapuru permanecem com a forte relação e mesmo dependência dos domínios da natureza. É o que vamos ver mais adiante, um pouco da urbanização sob o domínio das águas e das terras legalmente protegidas.

Entretanto, antes de apresentarmos as transformações socioespaciais observadas nos municípios de Iranduba e Manacapuru, em decorrência da nova realidade do espaço urbano-regional, instituída pela ponte Rio Negro, é de fundamental importância esclarecer de que maneira se dá a compreensão das mudanças socioespaciais. Para tanto, vamos também expor a seguir o entendimento que inicialmente temos sobre essas transformações socioespaciais e avaliar até que ponto ela pode ou não contribuir para melhorias nas condições de vida da população dos municípios.

Elementos para compreensão das transformações socioespaciais

A discussão das transformações socioespaciais passa pela compreensão das condições do desenvolvimento urbano-regional e de que a produção das cidades e do urbano na Amazônia, em muitos casos, é resultante ou estimulada pelos grandes empreendimentos do Estado, ainda que esta não seja uma particularidade da região.

Como sabemos, a construção de infraestrutura econômica e urbana possui uma forte correlação com o processo de desenvolvimento em geral e para a geração de melhores condições de vida para as pessoas. Para que uma região se desenvolva, é elementar a disponibilidade de infraestrutura, pois, do contrário, a sua ausência pode limitar o processo de desenvolvimento social e econômico.

De acordo com Ianni (2004),

> É indispensável criar um sistema infra-estrutural [...] Muitas vezes, são grandes unidades de produção, que envolvem elevados investimentos e longos períodos de construção e maturação, o que a iniciativa privada nem sempre tem condições de realizar. Além do mais, as reduzidas dimensões do mercado, na fase pioneira, afastam as perspectivas de lucros elevados desde o princípio (IANNI, 2004, p. 24).

O autor argumenta ainda que há momentos em que o Estado assume a responsabilidade de investir em infraestrutura econômica e social e esses investimentos realizados por parte do poder público são estimuladores do desenvolvimento econômico no espaço urbano-regional.

O crescimento econômico advindo da construção de obras como a ponte Rio Negro e a criação da RMM, bem como os interesses a elas vinculados produzem profundas mudanças nos espaços dos municípios, criam novos circuitos espaciais de produção (SANTOS; SILVEIRA, 2001), a partir das novas interações espaciais possíveis. Muito embora nem sempre tal crescimento estimule os círculos de cooperação entre os espaços vizinhos, visto que, em alguns casos, a articulação espacial ocorre com os lugares mais distantes do contexto regional.

Projetos como estes transformam as relações socioespaciais ao intensificar os fluxos de pessoas e objetos entre os lugares, mudam a natureza das relações socioespaciais até então existentes, como verificou Oliveira (2000):

> O espaço estava organizado para garantir formas simples de sobrevivência do grupo. Mas estas relações se transformaram quando passaram a ser mediadas por interesses longínquos, cada vez mais afastados das possibilidades de relação com o espaço próximo. As relações sociais de produção passaram a depender de fatores externos que ultrapassaram o lugar. O espaço passou a ser penetrado e moldado por interesses distantes dele, predominando as relações sociais mediadas pelo mercado. Não foi um processo diacrônico nem atingiu ao mesmo tempo todos os lugares da Amazônia. (OLIVEIRA, 2000, p. 148).

Para o desenvolvimento de uma região, não basta ter fluxos nos espaços, pois o que conta são a finalidade, o sentido e a direção empreendida pelos mesmos. Como nos expõe Berta Becker (2008, p. 286), “estes devem voltar-se também para a região mediante cadeias produtivas completas que possam competir globalmente, mas também atender à população regional”. Ou seja, essas novas dinâmicas no espaço urbano-regional nem sempre trazem benefícios e recursos para serem distribuídos localmente.

As ações do Estado e do capital diante dos determinantes do espaço urbano-regional vêm produzindo diferentes transformações socioespaciais nos municípios de Iranduba e Manacapuru. Dentre as quais, podemos citar uma relativa dinamização dos comércios e serviços, como o surgimento de feira, cafés regionais e instalação de postos de combustíveis. Originaram-se novas demandas de serviços, de lazer, em função do aumento da circulação em geral (de pessoas e mercadorias) possibilitada pela mudança no sistema de transporte.

A estabilidade econômica em geral e a da moeda em específico têm contribuído para a oferta de créditos e para o estímulo do consumo em todos os setores. Essa situação também influencia na arrecadação de impostos e na receita dos municípios que pode ser ampliada. As mudanças são mais evidentes no mercado imobiliário e no sistema de transporte, sendo os principais dinamizadores do espaço urbano-regional. A ampliação ou surgimento de novos comércios e serviços, mesmo incialmente improvisados e informais, como restaurantes, pousadas, dentre outros, são indicadores possíveis de serem observados.

As rápidas mudanças percebidas nesses últimos anos, no espaço urbano-regional dos municípios de Iranduba e Manacapuru, foram impulsionadas pelas ações do Estado e do Capital na região. Essas ações que têm moldado novas relações socioespaciais são difundidas como bases para o desenvolvimento econômico e social daqueles municípios, entretanto, compreendemos que seja

importante questionar de que maneira essas transformações socioespaciais tem ocorrido, avaliando qual a sua contribuição para a melhoria das condições e do modo de vida da população?

Primeiramente devemos esclarecer que há diferentes concepções de desenvolvimento urbano-regional. Conforme nosso entendimento, só se pode considerar que houve desenvolvimento quando acontece uma substancial melhoria nos serviços de educação, nos seus diferentes níveis, melhorias nos serviços de saúde e saneamento básico, com alcance para a população ali residente; condições estas ainda não atingidas por meio dos grandes projetos e obras semelhantes já implantados na Amazônia, como analisa Trindade Jr. (2010, p. 128).

Em segundo lugar, é preciso atentar e refletir sobre o desenvolvimento urbano-regional articulando-o a temas relacionados às dinâmicas socioespaciais no Amazonas e especialmente na Região Metropolitana de Manaus, a fim de compreender como a reprodução do espaço em Iranduba e Manacapuru se insere nas condições de desenvolvimento urbano-regional.

Dentre os temas que discutiremos no desdobramento de nossa pesquisa, podemos citar a participação dos diferentes agentes sociais na produção do espaço, por exemplo, o papel do Estado na condução das políticas setoriais na estruturação do sistema de transporte na RMM; a sua incisiva contribuição, ainda na infraestrutura, para geração e distribuição de energia elétrica e a participação dos agentes de crédito.

É importante ainda investigar a contribuição de agências financiadoras de grandes projetos do Estado, como o BNDES e o Banco Interamericano de Desenvolvimento, pois sabemos que é significativo o montante dos recursos financeiros empregados. Os projetos que recebem financiamentos são propostos como instrumentos para o desenvolvimento urbano-regional, entretanto, até que ponto a população tem sido inserida ou beneficiada com os empreendimentos financiados pelo poder público?

As ações do Estado e do Capital, especialmente a construção da ponte Rio Negro e a criação da Região Metropolitana de Manaus, associadas às condições materiais do espaço urbano-regional, resultaram em diferentes transformações socioespaciais nos municípios de Iranduba e Manacapuru. Além de interferirem nas

dinâmicas socioespaciais, elas produziram uma reestruturação do espaço, como são características de grandes projetos de infraestrutura.

Supõe-se teoricamente que as transformações socioespaciais têm como resultado uma dinamização econômica, que é seletiva e excludente, pois se prioriza o crescimento dos negócios, o maior e melhor fluxo de circulação dos produtos, mercadorias e a racionalização do tempo, além de não observar as particularidades regionais. Portanto, as transformações advindas dessas ações do Estado e do Capital, enquanto instalação de novas infraestruturas, podem até representar elementos para o desenvolvimento regional, contudo, pouco contribui para melhorias nas condições e modo de vida dos moradores de Iranduba e Manacapuru.

Enquanto meios de consumo coletivo, a ponte Rio Negro como um grande projeto de infraestrutura auxilia na reprodução capitalista do espaço e, numa ação recíproca, sua construção foi estimulada e possibilitada pelo crescimento econômico local-regional, o qual necessitava de transporte mais rápido do que existia até então. Sua construção atrai a instalação de outros empreendimentos, cria a necessidade de mais energia elétrica, estimula o mercado de imóveis e as atividades de comércios e serviços.

Nesse sentido, podemos afirmar que a construção da ponte Rio Negro, assim como a criação da Região Metropolitana de Manaus, objetivaram atender a demandas da reprodução capitalista do espaço. A instituição da RMM, por exemplo, estimulou a regulamentação jurídica dos imóveis (lotes e terrenos), que passaram a ser negociados nos sistemas de créditos e financiamentos bancários, os quais somente são possíveis com a documentação legal da terra. Portanto, essas ações transformadoras servem, inclusive, para regular e articular a presença dos diferentes modos de operação do capital (industrial, imobiliário, financeiro) no espaço urbano-regional de Iranduba e Manacapuru.

Assim, embora tenha havido desenvolvimento econômico, certa dinamização da economia local, trata-se de um desenvolvimento e dinamização seletiva e excludente. O comerciante que queira se inserir ou continuar no mercado terá que cumprir uma série de exigências legais, formalizando o empreendimento ou permanecerá, como muitos, na informalidade e com poucas chances de crescimento. As instituições financeiras que disponibilizam crédito no mercado, por exemplo, fazem uma rigorosa seleção dos possíveis clientes e exigem deles vasta

documentação, privilégio apenas dos estabelecimentos formais. Desse mesmo modo, o surgimento ou a ampliação de serviços seguem a normatização do desenvolvimento capitalista.

Por sua vez, um possível aumento da arrecadação de impostos, que significa aumento na capacidade de investimentos pelo Estado, pode não produzir desenvolvimento, pois depende de como e onde as receitas são aplicadas e, claro, da fiscalização e controle das aplicações. É preciso observar ainda quais os setores mais beneficiados, para onde os investimentos estão sendo canalizados.

Diante disso, para o desenvolvimento das análises das transformações socioespaciais será fundamental considerar e avaliar algumas variáveis e indicadores que nos possam mostrar a situação prévia e posterior no espaço urbano regional. Para tanto, consideraremos três variantes que podem ser associadas às ações do Estado e do Capital e às determinantes do espaço urbano-regional, as quais são: *o sistema de transportes,* o *mercado imobiliário e as atividades de comércio e serviços.* Desse modo, veremos como as três principais ações, citadas ao longo do trabalho (implantação do gasoduto Coari-Manaus, criação da RMM e construção da ponte Rio Negro), produziram novas dinâmicas nos municípios de Iranduba e Manacapuru e como interferiram com maior ou menor intensidade em algum desses setores.

Os indicadores que podem ser analisados na variante *sistema de transportes* são: a quantidade de veículos nos municípios, o tráfego de veículos entre Manaus e Iranduba e Manacapuru, a quantidade de embarcações (voadeiras, lanchas) operantes na travessia de passageiros de Manaus para Cacau-Pirêra e vice-versa, o quantitativo de táxis em atividade em Iranduba e Manacapuru. Todos esses dados serão indicados antes e depois da inauguração da ponte.

Para analisar as mudanças no setor do *mercado imobiliário* serão observados especialmente os imóveis postos a venda, sejam imóveis construídos ou terrenos, os loteamentos e condomínios residenciais. A valorização dos terrenos pode ser verificada na variação do preço dos imóveis, considerando o preço cobrado antes e depois da ponte. Ainda sobre o comportamento do setor imobiliário, espera-se discutir sobre os balneários, os quais revelam diferentes usos dos terrenos; o sistema de crédito e financiamento bancário, que é fundamental para incentivar este

tipo de negócio, assim como as vendas de veículos. Além disso, pode-se verificar a variação dos preços de vendas de telhas e tijolos nas olarias.

As *atividades de comércios e serviços* são a variante cujas mudanças são percebidas com maior intensidade. Os indicadores das transformações nesse setor podem ser o surgimento e ampliação dos cafés regionais ao longo da rodovia Manoel Urbano (AM-070), a abertura de grandes lojas de roupas e eletrodomésticos antes só presente em Manaus, o crescimento do número de postos de combustíveis, dentre outras informações.

Outros indicadores que nos revelam de modo geral as condições de vidas das pessoas podem ser usados para verificação das transformações socioespaciais em Iranduba e Manacapuru, como por exemplo, o número de domicílios particulares permanentes que têm energia elétrica, abastecimento de água e coleta de lixo. O número de empregos formais e de ocupação em geral, as opções de renda das famílias são outras informações relevantes para se avaliar as mudanças em curso.

Além disso, observar as causas de mortalidades, especialmente de causas externas, inclusive violência e agressões, também podem indicar em quais sentidos os municípios têm mudado ao longo destes últimos anos.

É importante ressaltar que as transformações socioespaciais são decorrentes das estratégias de reprodução do capital, pelas quais se busca a incorporação de outros espaços, alcançando mercados, homogeneizando-os e padronizando as relações socioespaciais. Conforme Harvey (2011), estes são ajustes espaciais, promovidos pelo modo capitalista e que alteram as configurações do espaço e do tempo da vida social.

A homogeneização e padronização dos espaços em Iranduba e Manacapuru, fruto das transformações socioespaciais, talvez não possa ser apreendida completamente, afinal as ações são recentes e os seus desdobramentos ainda estão em curso, além disso, é necessário considerar a escolha metodológica em relação ao tempo necessário para a realização desta pesquisa. Entretanto, muitas mudanças já podem ser observadas, na organização do uso e ocupação do espaço, como nos balneários e demais espaços de lazer nos municípios de Iranduba e Manacapuru.

Antes da inauguração da ponte Rio Negro, a grande maioria dos locais era aberto gratuitamente ao público, quer dizer, não cobrava para usar e praticamente

não havia *estacionamento* ou área específica destinada aos veículos, além do mais, em alguns balneários nem é mais permitido levar a farinha, o peixe, pois o cliente deve comprar sua refeição e bebidas vendidas lá. Criaram-se novas condições sociais que possibilitam o desenvolvimento das atividades socioeconômicas, mudando assim as relações de produção, as condições socioespaciais.

A seguir, mostraremos de maneira sucinta o que discutimos em cada parte deste trabalho, que está organizado em três capítulos, além da Introdução e das Considerações finais. Nesta introdução, buscamos apresentar a problemática e a hipótese da pesquisa, situando o leitor sobre o recorte temático e expondo os principais assuntos tratados no desenvolvimento da tese.

No primeiro capítulo, apresentamos as características do recorte espacial da pesquisa e a relação de Manaus com a sua hinterlândia, destacando-se, nesse contexto territorial, os municípios de Iranduba e Manacapuru. Buscamos expor as razões e os interesses para a realização das ações transformadoras aqui estudadas, especialmente a construção da ponte Rio Negro. Também chamamos a atenção para as determinantes do espaço urbano-regional, representadas pela urbanização sob o domínio das águas e das terras legalmente protegidas.

As mudanças no espaço e no tempo, as novas paisagens e as novas territorialidades construídas são assunto do segundo capítulo, no qual são expostas as principais transformações no sistema de transportes, no mercado imobiliário e nas atividades de comércio e serviços procurando comparar a situação prévia e posterior à construção e inauguração da ponte Rio Negro. As transformações socioespaciais descritas nos possibilitam perceber as interações entre o Estado e o capital no processo de produção do espaço urbano-regional.

Para o terceiro capítulo, procuramos construir uma avaliação dos principais resultados do processo de reestruturação do espaço urbano-regional. Temos o entendimento de que as transformações socioespaciais ocorridas priorizam uma racionalidade econômica em detrimento do desenvolvimento das condições sociais; são propostas elaboradas sob uma ordem distante da realidade urbano-regional e que servem para reforçar a centralidade de Manaus.

Por fim, a avaliação que fazemos, nas Considerações finais é que a reestruturação do espaço conforma-se em benefícios para poucos e especialmente lucrativas para alguns. As transformações socioespaciais decorrente da RMM e da

ponte Rio Negro são seletivas e excludentes e não se traduzem efetivamente em melhores condições sociais para a população.

Esperamos assim que a leitura deste estudo possa contribuir para a discussão sobre a reestruturação do espaço urbano-regional em regiões metropolitanas, assunto este em destaque na Geografia contemporânea, nos estudos de rede urbana-regional e a respeito das dinâmicas socioespaciais. Neste caso, as especificidades da RMM e os atributos distintivos dos municípios de Iranduba e Manacapuru tornam este assunto bem oportuno.

Capítulo 1 – O espaço urbano-regional: Iranduba e Manacapuru na Região Metropolitana de Manaus

Grande parte da atuação estatal, pois, está organizada segundo as determinações implicadas na acumulação capitalista. São a concentração e a centralização do capital que governam parcela dos instrumentos e medidas postos em prática pelo Estado na ordenação e incentivo das atividades econômicas.

Otávio IANNI (2004, p. 18)

Compreender as transformações socioespaciais em Iranduba e Manacapuru passa por conhecer melhor a história recente do crescimento econômico e populacional da cidade de Manaus. A reorganização do espaço urbano-regional, desenvolvida a partir da constituição da região metropolitana e da construção da ponte Rio Negro, coloca aqueles municípios como principal opção para expansão da mancha urbana da capital.

Sem retroceder tanto no tempo, podemos destacar que a evidência de Manaus no atual cenário econômico brasileiro é resultado das políticas públicas do Estado que, nos anos de 1960, durante o Governo Militar, criou a zona de livre comércio e o polo industrial, com generosos incentivos fiscais, possibilitando assim a instalação de diversas empresas multinacionais, especialmente de aparelhos eletroeletrônicos. Desde então, a cidade de Manaus tem experimentado uma forte dinâmica socioespacial. A contínua chegada de imigrantes de todas as regiões brasileiras, de cidades próximas e de lugares distantes, tem trazido novas formas e novos conteúdos à capital amazonense.

A criação da Zona Franca de Manaus serviu também à ideologia de ocupação da região Amazônica, da ocupação do vazio demográfico, conforme

propagava o Governo Militar, pois conseguiu criar um elemento capaz de atrair milhares de pessoas, produzindo assim o crescimento acelerado de Manaus.Assim resume Diegues (2002):

> A cidade de Manaus é o maior foco atrativo de população urbana na Amazônia Ocidental. Esta atração intensificou-se com a abertura das rodovias, entre elas Porto Velho-Manaus e Cuiabá-Santarém, com a construção do porto e com a criação da Zona Franca de Manaus, direcionando para a região um grande fluxo de migrantes, principalmente nordestinos (DIEGUES, 2002, p. 116).

Desse modo, veremos neste capítulo uma leitura geral a respeito dos processos de ocupação e valorização do espaço da Amazônia brasileira. Também buscamos evidenciar que, por ser tão grande e diversa, a Amazônia possui características e dinâmicas bem particulares, que a diferencia mesmo internamente e, neste caso, buscamos separar em duas grandes regiões – a Amazônia oriental e a Amazônia ocidental, a respeito da qual falaremos com mais propriedade.

A leitura de Manaus e de sua área de influência pode ser compreendida quando consideramos também a configuração espacial do estado do Amazonas e o modo como as atividades socioeconômicas se distribuem no recorte territorial. Assim será possível observar e compreender as condições para o crescimento em direção a Iranduba e Manacapuru. Para auxiliar na diferenciação dos dois municípios em relação aos demais, também integrantes da RMM, buscamos apresentar uma caracterização geral do espaço urbano-regional, destacando o sítio, a situação, as condições sociais e econômicas existentes e as especificidades regionais.

1.1 Os processos de ocupação e valorização da Amazônia brasileira

A Amazônia é diversa e esta diversidade pode ser apreendida quando se observa a sua floresta, seus rios e sua gente. Os diferentes povos que originalmente nela habitavam (indígenas) foram aos poucos sendo *substituídos* por colonizadores e migrantes de muitos lugares do mundo. A dominação e a apropriação dos elementos naturais, que os transformou em recursos, em produtos, sob a lógica da produção para o mercado, contribuíram para a geração de outro tipo de diversidade nessa região.

Essa outra diversidade pode ser apreendida nas mudanças da paisagem e na emergência de novas relações socioespaciais, as quais também contribuíram para a valorização de determinados espaços, produzindo uma diversidade sob a lógica dos espaços valorizados. As transformações na paisagem e a valorização de determinados espaços na Amazônia foram e continuam sendo feitas sob as contradições e intensos conflitos sociais.

A hegemonia de alguns grupos sociais na apropriação dos recursos disponíveis retroalimenta os conflitos e sugere (necessita de) maior regulação/normatização para o uso da floresta e dos rios. Os interesses divergentes e conflitantes dos agentes sociais produtores do espaço são causa e consequência dos conflitos. Mas essas condições não são novidade na Amazônia, pois, ao longo de sua história, a região tem sido marcada pela presença de diversos agentes, cujas ações contribuem de maneira incisiva para moldar o espaço urbano-regional. Muitos deles são externos à região, entretanto, suas operações recebem apoio de agentes internos cujos interesses não são locais.

Quando se fala em agentes externos à região, compreendem-se as organizações empresariais, governamentais e não governamentais que buscam explorar os bens e recursos da região e, especialmente, destroem as relações socioespaciais ao mudar as “concepções mentais” e o conjunto de valores antes existentes, criando novas e diferentes necessidades. De acordo com Harvey (2011, p. 104), “as normas culturais e os sistemas de crenças (ou seja, ideologias religiosas e políticas) são muito presentes, mas não existem independentemente das relações sociais de produção, das possibilidades de produção e consumo e das tecnologias dominantes”.

No caso da Amazônia brasileira, os agentes são: o Estado, as organizações não governamentais, os industriais, os comerciantes e demais representantes das organizações civis, os quais têm contribuído para as transformações socioespaciais. Vale registrar que, dentre esses, os agentes produtores responsáveis pelas transformações na região, o Estado, nas esferas federal, estadual e municipal, tem sido o protagonista das ações. Isso acontece pela necessidade de estabelecer suas próprias bases territoriais, situação que tem auxiliado e estimulado a formação das relações econômicas.

A participação do Estado na produção do espaço, dada especialmente pela implantação de grandes projetos de infraestrutura, contribui diretamente para as transformações socioespaciais ao criar as condições para a atração de novos empreendimentos na Amazônia que, na maioria das vezes, chega sob o discurso da geração de centenas ou até milhares de empregos, estimulando a migração e a urbanização acelerada e precária do espaço.

O Polo Industrial de Manaus (PIM) é um projeto que contribuiu para a instalação de infraestrutura e trouxe profundas mudanças socioespaciais para Manaus. A instalação de indústrias na cidade transformou a paisagem e as relações socioespaciais, criou novas necessidades, atraiu novos empreendimentos empresariais e propiciou o crescimento urbano acelerado da capital amazonense. Por sua vez, o interior do Estado experimentou uma grande emigração para Manaus, principalmente nas décadas de 1970 e 1980.

Conforme Oliveira (2000), os investimentos do capital, que são possibilitados pelas ações do Estado na região, têm contribuído para a geração de crescimento econômico em alguns pontos do território e, em alguns casos, para a criação de economias de enclave, como é o exemplo de Manaus. Os empreendimentos do poder público na região contribuem ainda para a aceleração e intensificação das dinâmicas socioambientais, as quais se tornam mais visíveis nas grandes cidades da Amazônia brasileira – Manaus e Belém.

As ocupações irregulares ou ilegais, o assoreamento e poluição dos igarapés, o crescimento da violência, a demanda por mais serviços e infraestrutura – como redes de abastecimento de água, rede de energia elétrica, construção de escolas e postos de saúde, dentre outras necessidades por equipamentos urbanos – são situações bem comuns na maioria das capitais brasileiras. Essas condições também podem ser observadas nas pequenas cidades da região, como Iranduba e Manacapuru, sobretudo por se situarem mais próximas da grande Metrópole, Manaus, acabam também experimentando um crescimento urbano em ritmo acelerado.

Figura 6 – Vista Aérea do Polo Industrial de Manaus
Fonte: Acervo Jornal A Crítica, set/2012.
Vista aérea do Polo Industrial de Manaus na zona Leste da cidade. No primeiro plano os galpões de diversas fábricas internacionalmente conhecidas.

Figura 7 – Visão interna de uma unidade de produção do Polo Industrial de Manaus
Fonte: http://www.mundomoto.esp.br/?p=3720
Linha de montagem de motocicletas. O polo de duas rodas do PIM congrega um grande número de empresas e gerando milhares de empregos diretos e indiretos.

A postura de realização de grandes empreendimentos está fundamentada na ideia de *valorização econômica da região,* presente desde os primeiros planos e ações do Estado. Conforme afirma Oliveira Jr. (2009, p. 56) “A ideia de valorização econômica surgida no discurso de promoção do desenvolvimento da Amazônia tem sua origem em uma tentativa regional de tirar a região do processo de estagnação econômica, de atraso em relação ao restante território nacional”.

Essa interpretação da Amazônia, como uma região atrasada em relação ao restante do País, é construída e difundida pela compreensão única de desenvolvimento ou das condições de infraestrutura necessária para tal, isto é, se há poucas ou mesmo quase nenhuma rodovia, diz-se que não há integração territorial. Não se admite ou pouco se valoriza as estradas naturais – os rios, as hidrovias. Na realidade, no Amazonas quase não há investimentos para melhorias no transporte hidroviário.

A infraestrutura portuária, no estado do Amazonas, é bastante precária e o sistema de transporte fluvial de cargas é insuficiente para atender à demanda da região. Falta ainda balizamento dos rios, a fim de garantir a navegação segura. Apenas um trecho do rio Madeira, região sudeste do estado amazonense, é preparado para o transporte de cargas e essa adequação foi feita pela Hermasa, uma Empresa de Navegação do Grupo André Maggi, produtor de soja e seus derivados.

Portanto, esta questão do isolamento dos municípios e dos lugares do interior do Amazonas, em grande parte, trata-se de uma leitura equivocada que se faz da região, e que tem como consequência o tipo de investimento em transporte e rede viária, que insiste em investir no transporte rodoviário numa região onde o transporte hidroviário teria plenas condições de receber os investimentos.

A geração e distribuição de energia elétrica é outro elemento que influencia as condições para o desenvolvimento. A ausência ou precariedade desse serviço corrobora para as “condições de atraso” na região. No Amazonas, a escolha da matriz energética, cuja geração se faz em sistemas isolados, alimentada com diesel e óleo combustível, é mais um exemplo de como as características regionais não são consideradas, pois os recursos disponíveis nem sempre são levados em conta.

Com a insolação em abundância o ano inteiro na região, poder-se-ia investir na geração de energia solar e não em construção de termelétricas. Portanto, a

leitura que se faz da Amazônia e do estado do Amazonas, em relação ao restante do país, deve considerar as escolhas feitas e os modelos implantados, com vistas ao desenvolvimento na região que, em muitos casos, seguiu o mesmo padrão de outras regiões, desconsiderando-se as particularidades.

Mas a Amazônia teve seus tempos de glória, de uma região *em franco desenvolvimento*, um crescimento econômico que beneficiou a poucos. O período áureo da borracha (aproximadamente de 1898 a 1912) representa esta condição. Na cidade Manaus, há diversos símbolos, como o Teatro Amazonas, que representam esse momento de fausto da economia gomífera na Amazônia brasileira. Porém, quando o capital reduziu sua margem de lucro, veio o período de crise e estagnação.

Esse período de *estagnação econômica* do Amazonas é o intervalo entre o fim do ciclo da borracha, por volta de 1912 até um pouco antes de 1967, quando acontece a instalação da Zona Franca de Manaus (ZFM). Nesse período, conforme sustentado por Loureiro (2004), a economia do Amazonas viveu debilmente sustentada pelo extrativismo. Foi um período de estagnação, marasmo, falta de horizonte e de esperança no futuro.

Nesse sentido, as *políticas públicas* da União implantadas na Amazônia especialmente a partir de 1950, tinham como objetivo a colonização da região e o estabelecimento das bases para o desenvolvimento econômico e social, conforme discutido por Cardoso e Müller (1978). No terceiro quarto do século XX, o país aspirava ares do nacional-desenvolvimentismo, que teve início ainda no governo de Juscelino Kubitschek, no final dos anos de 1950, e posteriormente propagou-se na ditadura militar (1964-1985). Nesse período, a economia brasileira foi financiada por volumosos empréstimos de fontes externas, aumentando assim a dependência brasileira dos organismos internacionais e dos interesses estrangeiros.

Nas décadas seguintes de 1960 e 1970, as ações do Estado e do capital na região foram intensificadas por meio da abertura de estradas, possibilitando a penetração das frentes pioneiras na exploração mineral e vegetal. Ainda conforme Cardoso e Müller (1978), as ações do poder público na região tinham também a incumbência de afirmar a sua soberania no território.

É importante lembrar que os anos de 1960/70 são conturbadores na economia e na política nacional brasileira. No início da década 1960, a economia

brasileira viveu uma fase recessiva e um impasse político, posteriormente transformado em uma ditadura militar que conduziu a concentração de capitais ao redefinir as bases do desenvolvimento econômico do país.

Os interesses capitalistas locais já existiam, entretanto, conforme a leitura de Cardoso e Müller (1978, p. 14) as condições neste período de 1960-70, como a "ênfase nas vantagens da exportação e do interesse crescente de capitais internacionais em investimentos industriais, mineradores e agroexportadores", possibilitaram melhor articulação da economia local com o mercado internacional, contribuindo para o crescimento do capitalismo na região, o que se torna uma tendência não apenas predominante como oficialmente aceita.

Ainda conforme esses autores, "a ocupação da Amazônia obedecendo às razões da ideologia militar não comtemplava no início a forma que a expansão do capitalismo adotou, mas não conflitava com ela, nem com a grande empresa, que é a sua mola" (CARDOSO; MÜLLER, 1978, p. 15). O discurso ideológico era o de ocupação[10] e integração da Amazônia ao território nacional. Isso se deu com a abertura de estradas, construção de hidrelétricas e a dinamização da economia, para tanto, as políticas de incentivo à migração para região, os projetos de assentamentos agrícolas foram os processos que auxiliaram na urbanização e no crescimento econômico.

A industrialização, tida como base para o desenvolvimento da Amazônia segundo (FERREIRA NETO, 1942) acelerou o processo de urbanização, especialmente nas grandes cidades, causando a favelização dos espaços urbanos e, com ela, todos os problemas do crescimento rápido das cidades, os quais já são conhecidos na literatura especializada, já discutidos por diversos autores da Geografia e da Sociologia Urbana.

Mello (2006) também argumenta que,

> Desde os fins da década de 60, o Estado brasileiro atuou no sentido de eliminar os obstáculos à exploração dos recursos naturais existentes, e acelerar a velocidade para a circulação de mercadorias na região amazônica. Implantou parcela da logística necessária à

[10] As migrações para ocupação da Amazônia tinham como discurso a ideologia do vazio demográfico dessa região. Para Berta Becker (1998, p. 10) a ideologia do vazio demográfico constitui-se de "uma noção que estrategicamente serve de válvula de escape a conflitos sociais em áreas densamente povoadas e de campo aberto para investimentos". Esta ideologia do vazio demográfico, ainda de acordo com Becker (1998), "nega a existência das populações indígenas e caboclas, das sociedades locais".

> integração e circulação no espaço nacional, favoreceu a expansão de empresas e de grandes propriedades agropecuárias. As redes físicas (viária, energética e de comunicações) somaram-se a outros tipos de incentivos fiscais e econômicos, tais como linhas de financiamento para projetos agropecuários, agroindustriais e madeireiros (MELLO, 2006, p. 27).

Como se pode compreender, a produção de diferentes estruturas espaciais na Amazônia, realçadas a partir de 1960, com a abertura e pavimentação de rodovias, a construção de usinas hidrelétricas e o incentivo à exploração dos recursos naturais (minerais, vegetais e madeireiros) serviu de base para o desenvolvimento das atividades econômicas, mas também se chocou com as relações de produção até então existentes, as quais se davam predominantemente com base no extrativismo vegetal, na pesca e na agricultura de várzea[11], constituindo-se, provavelmente, em um quadro de menor degradação ao ambiente.

As ações do poder público (associadas ao capital), na Amazônia e no Amazonas, com a implantação de grandes obras de infraestrutura na região, mais intensas durante o regime militar, tinham como base o desenvolvimento pelo crescimento econômico, um crescimento que deveria acontecer a qualquer custo, conforme a ótica progressista.

Mas estas ações do Estado, dadas com a implantação de grandes obras de infraestrutura na Amazônia, sofreram uma redução, devido a duas importantes situações: a primeira foi da crise econômica e também política brasileira dos anos 1980; e a segunda foi da pressão pelo uso sustentável dos recursos naturais, muito difundido nos anos 1990. A ideologia do Estado mínimo e o início da privatização das empresas públicas também contribuíram para a redução dos investimentos do poder público.

A crise econômica brasileira dos anos de 1980 também levou o país ao endividamento, ao crescimento da inflação e também à redução da capacidade de investimento do Estado, conforme estudo publicado pelo Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA, 2010). Além disso, o fim da ditadura e a redemocratização do país propiciaram a abertura de canais para a participação dos

[11] "As várzeas são áreas úmidas (florestas e campos) periodicamente inundadas que ocorrem principalmente ao longo da calha do rio Solimões-Amazonas (3.500 km de extensão). A largura da várzea varia de algumas centenas de metros em trechos do Alto Solimões, passando por larguras médias de 50 km ao longo do Médio e Baixo Amazonas até 200 km na foz do Amazonas. Em termos territoriais, a várzea tem uma área de aproximadamente 250 mil km^2, ou 5% da superfície da Amazônia legal". (DIEGUES, 2002, p. 74).

movimentos sociais e das diversas reivindicações, vindas dos mais diferentes setores da sociedade.

Na Amazônia, assim como em outras regiões brasileiras, a mobilização de sindicatos e associações de trabalhadores rurais, homens da floresta, povos indígenas e, ainda, com o auxílio de organizações internacionais, a luta por melhores condições de vida e trabalho foi fortalecida. A atuação desses agentes sociais, antes excluídos, contribuiu para que o poder público repensasse suas ações e desenvolvesse uma importante legislação ambiental por meio da qual se busca assumir compromissos com a sustentabilidade ambiental da região, embora muitas vezes isso não ultrapasse o campo dos discursos.

Vale considerar que essa mudança no processo de ocupação e dominação da Amazônia não se deu simplesmente por conta da pressão social dos movimentos ambientalistas, mas pela nova lógica capitalista de exploração dos recursos naturais. Quer dizer, antes a lógica era de dominação da natureza, como escreve Andrade (2004) ao analisar o discurso ideológico e as atitudes do repórter Amaral Neto:

> Os símbolos da modernização brasileira na década de 1970, como o crescimento urbano, grandes hidrelétricas e a ponte Rio-Niterói são reverenciados como o atestado de bom encaminhamento dos rumos da nação, enquanto que nossa natureza esconde monstros disformes e acesso perigosos. Arpões, helicópteros, aviões da Força Aérea Brasileira, fenômenos naturais grandiosos e desproporcionais, equipamentos audiovisuais e um repórter destemido (ANDRADE, 2004, p. 158).

A nova lógica capitalista para apropriação dos recursos da natureza fundamenta-se na ideia de interação, de complementação, na relação sociedade-natureza. Os discursos geralmente enfatizam a necessidade da preservação para as gerações futuras.

Na realidade, para Harvey (2011), este discurso ambientalista, focado na contradição da relação sociedade-natureza, centrado no exaurimento dos recursos naturais, serve também para desviar o foco da principal contradição na sociedade capitalista que se dá na relação capital-trabalho, especialmente nos países ou regiões emergentes, onde há uma farta mão de obra e grande volume de recursos naturais disponíveis para a produção de mercadorias.

Portanto, embora se tenha elaborado, a partir dos anos 1990, uma legislação ambiental rigorosa, sabe-se que as grandes obras na Amazônia (e em

outras regiões brasileiras) continuam, insuficientemente, respeitando a exploração dos recursos e reduzindo a degradação dos ambientes naturais.

Voltando ao cenário nacional e já na segunda metade década de 1990, observa-se que após sucessivos planos econômicos, quase todos frustrados, o país começa a se restabelecer, com a estabilização da moeda, firmando mais uma vez as bases para o desenvolvimento do capital, com a abertura ao mercado financeiro internacional e o fortalecimento dos investimentos estrangeiros no país.

Com o início da estabilização da moeda, mais precisamente no ano de 1995 quando Fernando Henrique Cardoso – FHC assume a Presidência do Brasil, o Governo brasileiro retoma a concepção e a elaboração de planos para o desenvolvimento do país, voltando-se os grandes empreendimentos feitos pelo Estado. Desse modo, para cada região do país, o poder público planejou a construção de importantes obras de infraestrutura a fim de que pudessem oferecer as condições para a implantação de outros empreendimentos, possibilitando, dessa maneira, o desenvolvimento regional.

1.2 Diferentes dinâmicas socioespaciais: Amazônia oriental e Amazônia ocidental

Como dito anteriormente a Amazônia é diversa e esta diversidade tende a tornar-se mais incisiva a partir dos usos e modos de ocupação da região. Considerando o padrão de ocupação, formação territorial e características topográficas, a Amazônia brasileira é dividida em duas grandes regiões: oriental e ocidental.

Essas duas grandes porções da Amazônia brasileira são historicamente diferentes, desde o seu processo de dominação até o de apropriação. A instalação das redes de transportes e de conexão entre os lugares, a partir da abertura das estradas na parte oriental, e o avanço, adentrando ao território desconhecido, navegando pelos rios, na parte ocidental. Esta lógica de ocupação, conforme discutido por alguns autores, como Corrêa (1987), Mello e Théry (2001), também levam ao entendimento das distintas condições de instalação das redes de infraestrutura em cada uma das regiões. Para estes dois últimos autores,

> Os transportes sempre foram determinantes na organização e integração do espaço amazônico, o qual é dependente das duas redes principais: a dos rios e a das estradas. A malha hidroviária durante séculos determinou a localização das cidades nas calhas dos rios. Nos últimos trinta anos, porém, a malha rodoviária passou a constituir o novo padrão de localização das cidades, o da terra firme. Têm-se assim espaços que estão sob o domínio de tempos e velocidades de transformação diferentes entre si. (MELLO; THÉRY, 2001, p. 182).

Nas discussões sobre as transformações socioespaciais na Amazônia brasileira, devemos considerar o processo de ocupação da região e a estrutura espacial, atentando às características do próprio espaço urbano-regional, o que nos leva a compreender uma Amazônia oriental e outra ocidental. Fazer essa distinção é fundamental para as análises das ações do Estado e do capital, as quais foram e continuam sendo decisivas na organização do espaço. Assim, conforme as características do espaço urbano-regional, as ações resultam em maiores ou menores efeitos nas dinâmicas econômica e social. Pinheiro et al. explicam que,

> Diferentemente da Amazônia ocidental, onde a população, urbanização e atividades econômicas estão concentradas na metrópole Manaus, na Amazônia oriental tais dinâmicas apresentam-se mais dispersas no território, principalmente nas áreas dos grandes projetos econômicos (PINHEIRO et al. 2011, p. 153).

Enquanto na Amazônia, sob a influência de Belém (Oriental), os grandes projetos do Estado contribuíram e influenciaram na produção de uma estrutura urbana dispersa e difusa pelo estado, conforme observado por Pinheiro et al. (2011), na Amazônia, sob influência de Manaus (Ocidental), tivemos uma concentração na capital amazonense da urbanização e das atividades produtivas predominantes no meio urbano. Então, poderia a ponte Rio Negro e a criação da RMM estimular a desconcentração espacial urbana de Manaus, em função dos novos espaços incorporados à dinâmica urbana da capital?

Embora ainda seja cedo para fazer essa discussão, sabemos que, nas condições atuais de desenvolvimento, isso só aconteceria se houvessem outros polos de atração no Amazonas, e, para tanto, os investimentos em energia e um moderno sistema de transporte são elementos básicos, necessários. Além disso, as outras vantagens competitivas entre os lugares também contribuiriam para essa atração de empreendimentos, objetos, pessoas, mercadorias.

Para discutir, analisar e compreender as transformações no espaço urbano-regional da Amazônia Ocidental brasileira, é necessário atentar para a sua diversidade como indicamos e também às suas particularidades. Assim, um aspecto que podemos assinalar é que se trata de uma região ímpar no Brasil e no mundo, cujas condições geográficas são reconhecidamente destacáveis, por exemplo, em suas dimensões; onde se situa o maior rio do mundo e a maior floresta tropical do planeta.

Observamos ainda que, em se tratando de Amazônia, ela já nos chama a atenção por sua complexidade enquanto uma região heterogênea, biológica e socialmente diversa[12]. Quando buscamos pensar as transformações socioespaciais em curso e, diante de suas potencialidades há pouco tempo descobertas, especialmente em setores antes não explorados, digo setor de petróleo e gás, podemos imaginar os conflitantes interesses aí existentes pelo diversos agentes sociais envolvidos.

É interessante observar que as particularidades da Amazônia podem, de fato, exigir projetos grandes, seja no tamanho, seja em valores; ou melhor, projetos que sejam diferenciados daqueles implantados em outros lugares cujas dimensões territoriais são predominantemente menores. Contudo, o que se podia esperar seriam políticas e ações que respeitassem tais particularidades e, portanto, seguissem outros padrões, diferentes de outras regiões, diferentes do que tem acontecido. Mas, muitas ações são gestadas em ambientes distantes, e o que se observa são decisões simplesmente copiadas, trazidas de outros lugares completamente diferentes, tanto nos seus aspectos naturais, sociais, culturais quanto econômicos e políticos. O resultado são frustrações e insucessos, além, é claro, de muito desperdício de dinheiro público.

Há vários exemplos que poderíamos enumerar destas ações meramente trazidas de outros lugares, sem atentar às especificidades regionais, como os abrigos das paradas de ônibus em Manaus, copiados da cidade de Curitiba, feitos com vidro nas laterais e no teto sendo mais adequados ao frio do que ao calor.

[12] As particularidades da Amazônia também podem ser observadas no que tange a sua gestão territorial, isto é, em relação às políticas territoriais e ambientais brasileiras. A questão das terras legalmente protegidas aponta, inclusive, para uma importante problemática a ser considerada em nossa área de pesquisa, quer dizer, podemos pensar as razões da valorização imobiliária e da posterior expansão da mancha urbana de Manaus para os municípios de Iranduba e Manacapuru, considerando o arranjo espacial e disposição das terras protegidas.

Esses abrigos foram instalados em substituição aos antigos existentes, que tinham cobertura de telha de barro. Também lembramos o plantio de palmeiras imperiais, nas principais avenidas de Manaus, inadequadas às condições climáticas (clima equatorial úmido), dentre outras ações. A construção de rodovias e pontes talvez sejam ações que meramente seguem o padrão adotado em outras regiões brasileiras, em vez de investir e garantir a qualidade e segurança no sistema de transportes hidroviários.

Além disso, é preciso considerar ainda que numa complexa região como a Amazônia praticamente todos os eventos e fenômenos observados guardarão de algum modo uma relação entre si, ora mais direta ou mais distante, ora contribuinte de maneira pró-ativa, ora de maneira contrária. Vale ressaltar também que na produção e reprodução social do espaço na Amazônia, as questões da natureza (meio natural) têm grande importância nas tomadas de decisões e nas dinâmicas socioespaciais observadas.

Nesse sentido, tendo como referência as mudanças econômicas, as estratégias políticas, e as questões urbanas e sociais, devemos observar que as especificidades regionais da Amazônia ocidental brasileira imprimem um tempo e um ritmo diferenciado a esses lugares quando o comparamos com o restante do país. Por exemplo, conforme discute Trindade Jr. (2006), na Amazônia temos a combinação de várias temporalidades, seja da hegemonia capitalista, seja do tempo lento das populações tradicionais:

> A predominância e a combinação de várias temporalidades parece ser outro elemento de particularidade regional. Assim, não se trata de apenas uma temporalidade hegemônica, a capitalista, que se impõe e que se caracteriza unicamente como processo econômico, mas também tempos lentos (TRINDADE Jr., 2006, p. 362).

Essas várias temporalidades podem ser apreendidas pelo ritmo dos transportes, representado pelos automóveis e motocicletas, presentes nas pequenas cidades por todo o Brasil; pelo tempo de viagem nas embarcações regionais da Amazônia, figuradas pelas rabetas (canoas motorizadas de baixa potência), pelas voadeiras (barcos pequenos de alumínio equipados com motores mais potentes) e as demais embarcações típicas na região amazônica, costumeiramente utilizada pelos caboclos ribeirinhos.

Figura 8 – Embarcações predominantes na Amazônia dos rios: voadeiras e rabeta
Foto do autor, 2007.
Observam-se três voadeiras (barcos) de alumínio, sendo uma coberta; ao fundo e acima, observa-se uma canoa motorizada (rabeta). Geralmente estas embarcações medem de 4 a 7 metros de comprimento por até 1,5 m de largura. Porto da Manaus Moderna.

Figura 9 – Modelo de lancha usada na travessia do Rio Negro Manaus-Iranduba
Foto do autor, 2009.
Essa é uma embarcação típica usada na travessia de passageiros do Cacau-Pirêra (Iranduba) para Manaus (Centro ou São Raimundo). Esta lancha tem 11m de comprimento por 2,5m de largura, com capacidade para trinta passageiros, acompanhada de um motor Suzuki de 220HP. Porto Rodway, Centro de Manaus.

Como se pode imaginar, o tempo de viagem de um lugar para outro, na Amazônia dominada pelos rios, pode ser bem variado. Entretanto, mais que o tempo ou as condições de deslocamento na região, os diferentes tipos de transportes denotam as distintas temporalidades coexistentes. Portanto, é importante considerar este aspecto das várias temporalidades ao pensar as dinâmicas socioespaciais na Amazônia, oriental ou ocidental. Quando isso não é considerado, os conflitos são ainda maiores, diante das transformações socioespaciais.

1.3 A configuração espacial do Amazonas e a concentração urbana em Manaus

No Amazonas, uma característica principal que deve ser observada é a grande extensão territorial dos municípios, o que resulta em uma baixíssima densidade demográfica, evidentemente se for considerado todo o território municipal e não apenas os pequenos núcleos com suas aglomerações. As administrações locais (Prefeituras) quase não possuem recursos logísticos e financeiros para gestão de seu território. Os municípios são extremamente dependentes dos repasses da União e do governo estadual.

A grande extensão territorial e a falta de recursos têm apontado para as muitas dificuldades, dentre elas, a instalação de redes de serviços e de infraestrutura capaz de administrar essa dispersão urbana em que se configuram as unidades político-administrativas. A rede bancária, por exemplo, que pode estimular as movimentações financeiras e é importante para a concessão de créditos, em muitos municípios interioranos, sequer existe[13]. Essa importância das atividades bancárias para o crescimento econômico é apontada por Alexandre, Lima e Canuto (2005):

> Há algumas evidências de que a atividade bancária, especialmente no que se refere às operações de crédito, tem certo impacto no grau

[13] Mapeamento feito pela Associação Amazonense de Municípios – AAM aponta que praticamente 70% dos municípios do Amazonas não têm agências bancárias oficiais. Os bancos da Amazônia (Basa), do Brasil e Caixa Econômica Federal estão presentes em 19 municípios, incluindo a capital, Manaus. Nos outros 43 municípios do Estado a população encontra dificuldades para conseguir serviços importantes para o desenvolvimento regional, como a oferta de linhas de crédito. O mapeamento foi realizado após a publicação do decreto federal nº 7.507, de 27 de junho de 2011. Com a nova determinação, todas as transações bancárias de recursos federais deverão ser feitas via internet em agências bancárias e não por correspondentes bancários. Disponível em: http://acritica.uol.com.br/manaus/Manaus-Amazonas-Amazonia-Quase-municipios-Amazonas-agencias-bancos_0_544145979.html Renata Magnenti. Acesso em fev. 2013.

> de crescimento econômico dos Estados brasileiros. [...] Isso implica que uma distribuição local mais equitativa do crédito bancário contribuiria para a diminuição das disparidades regionais de desenvolvimento no Brasil. (ALEXANDRE; LIMA; CANUTO, 2005, p. 30).

Algumas cidades do interior do Amazonas contam apenas com um correspondente bancário, isto é, o Banco Postal da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT), que é o meio pelo qual se realiza o pagamento dos benefícios sociais, aposentadorias rurais e se faz outras pequenas transações bancárias.

Em relação à condição geográfica das cidades do estado do Amazonas, a maioria está situada às margens do Rio Solimões, como são as cidades de Iranduba e Manacapuru. Na realidade, dos sessenta e dois (62) municípios, incluindo Manaus, que formam o estado do Amazonas, 37 têm sua sede municipal localizada às margens do Rio Solimões-Amazonas, isso sem contar aqueles localizados em seus afluentes.

Essa situação geográfica das cidades, com municípios ribeirinhos, pode reforçar a ideologia de uma região homogênea, com seus terrenos de várzeas, extensas áreas de alagamento, baixa densidade demográfica, atividades agrícolas orientadas pelo regime das águas etc. No entanto, os municípios aqui estudados apresentam algumas relevantes diferenças, como a interligação rodoviária com a cidade de Manaus.

Conforme o modal de transporte existente para se chegar à sede municipal, a cidade pode se distinguir no contexto regional. Se uma cidade tem estrada e é possível chegar de carro, muito provavelmente ela terá maior articulação com o seu entorno e com a capital do que uma cidade aonde somente se chega de barco.

A heterogeneidade dos lugares pode ser observada não apenas nas características geográficas dos municípios e das cidades, mas também na constituição de seus habitantes, os quais são povos oriundos de diversos lugares da Amazônia e do Brasil, especialmente de outros estados do Norte e do Nordeste brasileiro. Não obstante, é preciso lembrar que as diferenças entre essas cidades são também notadas por sua situação geográfica no espaço urbano-regional, tais como: a proximidade e relação com um centro produtor, a realização de um festival ou ainda a exploração de algum recurso natural. Essas condições estimulam as transformações econômicas, sociais e demográficas, como se verifica nas cidades

de Coari, município produtor de petróleo e gás, Parintins, onde é realizado o Festival Folclórico dos bois bumbás Garantido e Caprichoso, já conhecido em todo o Brasil, o que também tem fortalecido suas atividades turísticas. No caso dos municípios de Iranduba e Manacapuru, um de seus diferenciais é a sua situação geográfica próxima a Manaus.

Ainda em relação a estes dois últimos municípios, além das características físico-geográficas das cidades de estarem situadas na calha do rio Solimões, elas possuem outras semelhanças, dentre as quais se destacam o elevado grau de urbanização, tendo em vista que há um grande percentual de habitantes na zona urbana e as dificuldades de acesso às várias vilas e comunidades da zona rural. As sedes municipais são de rápido acesso; tanto para Iranduba quanto para Manacapuru é possível chegar pela rodovia Manoel Urbano (AM-070), o que se tornou possível com a inauguração da ponte Rio Negro[14] em outubro de 2011.

Ter integração rodoviária, sem depender do transporte fluvial, certamente muda as condições de desenvolvimento (ou de exploração) de um município no Amazonas. Nessa concepção, confirma-se o entendimento de que a instalação da rede de infraestrutura (transporte rodoviário) facilita o *desenvolvimento* de uma região. Sob estas condições (da instalação das redes e infraestrutura) tem-se um *desenvolvimento* seletivo, excludente e dificilmente equitativo, o que é característico do desenvolvimento capitalista do território, conforme discute Brandão (2007).

A geografia do estado amazonense, entrecortada por grandes rios, vivencia uma paradoxal realidade. Se, por um lado, os rios se constituem em importantes canais de interligação entre os lugares, por outro representa, conforme as oscilações das águas, o isolamento das cidades e as dificuldades para a instalação e manutenção das redes de infraestrutura e serviços. Por exemplo, a energia elétrica, de acordo com Goldemberg e Moreira (2005) fundamental para o desenvolvimento de uma região, é feita em sistemas isolados, abastecidos com diesel e óleo combustível, que eleva seu custo de geração e distribuição. De acordo com informações da empresa Centrais Elétricas Brasileiras S/A (ELETROBRÁS), o custo da energia gerada em Sistemas Isolados é até quatro vezes mais alto que aquela gerada nos sistemas interligados, em usinas hidrelétricas.

[14] A ponte Rio Negro é uma das maiores obras desse gênero no país. Ela tem a extensão total de 3.595 metros, com torre central de 182 metros, que a sustenta em estrutura de cabos de aço (estais). O modelo foi escolhido a fim de permitir passagem de grandes embarcações nos dois vãos de sua parte central. Cada um dos vão mede 200 metros de largura.

Com o objetivo de equilibrar os custos de geração e transmissão de energia em todo o território nacional, o Governo Federal criou, ainda na década de 1970, um fundo setorial que é mantido pelas concessionárias atuantes no Brasil. Trata-se de um rateio dos custos da energia elétrica. Estes custos são repassados aos consumidores de todo o país, cobrado na tarifa de energia como Conta de Consumo de Combustíveis Fósseis[15].

O estado do Amazonas ainda tem outra característica que nos chama a atenção – a concentração populacional, econômica e de infraestruturas e serviços em Manaus. A capital concentra praticamente sessenta por cento (60%) da população, e mais de oitenta por cento (80%) de toda economia do Estado. As atividades sociais e culturais também estão concentradas, salvo raras manifestações nos municípios, como Parintins, Manacapuru e Itacoatiara. O grau de concentração é tamanho que a maioria dos indicadores considerados, como população, economia, estabelecimentos industriais e comerciais poderão mostrar essa condição. Manaus tem aproximadamente 1,8 milhão de habitantes, o equivalente a 52% do total do estado (3,48 milhões de habitantes), enquanto Parintins, o segundo maior município do Estado, não chega a ter dez por cento (10%) dessa quantidade de habitantes. A população total da Ilha Tupinambarana, como também é conhecida Parintins, não chega a somar 120 mil (cento e vinte) habitantes, conforme dados do Censo do IBGE (2010).

Essa concentração em Manaus é histórica e perdura desde os tempos do ciclo da borracha. Aliás, o modelo extrativista vegetal contribuiu para esta configuração espacial no Amazonas, uma vez que a instalação de infraestrutura nos lugares de extração quase não era necessária e a manutenção das condições naturais, sem a retirada de florestas, sem abertura de estradas, até porque os rios já funcionavam como tal, era o suficiente e até recomendável para continuar tendo o que explorar, de onde extrair. Para Oliveira (2000):

[15] A Conta de Consumo de Combustíveis foi instituída pela Lei nº 5.899, de 05 de julho de 1973, e regulamentada pelo Decreto nº 73.102, de 07 de novembro de 1973. Aplicada inicialmente nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste, posteriormente, foi estendida também para os sistemas interligados das regiões Norte e Nordeste, visando dar continuidade ao suprimento de energia elétrica aos sistemas distribuidores, garantindo o fornecimento de combustíveis utilizados nas centrais geradoras termelétricas. A partir da promulgação da Lei nº 12.111/2009, não há mais previsão de data para o encerramento das atividades desse fundo setorial.

> A existência de pequenas cidades, distribuídas de forma linear, com infraestrutura urbana mínima, localizadas quase sempre nas margens dos rios e sem articulação entre si, decorre do tipo de atividade econômica baseada no extrativismo vegetal, com produtos destinados à exportação em estado *in natura* ou no máximo semibeneficiados. Este tipo de atividade não contribuiu para a criação de infraestrutura visando à transformação da matéria-prima na própria região. Em decorrência, tampouco havia a criação de atividades urbanas complementares à transformação da matéria-prima que exigisse concentração de mão de obra, o que poderia ensejar a criação de novas vilas. (OLIVEIRA, 2000, p. 200).

Findo o ciclo da borracha, a produção social e econômica do Amazonas concentra-se em Manaus. Pela infraestrutura que a cidade dispunha e mesmo com a crise econômica e social, Manaus continuará a cidade com melhores possibilidades e condições de vida estimulando assim a migração do interior para a capital.

A criação da Zona Franca e a instalação do PIM, no fim da década de 1960, reforçou a concentração na capital, propiciando o crescimento urbano acelerado da cidade e sem o predomínio do planejamento urbanístico do Estado. Essa concentração da economia e do urbano-industrial em Manaus resulta, consequentemente, em uma debilidade das redes de infraestruturas e serviços nos municípios do interior (como se pretende detalhar mais adiante), pois, como se entende, toda infraestrutura criada privilegia a produção para a acumulação e este é o curso da produção capitalista.

Nos tempos atuais, isto é, durante a primeira década do século XXI, o PIM continua atraindo empreendimentos industriais e concentrando os investimentos em infraestrutura, como energia e transporte, além dos diversos serviços, dos mais simples aos mais complexos. Enquanto isso, os municípios do interior do Estado, em geral, permanecem com dificuldades logísticas, com baixa qualidade dos serviços, quando disponíveis, e em precárias condições para seus moradores, ratificando a dominação e apropriação do espaço para os interesses do capital.

A concentração em Manaus demanda cada vez mais a instalação de infraestrutura, de mais energia elétrica, telecomunicação, de mais equipamentos e serviços urbanos. Observa-se, no entanto, empreendimentos que contam com elevadas montas do dinheiro público, como foi o gasoduto Coari-Manaus; uma obra da Petrobrás, financiada pelo BNDES, e que não tinha como prioridade atender diretamente as demandas da população em geral. Ao mudar a matriz energética, pretendia-se dar segurança do fornecimento de energia, depois dos constantes

apagões e irregularidades na transmissão, também foram previstos diversos usos para o gás, como no processo produtivo das fábricas do PIM.

No entanto, as demandas não foram atendidas. Os investimentos que deveriam vir para melhorar as condições do desenvolvimento econômico, por exemplo, com a redução da tarifa de energia para os contribuintes, o que seria possível já que houve uma mudança na fonte energética, não ocorreu. O preço do gás natural é muito mais em conta do que o do diesel usado nas termelétricas. A Petrobrás explicou que devido aos investimentos feitos em ampliação e manutenção da rede e especialmente às mudanças e adequações necessárias nas usinas termelétricas que passaram a ser abastecida com gás natural, em vez do óleo diesel, a redução da tarifa não foi possível.

Com o exemplo do gasoduto Coari-Manaus, pode se compreender que os investimentos em grandes obras como a ponte, geralmente, não cumprirão o propósito direto de atender necessidades básicas e fundamentais que melhorem as condições de vida, como educação, saúde e geração de emprego e renda.

A urbanização acelerada, fruto da implantação de grandes obras ou da instalação de indústria em uma determinada região, além das questões sociais e estéticas, produz ainda uma modernização do território, com a instalação de algumas infraestruturas (transporte urbano, energia elétrica) e disponibiliza para quem tem crédito, os diversos aparelhos eletrônicos e diferentes objetos de uso pessoal. Entretanto, grande parcela dos habitantes do Estado não tem acesso à educação ou tratamento de saúde; muitas residências não possuem condições mínimas de saneamento, nem de esgoto sanitário; são muitos os domicílios, mesmo em Manaus, onde não há sequer água encanada com tratamento necessário, também não há coleta regular de resíduos sólidos.

A criação da Região Metropolitana de Manaus e, concomitante a este processo, a construção da ponte Rio Negro seguem e conjugam-se a esta lógica de produção do espaço, predominante há tempos também no Amazonas, uma lógica da concentração em Manaus, da urbanização acelerada e de uma modernização do território, sem, entretanto, produzir desenvolvimento regional, especialmente nos municípios do interior do Estado.

Diante disso, entende-se que, para discutir e compreender as transformações socioespaciais, intensificadas com as grandes ações do Estado e do

capital, neste espaço urbano-regional, é preciso atentar às condições materiais da organização do espaço urbano-regional. Porque, embora se possa, em um primeiro momento, enfatizar as condições topográficas, a história da ocupação e das relações estabelecidas entre os lugares são também importantes para a análise das transformações. Nesse sentido, os conceitos de sítio e situação discutidos por Dollfus (1972), bem como o processo de reestruturação do espaço, conforme compreendido por Lencioni (1998), são fundamentais para as análises que nos propusemos a fazer.

As noções de sítio e situação são resgatadas, pois, conforme se tem observado, os investimentos do Estado e do capital acontecem em determinados recortes espaciais onde há interesses na exploração de um recurso ou sob o discurso de promover condições para o desenvolvimento regional, mesmo onde aparentemente não teria nenhum interesse imediato. As relações socioespaciais, a relação entre os lugares, construídas ao longo do tempo, podem ainda ser compreendidas observando-se as distâncias e os meios de interligação entre esses lugares.

Também considerando a estrutura então existente e as novas estruturas que se vão produzindo no espaço urbano-regional a partir dessas ações do Estado e do capital, é que se insere o conceito de reestruturação do espaço. Para discutir e compreender as transformações socioespaciais em Iranduba e Manacapuru é também preciso considerar o sítio e situação desses municípios em relação a Manaus, pois esta é a principal cidade, o principal centro urbano que polariza toda a Amazônia ocidental brasileira.

A seguir, apresentamos uma caracterização dos municípios integrantes da RMM e algumas informações gerais sobre o desenvolvimento urbano-regional dessa região próxima a Manaus, bem como dos municípios de Iranduba e de Manacapuru, como, por exemplo, sobre o crescimento das cidades, a dinâmica demográfica, as condições de vida e de saneamento.

1.4 Caracterização geral dos municípios da Região Metropolitana de Manaus

A RMM é formada pelos municípios de Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Manacapuru, Manaus, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva e possui uma área territorial de 101.474 Km^2, o que supera o tamanho do Estado de Santa Catarina ou, ainda, maior que o território de Portugal.

A criação da RMM ocorreu em condição semelhante à maneira da criação da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), analisada por Accioly (2009). Essas ações não fogem à lógica capitalista de produção do espaço, que de maneira complexa e contraditória realiza a articulação de alguns pontos do local com o global e também produz a fragmentação socioespacial e a homogeneização dos espaços.

Accioly destaca que

> A institucionalização da RMF obedeceu a critérios diferentes das demais regiões metropolitanas do Sul e Sudeste, onde já se comprovava o fenômeno de metropolização. [...] inexistiam naquele momento em Fortaleza, indícios de conurbação, complementaridade nas relações econômicas intermunicipais, movimentos pendulares e distribuição das funções urbanas e serviços comuns entre os municípios limítrofes. [...] Vivencia-se na década de 1970, intensas mudanças econômicas, sociais, políticas e culturais no País, propiciadas pela modernização de parte do território, criando as condições favoráveis ao capital corporativo e à internacionalização da economia. O papel dos fluxos financeiros foi importante na reestruturação do espaço mediante a conjugação de financiamentos nacionais e internacionais, principalmente em obras de infraestrutura (energia, rodovias, saneamento) de forma a atender as estratégias políticas de descentralização industrial e habitacional (ACCIOLY, 2009, p. 112).

Assim, entendemos que a RMM é resultante mais de uma vontade política do que de um processo espacial. Diferencia-se fisicamente das regiões metropolitanas em seu conceito clássico, por exemplo, porque não há conurbação de seus espaços urbanos, no entanto, não foge à regra de ter uma cidade polarizadora e de seus municípios manterem ligações econômicas, evidentemente não ao mesmo nível de integração de outras regiões metropolitanas brasileiras, seja por suas características físico-territoriais, seja pela falta de conexão rodoviária entre os municípios ou ainda pelo seu processo de instituição, seu processo de formação.

Na figura 10 abaixo, em que se visualiza a proposta de integração com sistema viária na RMM, é possível observar também as características dos

municípios com áreas territoriais extensas e as cidades praticamente isoladas, o que é uma peculiaridade das unidades administrativas do Amazonas, propriedade esta que ocorre não apenas na Amazônia brasileira, mas inclusive na internacional.

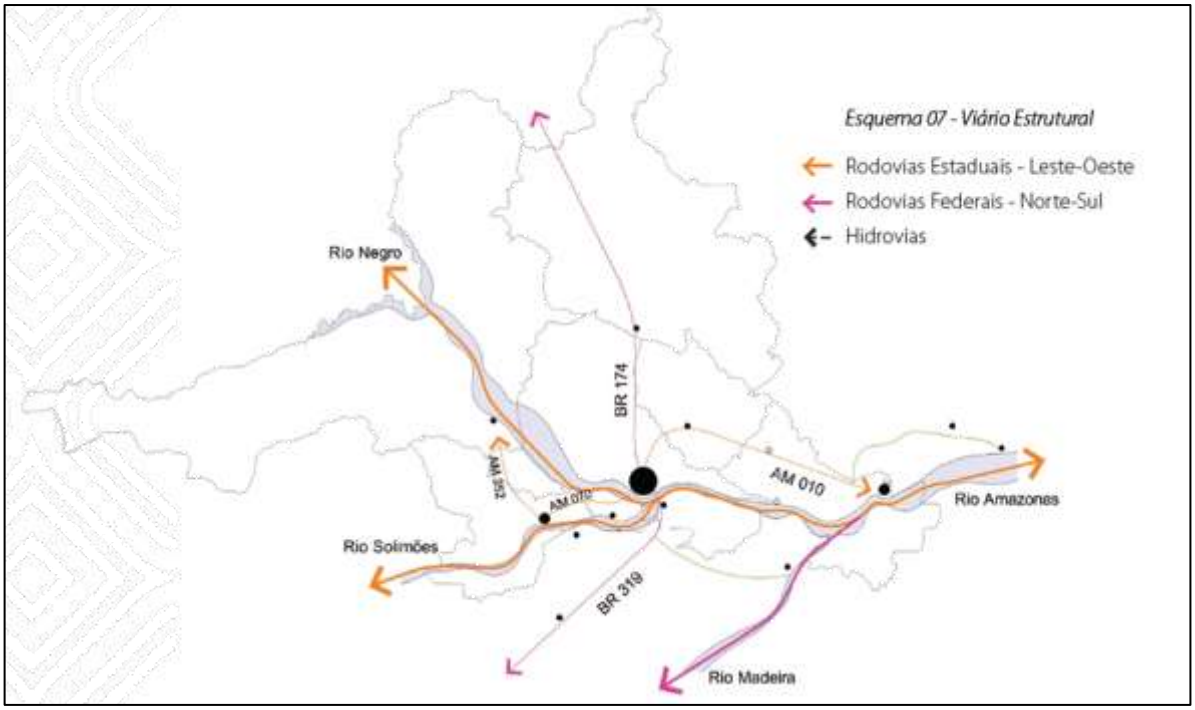
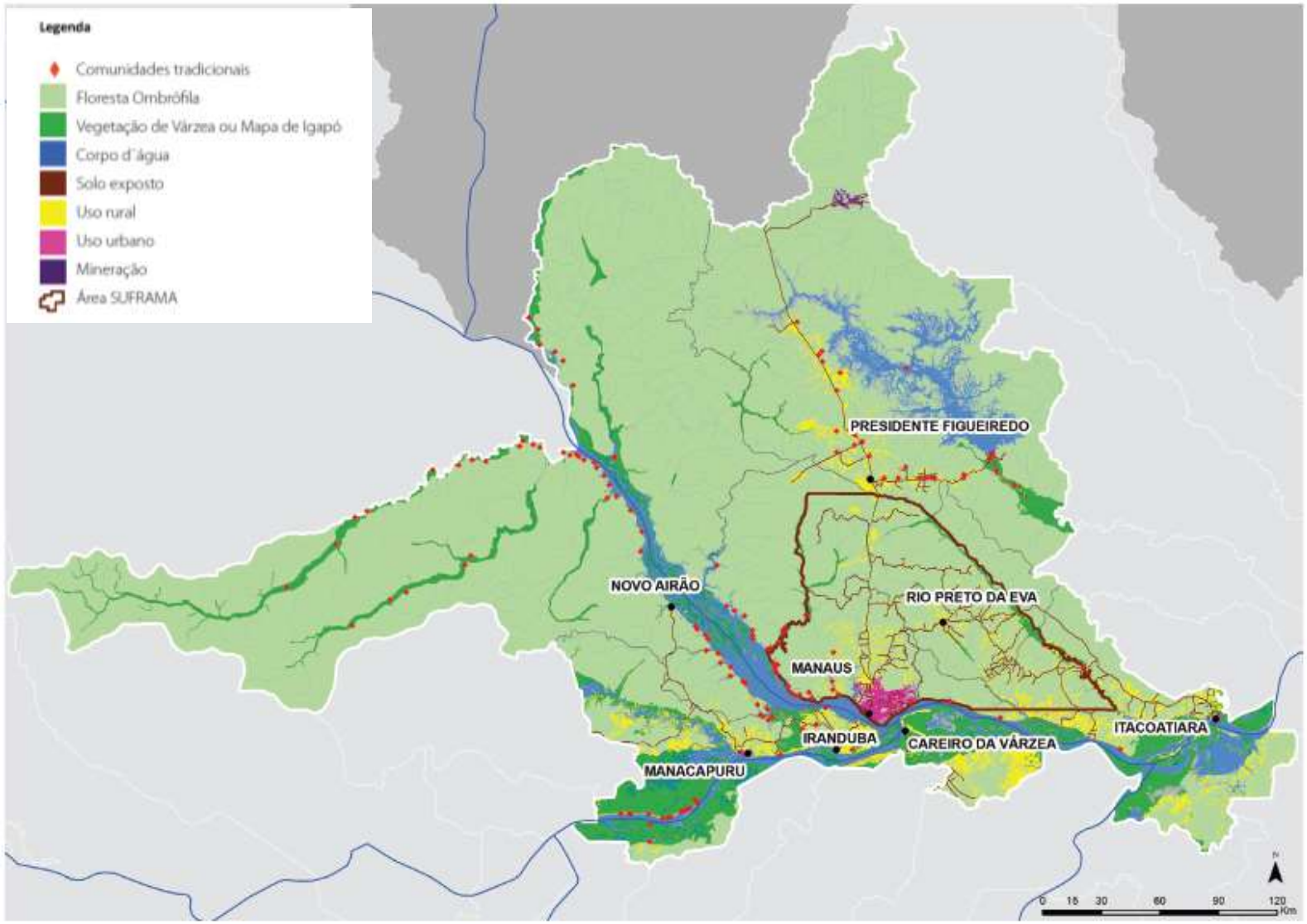


Figura 10 – Região Metropolitana de Manaus: proposta de Integração viária
Fonte: (PDRMM, 2010, p. 86)

Algumas destas rodovias mostradas na figura 10 acima são tão somente ilustrações, a exemplo da BR-319, que ligaria Manaus a Porto Velho, e há anos o Estado promete reconstruí-la. Para usá-la, pelo menos no trecho trafegável, é preciso ir ao porto da CEASA, zona leste da cidade de Manaus, e fazer a travessia do Rio Solimões por balsa com duração de aproximadamente uma hora, sem contabilizar o tempo de espera nas filas. A rodovia BR-319 encontra-se em péssimas condições de trafegabilidade e em muitos trechos não existe camada asfáltica, sendo impossível transitar com carros pequenos. Mesmo caminhões e carros tracionados têm dificuldades de trafegar em razão dos vários trechos não asfaltados. Na tabela 1 a seguir, apresentamos algumas informações gerais desses municípios integrantes da RMM. Destacamos, dentre outras informações, as distâncias e o tipo de integração das sedes municipais à cidade de Manaus, pois esta condição é essencial para a distinção destes lugares e sua relação com a capital.

Municípios	Data de Criação	Área Km^2	Pop. Total	Pop. Urbana %	Distância de Manaus /Tipo de Integração	Domicílios Particulares Permanentes	Domicílios c/Energia Elétrica %	Domicílios Abastec. de água %
Careiro da Várzea	30-12-1987	2631,12	23930	4,18	32 km/fluvial	5758	86,92	11,25
Iranduba	10-02-1981	2215,03	40781	71,06	22 km/rodofluvial	9797	88,91	61,75
Itacoatiara	10-12-1957	8891,99	86839	66,97	266km/rodofluvial	19835	83,59	73,35
Manacapuru	16-07-1932	7329,23	85141	70,68	84 km/ rodofluvial	18165	81,99	55,57
Manaus	24-10-1848	11401,05	1802014	99,49		460844	97,83	75,49
Novo Airão	19-12-1955	37771, 24	14723	64,52	183km/rodofluvial	3152	74,84	54,54
Presidente Figueiredo	10-02-1981	25422,23	27175	47,84	107km/rodoviário	7226	90,08	57,89
Rio Preto da Eva	10-12-1981	5813,19	25719	47,46	57 km/rodoviário	6094	95,00	46,70
RMM	**30-05-2007**	**101475,12**	**2106322**	**93,81**		**530871**	**96,20**	**73,08**

Tabela 1 – Região Metropolitana de Manaus: caracterização geral dos municípios integrantes.
Fonte: IBGE, 2010/IPEA, 2012. Org. do autor.



Mapa 2 – Região Metropolitana de Manaus: uso da terra
Fonte: Consórcio VETEC/VALENTE (PDRMM, 2010, p. 171).

Iranduba e Manacapuru possuem mais de setenta por cento (70%) de sua população residente na zona urbana, e mesmo parte de suas zonas rurais está situado na estrada Manoel Urbano, rodovia que liga Manaus as duas cidades. Esta situação geográfica dos municípios e mesmo da zona rural, tem possibilitado diversas e intensas transformações socioespaciais em função das novas dinâmicas de interação e integração com a capital.

O município de Iranduba está situado entre os Rios Negro e Solimões. Ele é o único município do estado do Amazonas com esta condição, possuindo terras de igapó[16] banhadas pelo Rio Negro e terrenos de várzeas banhados pelo rio Solimões. Com uma extensão territorial de 2.215 km^2, Iranduba faz limites com os municípios de Manaus e Novo Airão, ao norte; Manacapuru e Manaquiri, a oeste e sul; e com o Careiro e o Careiro da Várzea, pelo lado leste. Sua população de 40.781 habitantes, conforme o censo do IBGE (2010), o coloca como o quarto maior dentro da RMM.

O município de Manacapuru, com um pouco mais de 85 mil habitantes, é o terceiro em população na RMM e possui a extensão territorial de 7.329 km^2. Limita-se com seis municípios, todos menores: ao norte, Novo Airão; ao sul, Beruri; ao leste, Iranduba e Manaquiri; e ao oeste, Anamã e Caapiranga. No recorte espacial da pesquisa (mapa 1), destacamos os municípios de Iranduba e Manacapuru, com suas sedes localizadas, respectivamente, a 22 km e a 84 km de distância de Manaus.

Iranduba e Manacapuru têm sua importância estratégica para a capital Manaus, pois além de polo cerâmico, também são o maior produtor de frutas e verduras da RMM. Seus espaços de lazer, especialmente os balneários naturais, têm sido as opções preferidas pelos manauaras nos fins de semana. Com a ponte Rio Negro, os municípios tanto ampliam essas funções como passam a exercer outras, de importância para Manaus. Eles transformam-se em espaços de exploração imobiliária, lugares para expansão do comércio e uma possibilidade de descentralização das atividades industriais.

Quanto ao papel exercido pelas cidades de Iranduba e Manacapuru, no contexto regional do estado do Amazonas, ambas são postas como centros locais,

[16] No relevo do Amazonas há três configurações predominantes: a terra firme, onde geralmente estão assentadas as cidades; os terrenos de várzeas, que são terrenos inundados ou inundáveis; e o Igapó que é “floresta inundada pelos rios de água preta ou clara, com solo geralmente arenoso e que sustenta uma vegetação mais pobre que a mata de várzea (árvores baixas e tortuosas), além de uma diversidade faunística menor.” (DIEGUES, 2002, p. 74).

conforme descrito no documento das Regiões de Influência das Cidades – REGIC-2007 produzido pelo IBGE, 2008. Neste documento, a metodologia aplicada atenta para as ramificações, infraestruturas existentes e para as relações que cada cidade estabelece com seu entorno e com os lugares mais distantes.

No caso de Iranduba, sua relação é dada expressivamente com Manaus pela produção e comercialização de frutas, verduras e pela construção civil, com o fornecimento de telhas e tijolos. Considerando que sua infraestrutura e equipamentos urbanos são quase inexistentes, comparando-se a Manaus, entendemos que ela é ofuscada. Nesse sentido, de igual modo, a cidade de Manacapuru é compreendida como um *centro local* pelo REGIC, quando analisa a rede urbana do Amazonas.

Contudo, neste mesmo documento do IBGE, observamos que, em relação à intensidade de relacionamento empresarial com Manaus, dentro do estado, Manacapuru só perde para Itacoatiara, outra importante cidade do Amazonas, também da RMM e que está situada na confluência dos rios Madeira e Solimões, a leste de Manaus.

Em um estudo regional, realizado no mesmo período em que se colheram as informações do REGIC, porém atentando-se para as dinâmicas entre os lugares e as articulações de comércios e serviços, observou-se que Manacapuru figura como *cidade média com responsabilidade territorial*, cuja importância não é apenas para o próprio município, mas para aqueles menores ao seu redor, e Iranduba como uma *cidade pequena com dinâmica econômica externa*, embora a atividade econômica responsável por seu desenvolvimento não agregue valor nem local nem regionalmente (SCHOR; COSTA, 2008). Tais condições ocorrem em razão de suas proximidades de Manaus, com integração por rodovias, o que lhes possibilitam apresentar maior quantidade e variedade de comércios e serviços.

Em outros trabalhos de pesquisas, realizado pelo Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira (NEPECAB), observamos que a cidade de Manacapuru é o principal entreposto de produtos regionais, tais como peixe, farinha e madeira, trazidos dos municípios situados à montante do Rio Solimões, pois a partir de Manacapuru é possível se chegar a Manaus via terrestre, conforme já afirmamos acima.

Vale notar que Manacapuru é o terceiro maior colégio eleitoral do Estado, ficando atrás apenas de Manaus e Parintins, provavelmente é por esta razão que a administração estadual busca implantar infraestrutura, o que dá condições para a instalação de comércios e serviços e estes, por sua vez, como são dependentes e atraentes da circulação de mais pessoas estimulam a formação de outros círculos de cooperação na produção da vida e do espaço. A cidade é lembrada ainda por seu Festival das Cirandas, realizado todos os anos, desde 1989, nos meses de agosto ou setembro, fazendo parte do calendário de eventos culturais do Estado.

No caso de Manacapuru, o acesso fluvial tem servido especialmente para sua relação com comunidades da zona rural e demais lugares circunvizinhos onde se pode chegar por barcos. Desse modo, a cidade de Manacapuru funciona como o ponto de acesso para Manaus, e especialmente uma alternativa mais rápida para se chegar à capital, devido sua ligação rodoviária, que a torna mais próxima de Manaus do que a cidade do Careiro da Várzea que embora distante a 32 km de Manaus, tem ligação apenas por transporte fluvial.

O município de Careiro da Várzea, conforme se pode notar, apresenta um baixo percentual de população residente na zona urbana, sendo aproximadamente mil habitantes conforme os dados do IBGE (2010). Os moradores da zona rural deste município, apesar das dificuldades de transporte para Manaus, mantêm ligação com a capital, possivelmente com maior intensidade do que com sua sede municipal, e isso pode ser creditado, sobretudo pela baixa oferta de serviços e comércios disponíveis, enquanto que na cidade de Manaus o ribeirinho e morador da zona rural não dará viagem perdida, além do diferencial no preço dos produtos.

Essa peculiaridade de Careiro da Várzea ter uma baixíssima população urbana pode ser compreendida pelas características do relevo. A sede municipal está situada em área de várzea, formação alter do chão, diferente dos demais, cuja sede municipal situa-se em terra firme, concentrando assim os habitantes na zona urbana. No caso de Manaus, quase cem por cento (100%) das pessoas moram na zona urbana, a capital quase não tem moradores na zona rural, apesar da grande extensão territorial do município.

Esses percentuais de população urbana/rural, para o qual chamamos a atenção, não são apenas para indicar o *grau de urbanização* do município, mas também para refletirmos sobre a relativa concentração de população nas sedes

municipais, considerando a extensão territorial dos municípios da RMM. Nesse aspecto, é possível observar ao menos algumas características de formação da cidade, como a aglomeração populacional, a organização do poder político e a presença do mercado, conforme discute Singer (2010). Estes elementos estimulam a necessidade e a oferta dos serviços, possibilitam as trocas e propiciam a formação da divisão social do trabalho e das instituições sociais, elementos marcantes na formação da cidade.

A quantidade de domicílios particulares permanentes que apresentamos pode nos ser útil para avaliarmos o volume de ocupação da terra urbana, a dimensão aproximada da área construída nestes espaços. Por sua vez, quando indicamos o percentual de unidades domiciliares que possuem os serviços de energia elétrica e abastecimento de água, buscamos ilustrar a carência dessas cidades e a ineficácia das redes pública de serviços que não alcançam todos os domicílios e, portanto, todos os cidadãos. No caso da rede de esgoto, esta sequer pode ser posta como parâmetro, porque seria muita distorção apresentá-la como um indicador, pois mesmo Manaus, a cidade principal, possui uma rede pública de esgotamento sanitário que cobre apenas 35% dos domicílios.

De acordo com dados preliminares do censo demográfico do IBGE (2010), no Amazonas, dos 759.138 domicílios com banheiros ou sanitários, apenas 26% têm rede de esgoto ou pluvial, 17% possuem fossa séptica e a maioria, quase 51% têm outro tipo de esgotamento sanitário. Em nível de Brasil, estes números melhoram um pouco, pois 55% dos domicílios têm rede de esgoto ou pluvial, 11% possuem fossa séptica e 30% tem esgotamento sanitário de outro tipo. Como se pode notar, as condições sanitárias existentes no Amazonas estão muito abaixo da média nacional.

Quanto ao abastecimento de água, mais de trinta por cento (30%) dos domicílios nos municípios de Iranduba e Manacapuru não têm acesso à rede pública. Ter água encanada em casa do serviço público de abastecimento poderia significar ter água tratada, muito embora as condições de distribuição e armazenamento necessários não garantam esta qualidade, até porque não se tem água na torneira disponível durante o dia todo.

No caso da rede de energia elétrica, os números apresentam relativa melhoria. O percentual de domicílios não servidos é bem menor, porém ainda é

elevado, mais de 10% em Iranduba e quase 20% dos domicílios em Manacapuru não têm energia elétrica. Vale registrar que esses números foram coletados já depois do desenvolvimento do programa Luz Para Todos do Governo Federal, o qual foi fundamental para melhorias nesse quadro dos municípios ao redor de Manaus. Entretanto, é válido registrar que o Amazonas foi um dos estados em que este programa do Governo não atingiu suas metas iniciais de universalização da energia, deixando de atender especialmente as cidades mais distantes da capital. Mas por quais razões isso não teria acontecido? Seria o mero descaso político ou as especificidades regionais do Amazonas contribuíram para esse resultado?

De acordo com o Relatório da Eletrobrás Amazonas Energia (2010), não parece ser apenas pouca vontade política dos responsáveis pelo andamento do programa ou ainda falta de cobranças, pois a sociedade tem feito isso, pelo que observamos na imprensa. No entanto, vemos que as especificidades regionais mais uma vez entram em cena: a distância entre os lugares, a dispersão dos aglomerados urbanos, a densa floresta, o elevado índice pluviométrico e a densa rede de drenagem dificultam a implantação de postes e de cabos para a rede de distribuição.

Os serviços de rede de energia elétrica, rede de águas, saneamento básico, sistema de transportes e sistema de comunicação são condições fundamentais para o desempenho da produção e reprodução socioespaciais. Saneamento básico, sistema de transportes e sistema comunicação são precaríssimos em quase toda a Amazônia e na RMM não é diferente.

A dispersão da população formando pequenos aglomerados na maioria dos municípios e inclusive nas zonas urbanas, como é o caso de Iranduba e Manacapuru, pode ser um elemento contribuinte para as dificuldades de instalação e realização dos serviços em redes, dos serviços coletivos e públicos, contudo ela especialmente ratifica as especificidades do espaço urbano-regional.

Estas especificidades regionais da escala espacial vêm à tona, provavelmente por causa do modelo, do tipo de distribuição de serviços que se propõe reproduzir no Amazonas. Seria muito mais benéfico à região e ao desenvolvimento regional se as soluções propostas e implantadas fossem pensadas a partir do que se tem e não *mudar* o que já se tem, por meio da reprodução dos modelos, daquilo que foi implantado em outros lugares e sob as condições físico-territoriais completamente diferentes.

Quando se realiza um projeto reproduzindo o modelo que serve a outro lugar, em condições físico-ambientais diferentes da região, costuma resultar em grandes desastres. Um exemplo disso são as hidrelétricas, como avalia Becker (1998):

> A experiência de implantação de usinas hidrelétricas indica efeitos perniciosos para o meio ambiente, decorrentes da criação de grandes lagos pelas barragens. Eles têm levado à eliminação substancial de florestas por submersão. A construção de reservatórios como o de Balbina (Amazonas) e de Samuel (Rondônia) demonstra que os impactos são superiores à produção de energia. [...] Além do que, têm efeitos danosos sobre a fauna dos rios, incapaz de viver em espaços restritos. (BECKER, 1998, p. 88)

Tais leituras são equivocadas e se faz pouco caso das especificidades regionais, infelizmente não é uma exclusividade destes municípios da RMM ou da Amazônia Ocidental brasileira. Essas condições podem ser encontradas em diversos outros lugares onde o processo de homogeneização dos espaços, projetado pela reprodução capitalista do espaço, tem se manifestado. Evidentemente tais leituras e ações contribuintes na produção e nas transformações socioespaciais são dirigidas pelo Estado (União, Estado e Município) como provedor da economia local-regional na RMM.

Nos municípios da RMM, o setor da economia com maior percentual de pessoal ocupado é, de modo geral, a administração pública; com exceção de Manaus mais da metade do pessoal empregado formalmente está abrigado no setor público nessa região, evidenciando que os municípios não têm vida econômica própria e o quanto a economia local é dependente dos empregos do estado. Os números de empregos formais no setor de indústria de transformação, nos municípios da RMM, são muito tímidos, salvo Manaus, conforme podemos verificar na tabela 2 a seguir.

Setores	Careiro da Várzea	Iranduba	Itacoatiara	Manacapuru	Manaus	Novo Airão	Presidente Figueiredo	Rio Preto da Eva	Total RMM
Extrativa Mineral	-	-	8	-	283	-	91	-	382
Indústria de transformação	-	830	1079	828	113578	2	788	17	117122
Serviços industriais de utilidade pública	10	48	89	45	4578	10	111	19	4910
Construção Civil	-	2	18	32	22900	1	234	34	23221
Comércio	2	150	1366	863	73123	31	164	112	75811
Serviços	11	186	1388	419	145076	95	241	316	147732
Administração Pública	864	2363	4553	2823	131729	436	2198	1425	146391
Agropecuária. extração vegetal. caça e pesca	-	180	139	84	1.162	-	813	198	2576
Total de empregos formais	887	3759	8640	5094	492429	575	4640	2121	518145
Percentual (%) de empregados no munic. em relação a total RMM	0,17	0,73	1,67	0,98	95,04	0,11	0,90	0,41	100,00

Tabela 2 – Região Metropolitana de Manaus: setores da economia e os empregos formais (dez./2010)
Fonte: RAIS/MTE. Elaboração do autor, 2012.

Quando se analisa o número de empregos formais na RMM, vemos que em termos absolutos e percentuais a participação de Manaus é exageradamente maior em todos os setores aqui listados, entretanto, observando apenas os demais municípios, os quais não possuem uma política específica de assentamento industrial, observamos que, no setor de *Indústria de transformação,* temos em primeiro lugar Itacoatiara com 1.079 ocupados e, logo em seguida, Iranduba com 830 e depois Manacapuru com 828 trabalhadores ocupados. Itacoatiara, situada um pouco mais distante de Manaus, quando comparamos com Iranduba e Manacapuru, possui uma dinâmica econômica influenciada pelo terminal portuário, situado na confluência dos Rios Madeira e Amazonas. O rio Madeira é o caminho de escoamento da soja e seus derivados produzidos na região Centro-Oeste brasileira.

Quanto ao número de estabelecimentos empresariais e a quantidade de pessoal ocupado total (formal e informal) nos municípios da RMM, disponibilizamos na, tabela 3, a situação no período de 2006 a 2010. O IBGE ainda não disponibilizou em seu sistema de recuperação automática (SIDRA), a sistematização das informações sobre os estabelecimentos empresariais para o ano de 2010. Este dado (estabelecimentos empresariais e pessoal ocupado) pode nos servir, dentre outras interpretações, para avaliar a (des)centralização do capital produtivo, a modernização do sistema de produção, com suas inovações técnicas e organizacionais ou ainda a fuga de investimentos de um lugar para outro (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Municípios	Estabelec. empresariais*				Pessoal ocupado total**				
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009	2010
Careiro da Várzea	22	41	21	41	675	742	713	817	887
Iranduba	139	123	155	172	2668	2424	2843	2835	3759
Itacoatiara	839	820	930	1045	7336	8101	8076	8699	8640
Manacapuru	910	721	918	884	3232	5237	4850	4351	5094
Manaus	19611	20779	21798	22979	411808	441117	458853	477793	492429
Novo Airão	101	143	160	104	651	705	449	726	575
Presidente Figueiredo	171	275	207	245	3780	4847	4144	4050	4640
Rio Preto da Eva	88	114	96	112	1384	1335	1718	1352	2121
RMM	**21881**	**23016**	**24285**	**25582**	**431534**	**464508**	**481646**	**500623**	**518145**

Tabela 3 – Região Metropolitana de Manaus: estabelecimentos empresariais e pessoal ocupado total (2006-2010)
Fonte: IBGE - Cadastro Central de Empresas/RAIS/Ministério do Trab. Emprego.
* Refere-se a todas as empresas com unidades locais, identificadas pelo número do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica, onde são desenvolvidas uma ou mais atividades econômicas.
** Pessoas efetivamente ocupadas em 31 de dezembro do ano de referência do Cadastramento Central de Empresas (CEMPRE), incluindo pessoas assalariadas com e sem vínculo empregatício, bem como proprietários e sócios com atividade na unidade.

É válido destacar que estes dados da tabela 3 se referem a um momento anterior à inauguração da ponte Rio Negro e embora não se possa afirmar com números, é perceptível o significativo crescimento dos setores de comércio, dos serviços em geral e da construção civil, nos municípios de Iranduba e Manacapuru, a partir do funcionamento da ponte Rio Negro.

Manacapuru teve uma redução do número de estabelecimentos empresariais no período de 2006 a 2009, sendo que esta diminuição foi maior de 2006 para 2007, entretanto, a quantidade de pessoal ocupado cresceu consideravelmente. Em 2007, a construção do gasoduto Coari-Manaus estava em fase de finalização e as empresas responsáveis pelo empreendimento fixaram suas operações neste município. Já o município de Iranduba, que também teve uma redução de estabelecimentos entre os anos de 2006 e 2007, experimentou um aumento do número de pessoal ocupado total a partir de 2008, quando se iniciam as atividades de construção da ponte Rio Negro.

Municípios	Principais Informações
Careiro da Várzea	O menor município da RMM em termos populacionais. Trata-se de um município extremamente rural. Apenas 5% de sua população, cujo total é menos de 24 mil habitantes, residem na sede municipal, também chamada de Vila do Careiro da Várzea.
Iranduba	A cidade mais próxima de Manaus. Município produtor de telhas, tijolos e de frutas e verduras (melancia, mamão, pimentão, couve, cheiro verde e cebolinha). Sua produção atende, especialmente, o mercado em Manaus. Em Iranduba funcionam dois frigoríficos de peixes. O maior é o "Iranduba Frigorífico de Pescados Ltda" (antigo Friúba, cujo nome mudo em 2001). Ele trabalha com peixes lisos, também chamados de peixes de couro (Mapará, Surubim, Dourado, Filhote), que são a maioria, e também com peixes de escama (jaraqui, pacu, aracu, curimatã, tucunaré, cubiu). O outro é o Frigorífico Dourado Ltda, que segue o mesmo padrão de produção do Iranduba Frigorífico de Pescados Ltda. Ambos possuem registro no Sistema de Inspeção Federal (SIF).
Itacoatiara	O segundo maior município, em população, da RMM. A economia de Itacoatiara é formada pela produção agrícola rural; pela pequena indústria madeireira e pelo terminal de portuário de cargas (entreposto de soja).
Manacapuru	Lembrada pelo Festival de Cirandas, realizado todos os anos no mês de agosto, Manacapuru possui uma intensa dinâmica comercial. Como Iranduba, também é produtora de cerâmicas, de frutas e verduras. Além de ser um importante entreposto para municípios vizinhos, articulando a relação com Manaus. No porto da cidade ainda encontramos Frigoríficos de Peixe, o Frigopesca, por exemplo, que tem capacidade de armazenamento de 4500 toneladas e distribui seus produtos para todo Brasil, especialmente para as cidades de Goiânia, São Paulo e Brasília. O município é ainda o maior produtor brasileiro de fibra vegetal de juta e malva.
Manaus	Sede da RM. A concentração na capital é, sem dúvida, a principal característica desse espaço urbano-regional.
Novo Airão	O maior município em extensão territorial. Contudo, quase 90% de suas terras são pertencentes ao Sistema de Unidades de Conservação. Nele, encontramos Anavilhanas – o maior arquipélago de ilhas fluviais do mundo.
Presidente Figueiredo	Nesse município, localiza-se a Hidrelétrica de Balbina (rio Uatumã), construída no final dos anos 1980, e a Mina do Pitinga (Mineradora Taboca), local de exploração mineral de estanho iniciada também na década de 1980. O município é lembrado, sobretudo por suas lindas cachoeiras (balneários) e por suas cavernas, elementos de exploração do turismo de aventura.
Rio Preto da Eva	Nesse município, localizam-se o Distrito Agropecuário da Secretaria de Estado da Segurança Pública do Amazonas (SUFRAMA) e a Fazenda Experimental da UFAM. A economia tem por base a produção rural. A criação de peixes, a produção de laranjas e a plantação de gramas são algumas de suas atividades.

Quadro 1 – Região Metropolitana de Manaus: síntese sobre cada município (2012)
Fonte: Elaboração do autor, 2012.

Quanto ao município de Presidente Figueiredo, o destaque é da indústria extrativa mineral. A Mina do Pitinga, localizada a 300 km de Manaus, possui densas reservas de cassiterita e columbita. Dentre os produtos oriundos desses minérios estão o estanho, o chumbo e a liga de ferro; produzidos pela empresa de mineração Taboca, desde os anos 1980, e exportados para os mercados europeu e norte-americano.

Conforme dados do Anuário Mineral Brasileiro (2010, p, 20), os valores da produção mineral comercializada em 2009 mostram que a participação do Amazonas no mercado regional (região Norte brasileira) foi de 2,44% e, em nível nacional, apenas 0,63%. O estado do Pará foi responsável por 89,79% e 23,37% respectivamente. A produção do Amazonas, apesar de ser pouco representativa nos contextos regional e nacional, é quase toda ela concentrada no município de Presidente Figueiredo.

A Região Metropolitana de Manaus tem um Produto Interno Bruto (PIB) de R$ 40 bilhões, o que representa oitenta e cinco por cento (85%) do PIB do estado. Convém destacar a concentração dessa riqueza em Manaus, que conforme dados do IBGE 2008, só a capital representa mais de oitenta por cento (80%) do PIB do Estado, evidenciando que quase toda geração de riqueza, nesta unidade federada, restringe-se praticamente a Manaus.

Na tabela 4 a seguir, apresentamos a distribuição do PIB dos municípios da Região Metropolitana de Manaus. Incluímos o grau de *dependência pública*[17] a fim de esclarecer que o elevado percentual do PIB no setor de serviços está muito relacionado aos serviços oferecidos pelo poder público, seja municipal, estadual ou federal.

[17] O grau de dependência pública (dos municípios) pode ser compreendido pelo percentual que as transferências e repasses da União e do governo Estadual representam na receita total dos municípios. Conforme o IBGE (2004, p. 24), “quanto maior o peso das receitas tributárias e quanto menor a peso das receitas de transferências, em relação ao total geral das receitas, menor o grau de dependência do município. Por outro lado, a maior capacidade de arrecadação tributária e o menor peso das transferências correntes da União traduzem uma maior capacidade de geração de renda e emprego do município e de seu respectivo estado”. IBGE – Pesquisa de Informações Básicas Municipais. Rio de Janeiro, 2004.

Municípios da RMM	PIB x (R$ 1.000)	% PIB Agropecuária	% PIB Indústria	% PIB Serviços	% PIB Impostos	Dependência Pública %
Careiro da Várzea	110363,76	17,94	10,36	69,26	2,44	56,30
Iranduba	168051,64	23,31	13,09	58,50	5,10	41,15
Itacoatiara	822214,61	33,32	13,20	47,53	5,95	20,93
Manacapuru	372365,83	16,92	10,81	67,48	4,79	44,41
Manaus	38116495,35	0,15	36,61	40,96	22,27	9,30
Novo Airão	41705,57	13,37	12,69	71,26	2,69	51,39
Presidente Figueiredo	279052,84	35,35	17,35	43,54	3,75	30,47
Rio Preto da Eva	123765,40	16,10	8,72	69,15	6,04	39,78
RMM	40034014,99	1,44	35,47	41,63	21,45	

Tabela 4 – Região Metropolitana de Manaus: distribuição do PIB por setor da economia dos municípios em 2008
Fonte: IBGE, 2008. Organização do autor, 2012.

A dinâmica urbana nestes municípios da RMM é essencialmente associada aos comércios e serviços, pois, como se pode ver, o percentual do PIB, no setor da indústria, é bastante ínfimo. Com exceção de Manaus e Presidente Figueiredo, os demais municípios da RMM não atingem quinze por cento (15%) do PIB total neste setor da economia. No caso de Manaus, como já sabemos, tem-se o PIM (especialmente os polos eletroeletrônicos e de duas rodas), cuja instalação foi possibilitada pelos incentivos fiscais concedidos pelo Estado em nível regional e federal; condição esta que estimulou e ainda impulsiona o crescimento populacional intenso e acelerado da capital.

No setor da agropecuária, quase todos os municípios (exceto Manaus) apresentam um significativo percentual, que, na verdade, revela a condição rural de sua produção econômica. Nos municípios de Presidente Figueiredo e Itacoatiara, praticamente um terço do PIB é do setor agropecuário, que pode ser compreendido pelas seguintes razões: em Presidente Figueiredo está localizado o Distrito Agropecuário da Suframa, que abrange uma parte de Rio Preto da Eva. Já em Itacoatiara, encontramos os assentamentos do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) que têm colocado o município com uma crescente produção rural.

1.5 Manaus e sua hinterlândia: sítio e situação de Iranduba e Manacapuru

As cidades de Iranduba e Manacapuru, como pode ser visto nos mapas 1 e 2, estão situadas a sudoeste de Manaus e mais próximas da capital do que outras cidades circunvizinhas. Além da situação de proximidade de suas sedes municipais, esses dois municípios são importantes centros de produção agrícola rural. Esta condição de solos mais férteis é facilitada por suas características físico-geográficas, com terrenos de várzeas enriquecidos anualmente pelos nutrientes depositados pelas águas do rio Solimões, durante o período da cheia, o que possibilita ter boas colheitas durante a vazante do rio.

Iranduba e Manacapuru formam ainda um importante polo cerâmico produtor de telhas, blocos cerâmicos e tijolos que são vendidos, principalmente, para a construção civil em Manaus e nos municípios vizinhos. Mais adiante, serão destacados alguns detalhes da produção econômica destes municípios, bem como de sua organização socioespacial.

As dinâmicas socioespaciais de cada lugar guardam alguma relação com as condições materiais de sua base territorial, ou seja, do seu relevo, de sua topografia, de suas relações com o seu entorno. As relações topológicas que estão associadas à disposição dos objetos na superfície, à configuração dos lugares no terreno também são essenciais e precisam ser consideradas na análise das mudanças socioespaciais, pois cada lugar é reconhecido como central ou periférico, considerando as funções ou papéis exercidos nas possíveis redes de relações entre esses lugares.

Inclusive, é a partir dessas relações entre os lugares que se pode estabelecer a distinção e hierarquia entre eles, portanto, são elementos importantes para compreender a estruturação da rede urbana. Nesse sentido, os conceitos de sítio e situação, definidos por Max Derruau e Pierre George e já discutidos por Dollfus (1972), são de fundamental importância para compreender as transformações em um dado recorte espacial e temporal.

Desse modo, ao apresentar a relação de Manaus com os municípios ao seu entorno pretende-se construir elementos que auxiliem a compreensão das transformações socioespaciais no processo de reestruturação do espaço urbano-regional, a qual acontece associada a outro processo que ocorre de modo intenso e acelerado: o fenômeno da urbanização, que pode ultrapassar os limites municipais

e, por meio dos investimentos do capital no setor imobiliário, como se tem observado, já vem produzindo profundas mudanças nos municípios de Iranduba e Manacapuru.

As mudanças que se observam nesse recorte espacial são decorrentes de diversas ações e empreendimentos já citados. Vale frisar que tais ações objetivam, pelo menos é o que se tem no discurso, gerar desenvolvimento local-regional, o que seria, conforme o que se entende por desenvolvimento, no mínimo, disponibilizar e implantar condições de infraestrutura necessárias para que ele ocorra.

Antes de apresentar as características observadas nesses lugares, que passam pelas transformações socioespaciais, considera-se necessário conhecer melhor o sítio e a situação desses municípios em relação a Manaus e como esta metrópole se relaciona, desde algum tempo, com os demais municípios vizinhos. O conceito de situação geográfica, discutido por Dollfus (1972), é oportunamente aproveitável para pensar este contexto, pois ele também considera as vias de circulação e as suas contribuições na realização das funções desenvolvidas por cada lugar.

Diante disso, observemos o conceito de situação geográfica para esse autor:

> A situação é a posição da cidade com relação às regiões e às vias de comunicação que estabelecem e fixam as relações necessárias à realização das funções urbanas, [...] 'pode-se definir a posição como sendo a localização da cidade com relação a fatos naturais, susceptíveis tanto no passado como no presente de exercerem alguma influência sobre seu desenvolvimento, estruturado por sua vez pela facilidade de sua irradiação'. Trata-se de uma noção relativa, expressa em função dos fatores circunstanciais do desenvolvimento urbano. Esses fatores podem ser de ordem técnica, econômica ou política (DOLLFUS, 1972, p. 83).

A compreensão de que a noção de sítio e situação pode mudar conforme os fatores circunstanciais do desenvolvimento urbano vem ratificar o entendimento de que as relações entre os lugares, constituintes das dinâmicas socioespaciais e das possíveis transformações – as condições de produção, infraestrutura e superestrutura – devem ser consideradas nessa interpretação da realidade e do desenvolvimento urbano-regional.

O sítio urbano, conforme nos esclarece Dollfus (1972), "é o assento da cidade, é a localização exata do espaço construído, em suas relações com a topografia local (...) o sítio é escolhido em função de técnicas específicas de

utilização do espaço urbano que sofrem modificações" (DOLLFUS, 1972, p. 84-5). Isto significa que o sítio de uma cidade, embora reconhecido como exata localização, sofre alterações conforme as necessidades e interesses da sociedade que o produz, conforme as relações de dominação e apropriação. Seguindo esse raciocínio, o autor complementa que as noções de sítio e situação devem ser interpretadas considerando-se a história do espaço urbano, e as funções que justifiquem a existência das cidades e as condições para o seu desenvolvimento (DOLLFUS, 1972).

Tendo como parâmetro as funções técnicas e específicas que cada cidade e município podem desempenhar, nota-se que Manaus manteve relações socioespaciais intensas com as cidades vizinhas situadas ao sul (Iranduba e Manacapuru) tanto quanto manteve com aquelas situadas ao norte (Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva, Itacoatiara), embora as condições de acesso para o norte fossem mais fáceis, quer dizer, sendo possível seguir por estradas, com rodovias asfaltadas.

Figura 11– Manaus e a conexão com as cidades vizinhas
Ao norte de Manaus, as cidades mais próximas são Rio Preto da Eva (57km) e Presidente Figueiredo (107km). Itacoatiara, situada a leste de Manaus está, a 266 km e também é acessada pela Rodovia AM-010. As cidades situadas ao sul e que mantêm maior relação com a capital são Iranduba (22km) e Manacapuru (84km). A cidade de Careiro da Várzea, embora esteja situada a apenas 32 km, seu acesso é fluvial, o que dificulta as relações comerciais com Manaus, condição esta que acontece com as cidades de Manaquiri e Autazes. Fonte: Ministério dos Transportes, 2010.

Já para Iranduba e Manacapuru tinha que atravessar o rio Negro por meio de balsas, com travessias que levavam de 40 minutos a 60 minutos dependendo do nível do rio e além de enfrentar longas filas. Mas por que isso ocorria? Quais as razões dessa relativa maior ligação de Manaus com os municípios do sul?

Eis alguns pontos que devem ser considerados na diferenciação entre os municípios situados ao norte de Manaus, ligados à capital por rodovias, e aqueles situados ao sul com dificuldades de acesso em função da barreira natural do Rio Negro, cuja menor largura nos trechos próximos a Manaus mede aproximadamente 3,5 km e com profundidade de até 120 metros. Ao norte de Manaus, situam-se os municípios de Itacoatiara, a 266 km; Presidente Figueiredo, a 107 km; e Rio Preto da Eva, a 57 km. Como elementos atrativos para os moradores de Manaus, esses municípios têm sítios e balneários ao longo das rodovias, com deslocamentos feitos pelas rodovias (BR-174 e AM-010).

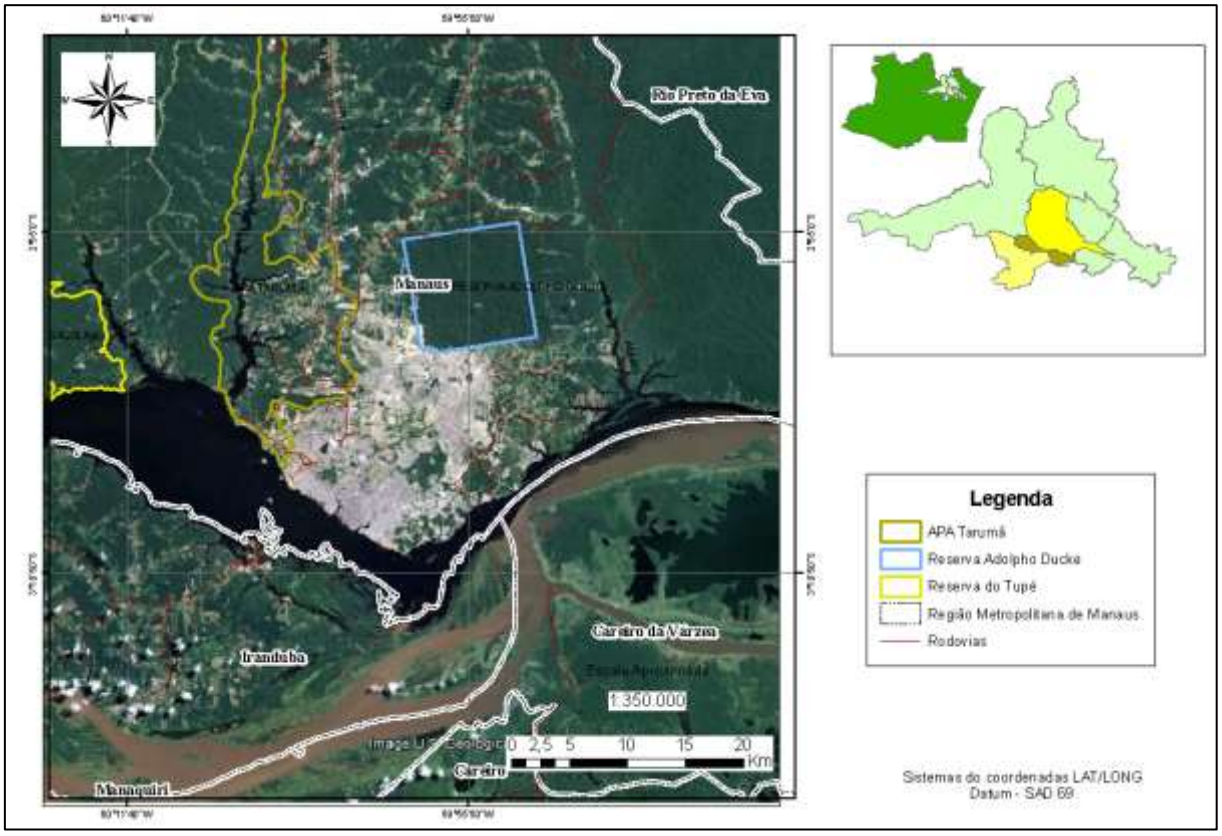
Mas, antes de observar apenas as condições atuais, é preciso considerar as condições históricas de construção dessas rodovias. A rodovia BR-174 foi construída com o propósito de ser uma ligação terrestre do então território de Roraima. A cidade de Boa Vista, que posteriormente será a capital do estado de Roraima, não tinha ligação terrestre com o restante do Brasil. Iniciada ainda na década de 1970, a rodovia teve sua pavimentação finalizada apenas em 1998, conforme relatam Rodrigues; Pinheiro (2011) e Oliveira (2000), para quem:

> A estrada de 785 quilômetros que existe atualmente teve a sua construção iniciada em 1970 e após várias interrupções foi inaugurada em abril de 1977. A estrada BR-174 ou Manaus-Boa Vista é fração importante da produção do espaço recente no Estado do Amazonas e faz parte do Plano de Viação Nacional para a Amazônia na década de sessenta. O objetivo era a expansão da fronteira como estratégia geopolítica de ocupação e integração da região ao resto do país (OLIVEIRA, 2000, p. 50).

Ao longo desta rodovia, o estado do Amazonas, com apoio do Governo Federal, realizou e incentivou diversos projetos de assentamentos rurais, numa mesma lógica de ocupação do “vazio demográfico” e do mesmo modo, desde o início de sua construção, os conflitos, especialmente com os povos indígenas, neste caso o povo Waimiri-Atroari, foram muitos e intensos. A BR-174 também representa a saída de Manaus para outro estado, a possibilidade de conectar via terrestre a capital amazonense a Caracas, na Venezuela.

Por sua vez, a estrada AM-010, também situada ao norte e denominada Manaus-Itacoatiara, foi construída na década de 1980 como alternativa para conectar Manaus àquele município, o segundo maior colégio eleitoral do estado do Amazonas. No município de Itacoatiara, também está localizado o terminal de cargas da Hermasa Empresa de Navegação da Amazônia, inaugurado em 1997 e pertencente ao Grupo André Maggi. A empresa que possui a maior frota fluvial da América Latina faz o transporte de soja e seus derivados.

Então, por que a mancha urbana de Manaus não continuou crescendo para a zona norte, uma vez que as rodovias já construídas podiam estimular a ocupação para esse lado? Até houve uma expansão da cidade no sentido norte, mas ela foi limitada. Convém lembrar que na década de 1960, antes mesmo da abertura das rodovias, o Governo Federal foi responsável por estas limitações de crescimento para o norte, ao criar legislações que restringiam as ocupações nas proximidades do rio Tarumã e que, posteriormente, foram transformadas em áreas legalmente protegidas.



Mapa 3 – Manaus: sítio e situação da cidade
Fonte: Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas e IBGE.

Ao norte do sítio urbano de Manaus, também foi criada, em 1963, a Reserva Florestal Adolpho Ducke, uma área pertencente ao Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA) e destinada às atividades científicas desta instituição. Considera-se, ainda, como elemento que pode ter desestimulado ou limitado o crescimento urbano de Manaus para o lado norte, a instalação do distrito industrial da Zona Franca de Manaus, também na década de 1960, na zona leste da cidade, o que passou a atrair mais investimentos e infraestrutura urbana para esse lado da cidade.

Para a zona norte da cidade de Manaus, nota-se que restavam como opção de crescimento para expansão urbana, os corredores das rodovias AM-010 e BR-174, mas também em condições restritas de ocupação, uma vez que o avançar pela estrada encarecia os investimentos e o distanciamento do centro da cidade, localizado no extremo sul, nas margens do Rio Negro.

As cidades, situadas ao norte de Manaus, também não cresceram populacional e economicamente como se imaginava, ou melhor, na intensidade que se podia esperar, já que, estando ligada a Manaus pelas rodovias, o fluxo com a capital poderia lhes favorecer economicamente. Como fator explicativo, aponta-se a maior distância de Manaus quando comparada com as cidades ao sul e isso significa dizer que não há opção para deslocar-se sem custo, pois é muito longe para ir de bicicleta ou a pé. O tempo e os custos com deslocamento contribuíram para inibir as relações com a capital.

Existem ainda outros interessantes fatores, sobretudo, para quem deseja investir em um ambiente como segunda moradia ou lugar de descanso semanal. Os terrenos em geral possuem baixa fertilidade do solo (inclusive dificultando o sucesso nos assentamentos) e os rios não são piscosos, portanto, são ambientes que não estimulam a criação de sítios ou chácaras. Além dessas condições, deve-se atentar ainda à presença das terras legalmente protegidas e áreas indígenas[18] (geridas pela União), que inibem a expansão imobiliária. Provavelmente, por isso, a dominação e apropriação dos terrenos para uma exploração imobiliária e residencial não teve a mesma natureza, a mesma lógica que se tem hoje para o sul.

[18] Terras protegidas – “Atualmente, as terras indígenas não são legalmente reconhecidas como áreas protegidas, porém, o Plano Estratégico Nacional de Áreas Protegidas – PNAP prevê ações para a conservação e o uso sustentável da biodiversidade nessas terras” (MEDEIROS; ARAÚJO, 2011, p. 40).

A mancha urbana de Manaus tem crescido aceleradamente desde a instalação do PIM. O processo de urbanização do sítio de Manaus não cessou, mas parece ter encontrado algumas barreiras para o crescimento como vimos: ao Norte, as áreas legalmente protegidas administradas pela União; a Oeste, terrenos ocupados pelas Forças Armadas (Exército e Marinha); e a Leste, além do Distrito Industrial que já necessita de mais espaços para funcionamento de suas instalações, tem-se o Rio Puraquequara; para o lado sul-sudoeste, o Rio Negro apresenta-se como um limite natural e inibidor da expansão urbana.

Diante dessas circunstâncias, uma solução para o crescimento urbano de Manaus seria, em princípio, adensar e verticalizar as construções no sítio urbano, e isso demandariam alguns custos de infraestrutura, por exemplo, como construir o sistema de esgotamento sanitário, o sistema de distribuição de água, melhorar a morfologia das ruas da cidade para poder receber mais veículos etc.

Esses arranjos para o adensamento e verticalização da cidade de Manaus, apesar dos custos, possivelmente poderiam ser feitos com aproximadamente o mesmo gasto que se teve para construir a ponte Rio Negro, contudo havia uma questão que pode ter sido decisiva para o setor imobiliário: nos dias atuais, a mancha urbana de Manaus já está toda repartida e quase todos os lotes/terrenos já estão ocupados, por isso adensar e verticalizar, provavelmente ficaria muito caro.

Por sua vez, o crescimento horizontal da mancha urbana de Manaus, inclusive expandindo-se para outros municípios, embora possa ter um elevado custo, agrega-se a outros interesses ligados aos rendimentos do setor imobiliário, conforme já sinalizado acima. Este setor, como se sabe, envolve muitos outros setores do comércio e dos serviços urbanos, o que fortalece a decisão de se investir na incorporação de novos espaços para o processo de urbanização.

Existem ainda outras circunstâncias que podem ter contribuído para a expansão urbana de Manaus no sentido sul/sudoeste ao invés do sentido norte. O centro comercial da cidade está situado na zona sul, na beira do Rio Negro, e o deslocamento para o extremo norte, tem se tornado cada vez mais difícil, devido à precariedade do sistema de transporte urbano, à deficiência no sistema viário de ligação do sentido norte-sul.

A construção da ponte Rio Negro, que interligou a zona central de Manaus com o município de Iranduba, possibilitou ao capital no setor imobiliário dominar e

apropriar-se de novos espaços, garantindo o crescimento da mancha urbana da capital em direção a Iranduba e Manacapuru. Afinal, os terrenos e imóveis na estrada para esses municípios ainda são rurais e sem rede/infraestrutura urbana, portanto são imóveis bem mais baratos, permitindo assim maior ganho para os promotores do mercado imobiliário.

Outro elemento é o fator político de promoção de um discurso do desenvolvimento local-regional e da notoriedade política que um grande empreendimento como este – a ponte Rio Negro – poderia dar ao gestor público que promovesse tal construção.

Aliado a essas condições, deve ser levado em conta as funções econômicas e atrativas do sítio e da situação destes dois municípios a sudoeste de Manaus. Iranduba e Manacapuru estão situados a 22 km e a 84 km, respectivamente, e têm como fatores atrativos diversos sítios e balneários ao longo da estrada. Há significativas vantagens, como lagos e rios piscosos e a relativa proximidade da área central de Manaus. Quanto às condições de acesso, observamos que embora apresentasse a dificuldade da travessia do Rio Negro, o custo aparentemente era menor, pelo menos para os pedestres esta condição era realidade, pois não precisavam pagar para atravessar na balsa.

Além de rios piscosos, os solos férteis[19] nas várzeas do Rio Solimões propiciam, a cada vazante do rio (no segundo semestre do ano), fartas colheitas de verduras, legumes e fruta. Tudo isso atrai os moradores de Manaus que partem em busca de descanso, diversão e bons preços. As terras legalmente protegidas, também existentes para esse lado ao sul/sudoeste de Manaus, são geridas pelo governo do Estado, o que pode facilitar as licenças para a expansão imobiliária.

Enquanto fatores repulsivos nessa relação de Manaus com os municípios ao sul se poderiam citar a travessia do Rio Negro, devido à espera na fila ou ainda as dificuldades para instalação das redes de comércios e serviços, bem como demais equipamentos de infraestrutura urbana (um grande problema é a instabilidade no

[19] "A várzea é um ecossistema rico e único na Amazônia em termos de biodiversidade (por exemplo, os rios e lagos da várzea, bem como outros corpos de água da Amazônia abrigam 25% das espécies de peixes de água doce do mundo), diversidade de uso dos recursos naturais (madeira, produtos não madeireiros e pescados) e produtividade. Os solos são os mais férteis da Amazônia em virtude da renovação periódica dos nutrientes. Isso ocorre por causa dos pulsos de inundação, através dos quais as partículas orgânicas e os minerais transportados pelos rios de águas brancas são depositados nos solos de várzea". (DIEGUES, 2002, p. 75).

fornecimento de energia), mas, para tanto, a construção de uma ponte sobre o Rio Negro poderia resolver.

Mas antes de discutir outras razões que podem ter estimulado a criação das RMM e a construção da ponte Rio Negro, é válido registrar algumas informações sobre a travessia desse rio, que mesmo tendo cessado pela balsa, após 24 de outubro de 2011, data do aniversário de Manaus e dia da inauguração da ponte, continua sendo feita por pequenas embarcações que levam os passageiros que preferem ir direto ao Porto do centro de Manaus (Roadway), partindo do Cacau-Pirêra.

A maioria das pessoas que optam por este trajeto não tem transporte próprio e, portanto, ir direto ao centro de Manaus é melhor que se deslocar para a cabeceira da ponte, no bairro Santo Agostinho, Zona Oeste de Manaus, para depois ir para o Centro, Zona Sul. No centro de Manaus, há linhas de ônibus para todas as zonas da cidade. Assim, essa nova condição, tornou-se mais dispendiosa financeiramente para essas pessoas.

Antes da inauguração da Ponte, a travessia do Rio Negro era feita através das voadeiras, que são pequenas embarcações com motor de polpa, com potência de 20HP (horse power) a 60HP, ou lanchas maiores, com motores mais potentes; e por meio das balsas que transportavam veículos e passageiros. Estas tinham capacidade para transportar de 35 a 55 carros, dependendo da quantidade de ônibus e caminhões, geralmente limitados a cinco ou seis veículos grandes nos fins de semana e feriado, quando a movimentação de automóveis pequenos e particulares era bem maior.

As voadeiras são destinadas exclusivamente a transporte de pessoas e faziam (boa parte ainda faz) esse serviço no Rio Negro partindo do porto de Cacau-Pirêra com destino ao Centro de Manaus (Rodway – Porto Privatizado) ou ao Porto de São Raimundo, localizado no bairro de mesmo nome, na zona oeste de Manaus. O preço da passagem ficava entre R$ 4,00 e R$ 5,00 por passageiro. Mas a balsa era considerada a principal opção, seja pela quantidade de pessoas e o volume de produtos e mercadorias transportadas, seja pelo custo: gratuita para o pedestre.

O peso da dinâmica econômica e financeira produzida e reproduzida em função da travessia, que partia do Porto de São Raimundo, ficou mais evidente depois de sua cessão, tanto para o comércio nas imediações desse bairro de

Manaus quanto para o distrito de Cacau-Pirêra. As filas dos carros e a grande movimentação de pessoas à espera para seguir viagem estimulavam o comércio ambulante e a venda de lanches, especialmente nos fins de semana, quando o número de veículos e passageiros aumentava consideravelmente.

O preço cobrado por cada veículo (R$ 30,00 para carros de passeios e comerciais leves; R$ 10,00 por motonetas/motocicletas; por cada caminhão pagava-se R$ 80,00 ou R$ 100,00, dependendo do tamanho) e a demora em cada margem do rio podem ser postos como fatores repulsivos ou pelo menos desestimulantes. Embora aparentemente o processo fosse cansativo, pois somando o tempo de espera nos portos de São Raimundo e Cacau-Pirêra, a viagem Manaus-Iranduba-Manaus levava até oito horas para ser feita, algumas pessoas, mesmo assim, consideravam o trajeto como parte do lazer, pelo menos dentre aquelas que o realizavam somente nos fins de semana.

Evidentemente, não tinha o mesmo sabor para quem precisava fazer o trajeto todos os dias, deslocando-se para as atividades de trabalho ou de estudo. Quer dizer, os trabalhadores e os estudantes que realizavam a migração pendular diária, embora nem sempre enfrentassem a travessia com o mesmo tempo de espera, devido ao fluxo de pessoas que reduzia durante a semana, as condições de trafegabilidade e logística que enfrentavam eram praticamente as mesmas, cansativa e pouco segura.

As balsas, uma parte de propriedade do governo estadual e outra alugada e mantida pelo Estado, tendiam a uma deterioração em função do tempo de uso e especialmente pela falta de manutenção, algumas delas utilizadas há quase 30 anos. Mas a ponte Rio Negro, compreendida como a principal das ações contribuintes para as transformações socioespaciais em Iranduba e Manacapuru, tem ainda outras motivações para sua construção. Ela veio, por exemplo, como um símbolo da criação da RMM, a confirmação da reestruturação do espaço urbano-regional, ou seja, há diferentes outros interesses nestas interações do Estado e do capital na produção do espaço urbano-regional, há diversos fatores que precisam ser considerados.

Conforme Dollfus (1972), os fatores circunstanciais do desenvolvimento urbano podem ser de ordem técnica, econômica ou política. A situação geográfica de Iranduba e Manacapuru, do ponto de vista técnico, com localização a

sul/sudoeste de Manaus, do outro lado do Rio Negro, colocava as duas cidades em condição de isolamento, pelo menos em um primeiro momento. E a relação com a capital, em se tratando das condições de transportes de pessoas e mercadorias, era bastante dificultosa quando comparada com outras cidades situadas ao norte da capital amazonense, as quais dependem apenas do transporte rodoviário, como Rio Preto da Eva, Presidente Figueiredo e Itacoatiara.

Os fatores *circunstanciais do desenvolvimento urbano* que contribuíram para a criação e intensificação das relações de Manaus com esses municípios são os mais diversos. Costuma-se destacar inicialmente as funções e relações econômicas. Sim, elas são importantes, mas não podemos subestimar as funções e relações sociais, políticas. Essas, possivelmente, podem contribuir de maneira mais decisiva ao longo do tempo.

Sob outro prisma, e ainda considerando estes *fatores do desenvolvimento urbano*, a relativa proximidade de Manaus também é real. E esta condição sem dúvida foi e é contribuinte para a criação de uma rede de relações sociais dos moradores de Iranduba e Manacapuru com Manaus. Porém, isso não basta. É preciso considerar outros elementos, além da distância e condições de acesso dessas cidades.

As relações socioespaciais construídas ao longo do tempo, possibilitadas pelo estudar, pelo trabalhar em Manaus, são situações que sociologicamente criam vínculos entre as pessoas e também estimulam a circulação e o deslocamento delas entre os lugares. Durante a semana, essa circulação pode dar-se em razão dos compromissos obrigatórios, profissionais e, nos fins de semana, o encontrar-se pode ocorrer em busca das possíveis relações interpessoais, pelos laços afetivos, familiares etc.

Para o norte ou para o sul de Manaus, a lógica de produção espacial é a mesma, ou seja, da dominação e da apropriação dos espaços. Porém, o que se destaca é o fato de que a leitura e a compreensão do processo não podem ser feitas apenas com base nas condições de infraestruturas atuais, quer dizer, a partir da construção/inauguração da ponte Rio Negro, é preciso também resgatar o histórico das relações entre os lugares.

Os eventos sucedidos neste espaço-tempo – especialmente a criação da RMM e a construção da ponte Rio Negro – são uma combinação de fatores, cujo

papel fundamental é atender ao objetivo das sociedades capitalistas: o progresso econômico e a acumulação de capital, como discute Lojkine (1997, p. 41). E o processo de urbanização do espaço desenvolvido diretamente por meio das ações do Estado e do capital confirma isso. A opção de expansão da mancha urbana de Manaus para o sudoeste, em direção aos municípios de Iranduba e Manacapuru também nos mostra que não há barreiras ou limites naturais que impeçam as sociedades capitalistas de alcançarem seu objetivo.

Diante disso, é possível apreender quais as razões para a criação da RMM e a construção da Ponte. Também podemos pensar quais os interesses e os conflitos envolvidos. Vale frisar que não se descartam as relações sociais de Manaus com estes municípios, a histórica questão de logística no espaço urbano-regional como o precário sistema de energia e transporte e os novos arranjos legais necessários para a dominação e a apropriação do território.

1.6 Iranduba e Manacapuru: ações e condições para o desenvolvimento urbano-regional

As ações do Estado e suas interações com o capital na produção do espaço urbano-regional nos municípios de Iranduba e Manacapuru dão-se de longa data. Podemos observar isso na história desses municípios. No lugar em que hoje é o município de Iranduba, as ações do Estado aconteceram ainda na década de 1970, conforme nos relata Chaves (1990):

> Em 1976, Iranduba foi palco de uma intervenção do Estado que logrou transformar aquela localidade (agora município) num centro de abastecimento para o mercado regional, especialmente para Manaus, como produtor de hortigranjeiros, transferindo e transformando a vila de Iranduba, situada nas áreas de várzea, na Cidade Hortigranjeira de Iranduba, com a implantação da empresa Chisa (Cidade Hortigranjeira de Iranduba S.A.) (CHAVES, 1990, p. 01).

A intervenção do Estado, na transferência dos moradores da vila de Iranduba para a terra firme, deu-se em razão da grande cheia daquele ano, que alcançou praticamente toda a região do médio Rio Amazonas, a qual abrange quase todos os municípios hoje integrantes da RMM, causando a perda da produção agrícola/rural

dos ribeirinhos que em parte era destinada para o comércio em Manaus, sobretudo como complementação da renda deles.

Quando ocorreu a cheia[20], a cidade de Manaus, que já contava com certa pujança econômica da Zona Franca, sofre com o desabastecimento dessa produção rural e visando corrigir este problema é que o Estado faz essa intervenção, pois Manaus precisava ser abastecida e, para tanto, deveria ter um lugar para a produção. A leitura que Chaves (1990) nos traz é de uma intervenção violenta que expulsa o ribeirinho da várzea (terra fértil), "embora minimizada por uma mediação pedagógica persuasiva dos educadores – realizada pelo Estado à revelia de suas vontades".

O projeto Cidade Hortifrutigranjeiro de Iranduba, à época um distrito de Manaus, foi um assentamento rural sem o necessário apoio técnico e financeiro. A alternância de poder e a descontinuidade da administração municipal de Manaus, combinada com desvios de verbas e as dificuldades para escoamento da produção, juntando-se ainda a crise política e econômica dos anos 1980, foram elementos que colaboraram para o encerramento do Projeto.

Junto a estas condições de enfraquecimento do projeto de produção agrícola "verificavam-se as novas articulações com políticas para posterior transformação do distrito de Iranduba em município, em 1982, como fruto de outros interesses políticos que começavam a se desenhar no cenário político estadual" (CHAVES, 1990, p. 228).

Desse período em diante, o município de Iranduba, já com certa autonomia política, passou a ter como principal receita os repasses constitucionais previstos, como "sobrevive" a maioria dos municípios das regiões Norte e Nordeste brasileiras. As alternativas econômicas, como mais adiante veremos, passam pelas atividades ribeirinhas na produção da lavoura nas várzeas, em períodos sazonais, com a combinação das microeconomias locais, do extrativismo vegetal, aquático e mineral (depósitos de argila).

[20] Quase todos os anos da década de 1970, foram de grandes cheias do Rio Amazonas com cotas acima de 25 metros medidos na régua do Porto em Manaus, onde se acompanha estas medições desde 1902. No ano 1976 a cota foi de 29,61 metros, sendo a terceira maior cheia do Amazonas. As outras duas grandes cheias ocorreram nos anos de 2009 e 1953, com cotas de 29,77m e 29,69 metros, respectivamente. Nestas cheias reduzem-se os terrenos onde se possa plantar e a colheita geralmente é perdida. Além disso a piscosidade dos lagos e paranás diminui substancialmente.

Manacapuru, emancipado politicamente antes do início do século passado, em 1895 tem sua origem, não exatamente por intervenção do Estado, contudo sua reprodução está muito associada às suas iniciativas, por exemplo, nos assentamentos rurais, no incentivo à criação de peixes, no financiamento da juticultura, dentre outras ações.

Na década de 1990 e até metade da década seguinte, esses municípios vivenciaram outras iniciativas de políticas de governos, como, por exemplo, o Programa de Desenvolvimento do Turismo Ecológico (PRODETUR); e o Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (PRONAF). Entretanto, são iniciativas sem grandes repercussões na economia regional. Sabe-se que o Instituto de Desenvolvimento Agropecuário do Estado do Amazonas (IDAM) tem apoiado a implantação de alguns projetos nesses municípios, no entanto, precisaríamos ainda ver com mais atenção essas ações para melhor avaliação.

Apesar dessas condições, aparentemente favoráveis para o crescimento econômico, são as ações recentes do Estado, como se tem visto, que foram decisivas para a promoção do crescimento urbano-regional em Iranduba e Manacapuru. Em nível federal, esses municípios tiveram a experiência com a construção do gasoduto Coari-Manaus, no período de 2006-2009 e em nível regional, a criação da Região Metropolitana de Manaus (2007) e a construção da ponte Rio Negro (2007-2011).

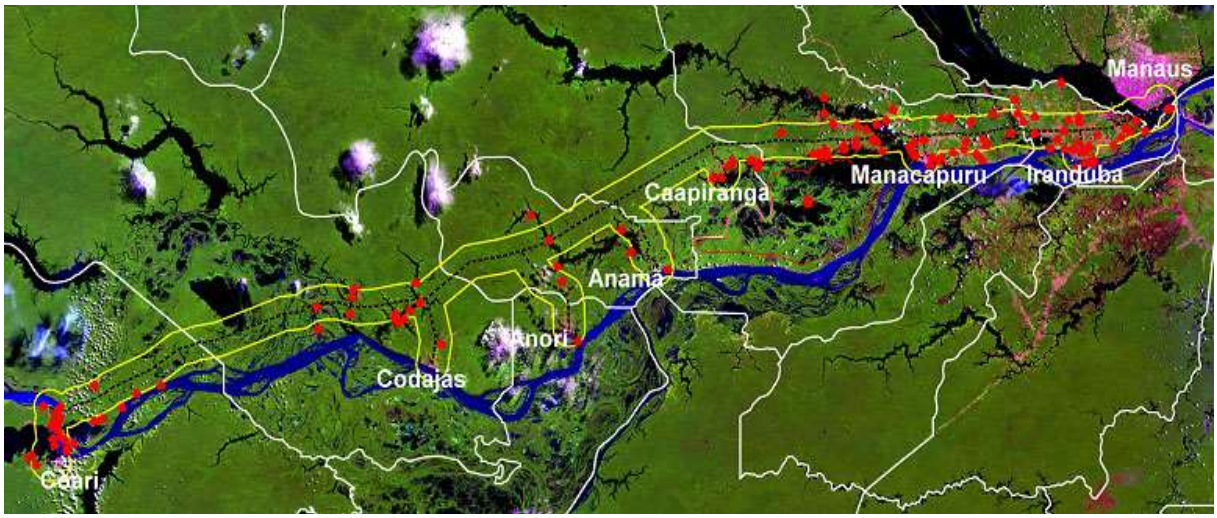


Imagem 1 – Comunidades ao longo do trajeto do gasoduto Coari-Manaus (jul./2006-nov./2009).
Fonte: Relatório de Impacto Ambiental do Gasoduto. Imagem LANDSAT-7/ETM+, 2003.
Em vermelho, as comunidades ao longo do traçado do gasoduto. A delimitação em amarelo corresponde a uma faixa de 5 km de cada lado do duto principal.

O gasoduto Coari-Manaus foi proposto no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), mas foi somente construído no governo de Luís Inácio Lula da Silva (2003-2010), quando as ações visando ao desenvolvimento regional foram colocadas no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Dentre as obras planejadas para o estado do Amazonas, estavam as reformas de rodovias, a construção de portos e os projetos de eletrificação rural. O traçado do gasoduto abrange oito municípios amazonenses: Coari, Codajás, Anori, Anamã, Caapiranga, *Manacapuru*, *Iranduba* e Manaus, perfazendo uma extensão de aproximadamente 670 quilômetros.

É oportuno registrar que no mesmo período do governo Lula (2003-2010), do Partido dos Trabalhadores (PT), o estado do Amazonas foi governado por Eduardo Braga, do Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB), que em aliança com o Governo Federal não teve dificuldades para conseguir empréstimos e financiamentos, por exemplo, junto ao BNDES para assim concretizar a construção da ponte Rio Negro.

A ponte teve sua aprovação anunciada pelo governo em maio de 2007, um mês depois da criação da RMM. Medindo aproximadamente 3,6 km, a ponte liga Manaus aos municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão. Aqui cabe um parêntese sobre Novo Airão que, com a construção da ponte Rio Negro, também passou a se interligar a Manaus.

Em extensão territorial, Novo Airão é o maior município da RMM, porém sua cidade é a menor em termos populacionais. Quase 90% da área do município são terras legalmente protegidas e nele está situado o Parque Nacional de Anavilhanas. As atividades econômicas do município são quase nulas, voltadas para os serviços, principalmente o turismo ecológico e a produção artesanal de biojóias, comercializadas nas feiras de artesanatos. A relação da cidade de Novo Airão com Manaus é menos intensa, talvez em razão da distância pela rodovia (183 km) e sua situação geográfica mais ligada ao Rio Negro.

Já os municípios de Iranduba e Manacapuru são diferentes. O papel desenvolvido por estes municípios no contexto urbano-regional é compreendido em razão de suas funções econômicas. E essa função é contribuinte para se apreender a importância desses dois municípios em sua relação com Manaus, fornecendo-lhe

insumos para a construção civil, assim como diversos produtos agrícolas cultivados nas áreas de várzeas e terra firme.

Além disso, convém lembrar a relação destes municípios, especialmente de Manacapuru, com as cidades e comunidades circunvizinhas, as quais estão situadas mais distantes de Manaus. A cidade de Manacapuru funciona então como um polo, uma porta de entrada para Manaus, para aqueles lugares mais distantes e cujo acesso dá-se somente por meio fluvial, como as cidades de Anamã e Caapiranga localizadas a oeste daquele município, na região do médio Rio Solimões.

Conforme nos explica Dollfus (1972), ao discutir as funções urbanas e as relações socioespaciais desenvolvidas por uma cidade, tal papel depende, em boa parte, da importância e da diversidade dos serviços, além e da clientela atendida. A compreensão das cidades no Amazonas, enquanto espaço de fronteira, pode de fato predominar os aspectos exteriores de sua forma, isto é, baseados no sítio e na posição. Nesse contexto, as funções exercidas por elas são importantes para compreender a organização do espaço urbano-regional, conforme já discutido por Oliveira (2000):

> As cidades surgem para atender as funções de comércio, administrativas, como fator de atração e distribuição da força de trabalho e recentemente como suporte aos grandes projetos, sendo ao mesmo tempo uma inovação técnica de dominação e de organização da produção (OLIVEIRA, 2000, p. 58).

Além destes aspectos, a compreensão das cidades e da produção do espaço urbano-regional considera os aspectos históricos de sua produção, a reprodução da sociedade, as ações de cada agente produtor do espaço e, evidentemente, as determinações do próprio espaço para a sua produção. Desse modo, englobam-se as ações, interesses e conflitos dos agentes produtores e as condições técnicas e materiais existentes nessa produção.

Nesse sentido, a construção da ponte Rio Negro e a criação da RMM nos levam ao entendimento de que os municípios de Iranduba e Manacapuru têm sido postos como uma área para desconcentração dos comércios e serviços, sobretudo os serviços públicos, desafogando a cidade de Manaus. Contudo, como temos visto até agora, essas ações do Estado não são isoladas, pelo contrário, elas mantêm uma relação direta com os interesses econômicos.

Vejamos então a seguir quais e como as ações do capital são contribuintes para as transformações socioespaciais em Iranduba e Manacapuru. Essas ações, como já afirmamos, manifestam-se de diversos modos e é no capital imobiliário que veremos seu resultado mais eminente no espaço desses municípios.

Queremos inicialmente ponderar que, em termos quantitativos, a economia de Iranduba e Manacapuru talvez não represente muito no contexto da Região Metropolitana de Manaus, no entanto, sua pequena contribuição é estrategicamente de grande importância para a economia regional. Além disso, se compararmos esses municípios ao demais do estado do Amazonas, veremos que se trata de municípios bem mais dinâmicos economicamente.

A economia de Iranduba e Manacapuru também é composta por atividades industriais. As indústrias, apesar de estarem em número ainda bem reduzido, fazem com que esses municípios se destaquem no espaço urbano-regional quando comparados aos outros municípios do estado do Amazonas. O maior destaque é sem dúvida as cerâmicas.

As olarias estão distribuídas ao longo das rodovias Manoel Urbano (AM-070), Carlos Braga (AM-452) e dentro da zona urbana de Iranduba. Dentre essas indústrias ceramistas destacamos: Miranda Corrêa[21], Manauara, Nóvoa, Manaus e Montemar. As duas primeiras estão situadas na zona urbana de Iranduba. A cerâmica Miranda Corrêa (razão social Fronteira Ceramica Ltda.) é a mais moderna destas cerâmicas, parte de sua produção é automatizada e toda queima dos produtos é controlada por computadores.

A Miranda Corrêa é a empresa que fabrica os blocos utilizados na construção dos conjuntos habitacionais do Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus (PROSAMIM). Este foi um dos principais programas de habitação e reestruturação urbana na cidade de Manaus, realizado na gestão do governador Eduardo Braga (PMDB). Este programa tem continuidade na gestão atual e conta com financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento.

[21] Atualmente a Fronteira Cerâmica não produz telhas, apenas blocos cerâmicos e acessórios (caneleta, meio bloco, bloco vedação), enquanto a Cerâmica Manauara produz as telhas romana, portuguesa e francesa (Marselha) com a marca Miranda Corrêa. Vale lembrar que esta última tipologia, a Marselha (telha de época), foi encomendada à cerâmica pelo Governo do Estado para ser utilizada na reforma da Biblioteca Pública do Estado. Hoje, apenas a Cerâmica Manauara fabrica telhas no polo oleiro de Iranduba e Manacapuru.

Parte das olarias usa pó de serragem, cavaco e paletes; portanto, madeira de procedência legalizada para queimar o material produzido, o que parece ser uma boa solução ambiental, uma vez que utilizam as sobras de empresas madeireiras, resíduos da construção civil da capital e das indústrias do PIM (paletes). Grande parte, porém, vale-se de lenha e derivados oriundos de áreas não autorizadas pelos órgãos ambientais.

É importante dizer ainda que, com lenhas e derivados legalizados ou não, os resíduos lançados na atmosfera causam grandes transtornos à população, especialmente na cidade de Iranduba onde algumas olarias estão dentro ou próximas da zona urbana e não possuem filtro nas chaminés. Aquelas que têm filtro parecem não ser adequado, o que contribui para o sério problema da poluição do ar.

As olarias que não usam pó de serragem ou os outros materiais citados anteriormente valem-se do modo rudimentar de produção, retirando madeiras para fazer lenhas que são usadas na queima e secagem do produto. A retirada indiscriminada de madeiras resultou no desmatamento de algumas áreas de Iranduba.

Outra questão problemática diz respeito à retirada de argila usada na produção cerâmica. Em busca de solo argiloso e apropriado para a produção, algumas olarias fizeram escavações em diferentes lugares, especialmente ao longo da estrada Manoel Urbano (AM-070). No período das cheias do rio, tais escavações se transformam em grandes lagoas, as quais podem gerar alguns problemas ambientais em função do acúmulo de água parada.

A falta de zoneamento, de planejamento e fiscalização da exploração de argila e dos demais insumos necessários à produção cerâmica, talvez seja a raiz deste problema. Atualmente, as olarias maiores possuem sua própria jazida de exploração de argila, entretanto, ainda é possível observar, ao longo da estrada AM-70, vários lagoas que se formaram como resultante dessa extração.

A economia de Iranduba conta ainda com algumas outras indústrias instaladas com os incentivos da SUFRAMA e financiamento da Agência de Fomento do Estado do Amazonas (AFEAM), como a fábrica de preservativos LAM Látex da Amazônia e a Indústria de Laticínios da Fazenda Ltda, conhecida como Fazendinha.

Como matéria-prima, a indústria Fazendinha[22] adquire leite fresco de pequenos fazendeiros do município de Iranduba e leite em pó comprado do estado de São Paulo. A produção atual é destinada principalmente para o Amazonas e municípios paraenses de Santarém e Óbidos. A empresa gera cerca de cinquenta (50) empregos diretos e mais de cento e cinquenta (150) indiretos no PIM.

Há outros estabelecimentos industriais como a Fábrica de Tacos (pisos de madeira) e a Usina de Borracha para produção de pneus de motos e bicicletas. Esses estabelecimentos industriais juntamente com as Olarias/Cerâmicas são os representantes do setor da Indústria no município e, como se pode notar, trata-se de um segmento tímido e pouco representativo no PIB municipal.

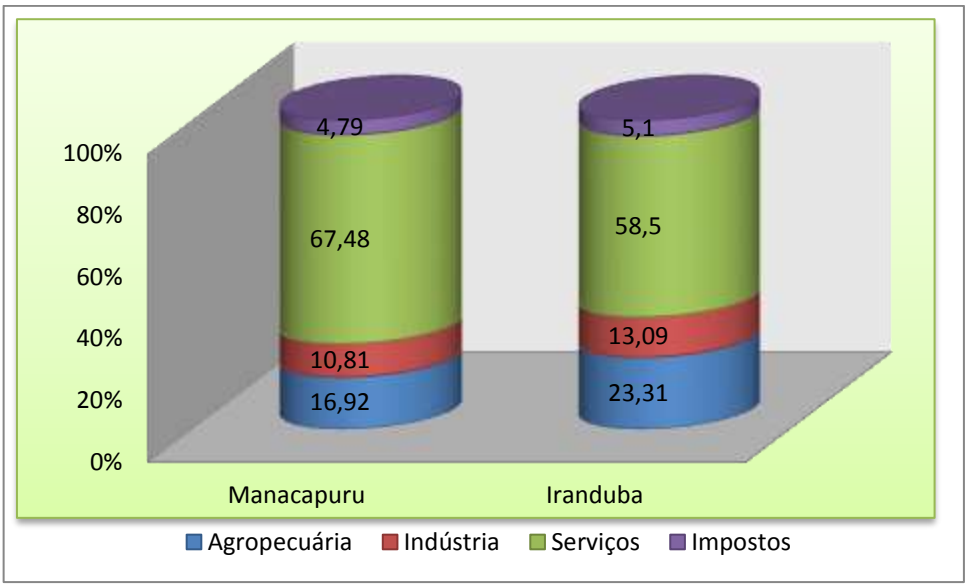


Gráfico 1 – Iranduba e Manacapuru: distribuição do PIB nos setores da economia
Fonte: Censo IBGE, 2010. Elaboração do autor.

Nos municípios de Iranduba e Manacapuru, o segmento que apresenta o maior percentual do PIB é o de Serviços, o que é comum a todos os demais municípios do Estado. Todavia, observamos que o setor de comércios e serviços privados é bastante dinâmico na cidade de Manacapuru, onde a circulação de pessoas vindas de outros lugares circunvizinhos é mais intensa quando comparados a Iranduba. Evidentemente, não se deve esquecer de que nesse percentual estão incluídos os *serviços públicos*, mostrando assim a dependência dos recursos públicos, dos recursos do Estado.

[22] Informações disponibilizadas no Catálogo de Empresas e Produtos da C. Disponível em http://www.suframa.gov.br/publicacoes/site_pim/diversos.htm Acesso em fevereiro 2012.

Manacapuru, além de sua condição de grande dependência dos recursos públicos, o setor indústria no PIB municipal é menos representativo, em termos percentuais do que Iranduba, conforme pode ser observado no gráfico 1. Apesar dessa situação, Manacapuru é a quarta economia do Amazonas, excetuando-se a capital, ela fica atrás apenas dos municípios de Coari, Parintins e Itacoatiara.

1.7 Uma urbanização sob o domínio das águas e das terras legalmente protegidas

O padrão de ocupação do espaço na região do Amazonas deu-se principalmente ao longo dos rios, "determinado pelo curso das d'águas" como já escreveram alguns autores. Este padrão de urbanização é, sobretudo, influenciado pelas atividades produtivas desenvolvidas ao longo do tempo. Por exemplo, o extrativismo vegetal foi, por muito tempo, a atividade básica da economia na região.

A extração do látex para a borracha é um dos pontos referenciais na economia brasileira e o principal marco econômico da história amazonense. Para o escoamento dos produtos extraídos da região, especialmente no período auge da economia gomífera, o caminho dos rios foi o mais viável, além de ser menos oneroso para o transporte/exportação da mercadoria, conforme observaram Mello e Théry (2001).

É oportuno ressaltar que, nos tempos atuais, o sistema de transporte hidroviário no Amazonas continua sendo menos oneroso do que o transporte rodoviário, entretanto, a prevalência deste último pode ser compreendida pela necessidade da aceleração e da velocidade dos deslocamentos, das trocas e da circulação em geral. Além disso, a combinação dos diversos setores e segmentos da produção, que seguem interligados e interdependentes, também nos ajuda a entender porque se privilegia o automóvel, o carro próprio e assim por diante, em detrimento das embarcações, dos navios.

Quanto à característica dos lugares, de situar-se próximos aos rios, no Amazonas seguiu-se a lógica da origem de muitas cidades ao longo da história. Muitas comunidades nessa região têm o rio como uma das principais fontes de recursos alimentares e de higiene. O sítio urbano da cidade de Manacapuru ilustra muito bem este padrão de urbanização ribeirinho, cujo sistema de transporte, pelo

menos em um primeiro momento de sua história, dependente da rede hidroviária, conformando-se a um padrão que temos chamado de urbanização sob o domínio das águas.

Imagem 2 – Cidade de Manacapuru: a urbanização sob o domínio das águas
Fonte: Google Earth, Agosto/2006.
O sítio urbano de Manacapuru é um exemplo da urbanização sob o predomínio das águas, condição muito presente e que pode ser observada nas cidades da Amazônia Ocidental brasileira. Em primeiro plano, na parte inferior da imagem, temos o Rio Solimões, onde está a área mais antiga da cidade (centro da imagem). Também podemos observar diversas e pequenas embarcações provenientes de várias comunidades e demais lugares vizinhos de Manacapuru. Na parte superior da imagem, observamos uma pequena ponte no Rio Miriti, um dos afluentes do Rio Solimões, e que limita a zona urbana pelo lado Norte.

Em função desse modelo de organização socioespacial, influenciado pelos caminhos dos rios, em cada município do Amazonas, encontramos diversas pequenas aglomerações, mais conhecidas por *comunidades* ribeirinhas, cuja população costuma variar de 10 a 50 famílias; tais aglomerações são típicas do meio rural com as moradias construídas de madeira e bem afastadas uma das outros. Em alguns municípios, como é o caso de Iranduba e Manacapuru, é possível encontrar ainda pequenas aglomerações com alguma padronização espacial como, arruamento, rede de água e energia elétrica, escolas, postos de saúde etc., às vezes, com dinâmicas bem dependentes dos comércios de beira de estrada, porém com um modo de vida eminentemente rural.

O padrão de ocupação do espaço, com diversas comunidades dispersas no território, é compreendido pela grande extensão territorial dos municípios, mas também está associada a essa urbanização sob o domínio das águas e, com dificuldades no sistema de transportes (em quase todo o estado do Amazonas), o que muitas vezes distancia determinada comunidade de sua sede municipal.

O município de Iranduba também se configura dessa forma. A sede municipal, conforme se pode visualizar na imagem abaixo, identifica essa característica observada na região, de uma urbanização sob o domínio das águas.

Imagem 3 – Cidade de Iranduba caracterizada por uma urbanização dispersa
Fonte: Google Earth, Junho/2007.
Conforme se pode observar nesta imagem, a cidade de Iranduba, mesmo pequena, é bem dispersa. Em primeiro plano temos a área central da cidade; na parte inferior da imagem um pouco à esquerda, temos o Porto de Iranduba. Neste pequeno terminal, há dois frigoríficos (Iranduba Frigoríficos de Pescados Ltda. e Frigorífico Dourado Ltda.) que recebem pescado das localidades vizinhas; uma pequena parte[23] é destinada ao mercado em Manaus (feiras e supermercados), já a maior parte da produção é comercializada para regiões Sul e Sudeste brasileiras.

Uma urbanização sob o domínio das águas significa também ser influenciada pelo regime das águas, isto é, os períodos de cheia e vazante dos rios. Convém lembrar que os rios são as principais vias de circulação pelo estado do Amazonas. A malha rodoviária é bastante reduzida, ficando restrita a poucas

[23] A maior parte do pescado destes frigoríficos não é vendida em Iranduba, porque os frigoríficos trabalham com “peixe liso”, peixe de coro, como mapará, surubim – e em geral as pessoas do interior do Amazonas não gostam de peixe liso. Isso é uma questão cultural no Estado, elas entendem que esses peixes são reimosos.

cidades situadas nas proximidades de Manaus. As poucas rodovias existentes no interior do estado não oferecem boas condições de trafegabilidade, além disso, a manutenção é dificultada pelo grande índice de pluviosidade na região.

Apesar de sua importância, o transporte fluvial não é priorizado no modelo de desenvolvimento da Amazônia e, portanto, não tem recebido o necessário investimento, as urgentes melhorias e sequer a fiscalização em sua operação. Muitas embarcações regionais, por exemplo, que deviam fazer o transporte apenas de passageiros fazem, ao mesmo tempo o transporte de cargas, de mercadorias, aumentando assim os riscos de naufrágios e de mortes por acidentes.

As condições dos transportes são um importante parâmetro, pois elas revelam o modo como se pensa o *desenvolvimento* urbano-regional, o modo como se pensa a criação e instalação das condições gerais de produção. O modo como se planeja e se gerencia o sistema de transporte, em uma dada região, não devia ser dissociado do tipo de transporte mais utilizado.

Além do domínio das águas, a urbanização no Amazonas é desenvolvida sob o domínio das terras legalmente protegidas. Esse estado é a unidade federada com maior percentual de terras sob a proteção legal, as quais “referem-se à demarcação de terras indígenas e às Unidades de Conservação (UC) de vários tipos, que se multiplicaram na Amazônia a partir de meados de 1980” (BECKER, 2009, p. 105).

A significativa quantidade das terras de uso restrito é revelador dos embates das populações *tradicionais* com novos exploradores da região. Tais conflitos significam maior politização desses habitantes, muito embora tal politização seja extremamente influenciada e financiada por organizações não governamentais estrangeiras. Outro ponto interessante em relação às UC é que quaisquer empreendimentos ou investimentos para a ocupação, uso e exploração dos recursos naturais terá que seguir uma série de observações legais. Aliás, o discurso da preocupação com ambiente tem sido perfeitamente incorporado pelas empresas e indústrias (que se instalam na região) em quase todo o Brasil.

As terras indígenas e os demais recortes espaciais (categorias de manejo) pertencentes ao Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) ocupam uma grande extensão nos municípios de Iranduba e Manacapuru. No mapa 2,

ilustramos essa configuração espacial das terras legalmente protegidas nas proximidades de Manaus, com destaque para os municípios em estudo.

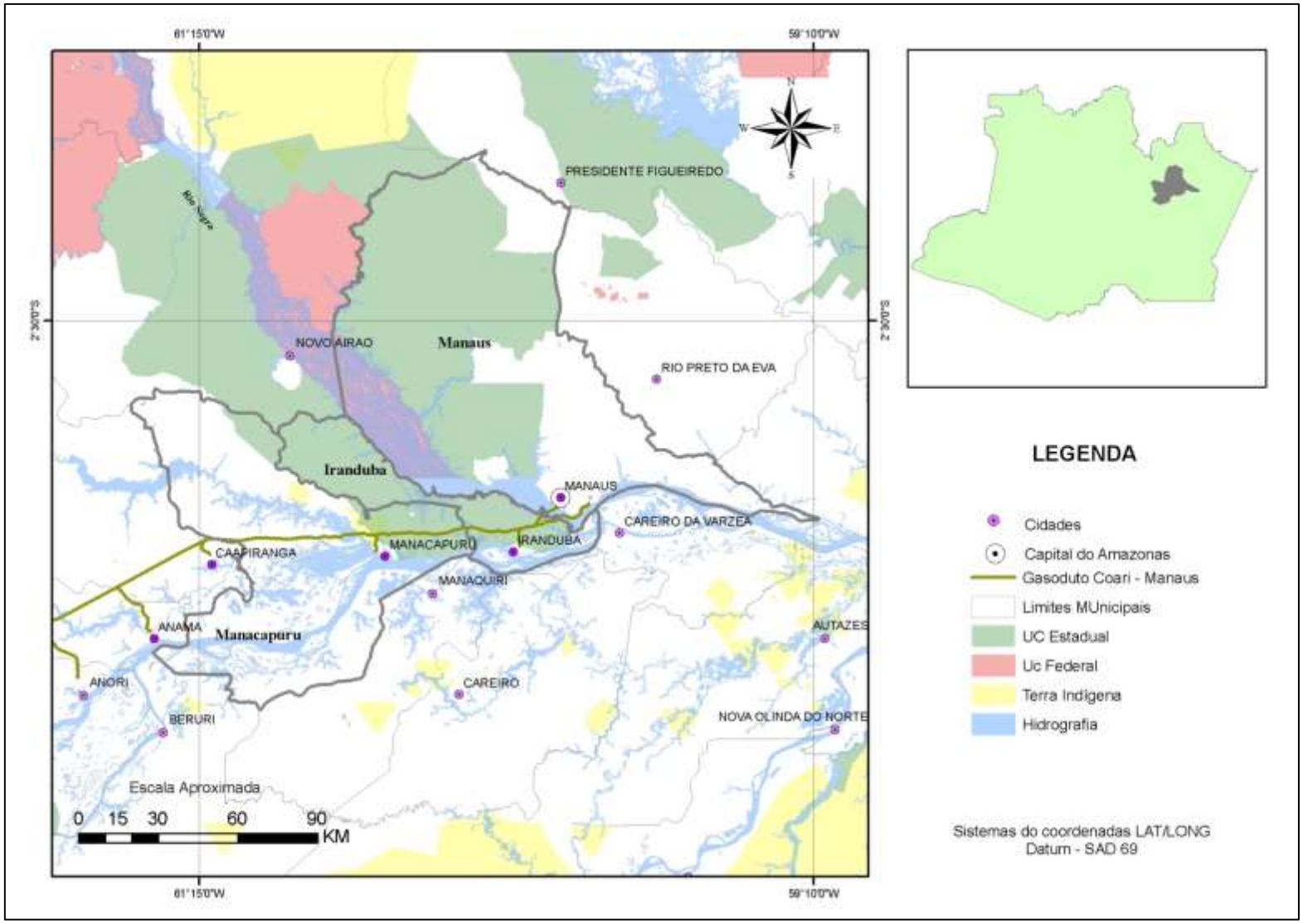
Conforme podemos observar no mapa 4, mais da metade do território dos municípios de Manaus e Iranduba são unidade de conservação; a Área de Preservação Ambiental (APA) do Rio Negro. Esta se divide em duas unidades: APA Margem Direta em Iranduba e APA Margem Esquerda em Manaus. Neste município temos ainda uma parte do Parque Nacional de Anavilhanas, um dos primeiros do Estado do Amazonas.

No município de Manacapuru, encontramos as seguintes áreas legalmente protegidas, conforme seu Plano Diretor Municipal:

a) - Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Piranha;
b) - Lago de Manutenção do Calado;
c) - Área de Proteção Ambiental do Miriti;
d) - Parque Municipal do Miriti;
e) - Terra Indígena do Jatuarana;
f) - APA da Margem Direita do Rio Negro (Parte).

Pelo mapa 4 é possível observar também que a maioria das terras legalmente protegidas existentes no município são terras sob a gestão municipal, condição esta que pode facilitar o gerenciamento local. No Plano Diretor de Manacapuru, existe ainda a proposta de criação de outras UC, uma delas é a Área de Preservação Ambiental paralela à faixa de servidão do gasoduto Coari-Manaus.

No mapa a seguir, ilustramos a distribuição das terras legalmente protegidas nos municípios de Iranduba e Manacapuru. É possível visualizar também as áreas que são UC também no município de Manaus, o qual tem praticamente toda a parte oeste e norte do seu território demarcado por essas restrições de uso e ocupação.



Mapa 4 – Iranduba e Manacapuru: terras legalmente protegidas
Fonte: Bases Cartográficas do IBGE. Organização do Autor.

Entre os municípios de Manaus e Iranduba, a oeste e a montante da ponte Rio Negro, temos o arquipélago de Anavilhanas formado por mais de quatrocentas ilhas fluviais no leito do rio Negro. Nessa área, o Governo Federal criou em 1981 uma Estação Ecológica, que é uma unidade de conservação destinada à preservação da natureza e à realização de pesquisas científicas. Em 2008, a Estação foi transformada em um Parque Nacional, cujo propósito é a preservação das belezas cênicas e a realização de pesquisas, além permitir o desenvolvimento de atividades turísticas[24], especialmente o turismo ecológico.

O Parque Nacional de Anavilhanas possui uma área de 350.018 hectares e quase setenta por cento (70%) desse recorte territorial está situado no município de Novo Airão. Quanto ao seu ecossistema, conforme descrito no plano de manejo, é formado por florestas de Igapó, densa de terra firme, de campina e campinarana, vegetação de caatinga-gapó e chavascal, além de ecossistemas fluvial e lacustre.

Conforme informações divulgadas no sítio do Instituto Socioambiental (ISA),

> Anavilhanas é representante do ecossistema de rios de águas pretas e de floresta tropical densa. A sua preservação é de extrema importância no que tange a conservação das reservas conhecidas como "matrizes de vida". Os rios de bacias de águas negras, como o rio Negro, são conhecidos regionalmente, como "rios de fome", dadas as condições ecológicas predominantes, principalmente pelo regime hídrico que estabelece uma situação de "stress" hidrológico de ciclos de alagamento e seca e, pela condição oligotrófica do ambiente (níveis baixos de nutrientes, levando a uma baixa produtividade de biomassa terrestre e aquática). As bacias de águas negras são consideradas de equilíbrio frágil em relação aos outros sistemas ecológicos da Região Amazônica e aos da Região dos Trópicos Úmidos (ISA; IPAAM, 1997).

Conforme a Lei Federal 9.985 de 18 de julho de 2000, que instituiu o SNUC e estabelece os critérios e normas de uso para as UC, podemos notar que tanto as Estações Ecológicas quanto os Parques Nacionais são criados com a mesma finalidade, isto é, de proteção integral da área. A diferença é que enquanto estes últimos permitem a visitação pública, devendo apenas seguir os critérios estabelecidos no plano de manejo, as primeiras são mais restritivas e permitem a visitação apenas de caráter educacional. Neste ponto, está a principal razão da recategorização da unidade de conservação de Anavilhanas: a forte pressão dos

[24] Conforme informações disponíveis em: http://www.icmbio.gov.br/portal/biodiversidade/unidades-de-conservacao/categorias Acesso em: 17 mar./2013.

operadores de turismo de Manaus que fazem de Iranduba a capital dos hotéis de selva da região.

Mesmo depois de transformado em Parque Nacional (2008) e sob a gerência do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), ainda há diversas atividades conflitantes, como caça, pesca, extração de madeira nas ilhas, extração de areia, visitação inadequada e turismo desordenado. Contudo, a proposta é explorá-lo no turismo ecológico, de maneira a beneficiar suas populações tradicionais, conforme é admitido pela legislação.

Na leitura de Becker (2009), a criação de UC e terras indígenas na Amazônia, especialmente na Amazônia Ocidental, é o resultado de lutas e conquistas das populações tradicionais, dos movimentos sociais organizados na floresta e da tentativa de se estimular um desenvolvimento baseado no vetor tecno-ecológico. Para a autora, é a maneira de o Estado brasileiro, nas suas três esferas de poder, gerenciar a região; significa também "o esgotamento do nacional-desenvolvimentismo e a crise do Estado brasileiro" (BECKER, 2009, p. 103). Embora não concordemos plenamente com o entendimento de que a criação de UC tenha uma participação efetiva das populações, pois muitas vezes os moradores das áreas sequer são consultados sobre essa gestão territorial, não podemos negar que, pelo menos no discurso, houve uma mudança nos argumentos para a realização de grandes projetos na Amazônia.

Como pontos fundamentais dessa nova condição da gestão territorial da Amazônia sob os *domínios da natureza*, Becker (2009, p. 103) apresenta "a pressão ambientalista nacional e internacional, contra o uso predatório da natureza e por um novo padrão de desenvolvimento, sustentável" e evidentemente, a "resposta do governo brasileiro a essas pressões através da aceitação de projetos e programas em parceria com atores internacionais". Esta condição, aceita pelo Estado brasileiro, acontece, bem verdade, a custa de conseguir os empréstimos e aprovar os financiamentos para obras gigantescas nas cidades, tais com a própria construção da ponte Rio Negro ou ainda de programas ditos de recuperação de igarapés.

Diante dessas condições ecológicas e socioambientais apresentadas até agora sobre as particularidades do espaço urbano-regional no Amazonas, chamando atenção especialmente para os municípios de Iranduba e Manacapuru, queremos ainda expor as condições de infraestrutura urbana, dos equipamentos

básicos nas cidades do interior. Quando refletimos sobre esses elementos, a primeira condição é a questão da concentração populacional encontrada em Manaus, deixando a maioria dos municípios do interior do Estado desprovidos da infraestrutura básica e típica do meio urbano.

Como temos exposto até o momento, as dinâmicas espaciais nestes municípios estão relacionadas às ações e aos interesses dos agentes políticos, econômicos e às próprias condições do espaço urbano-regional. E, observando o contexto histórico dessas ações, é possível compreender que elas não são realizadas de maneira isoladas, quer dizer, não parte da vontade apenas do Estado, porém, para a sua realização, é como se houvesse uma combinação entre as diferentes frentes de ação, tal ajustamento é essencial para reestruturar a organização do espaço urbano-regional.

O crescimento da cidade de Manaus e sua urbanização acelerada nos leva a compreender as razões para a criação da RMM e, especialmente, a construção da ponte Rio Negro, uma vez que esta possibilita a expansão da mancha urbana na direção (sul-sudoeste) dos municípios de Iranduba e Manacapuru. Indutoras de intensas transformações socioespaciais, essas ações representam o início do processo de metropolização desse espaço urbano-regional. Por isso, o resgate do contexto histórico, das condições do sítio urbano e da situação geográfica desses municípios.

Assim, veremos a seguir quais e como foram as práticas e estratégias do Estado e do capital nas transformações urbanas e regionais para a produção recente do espaço em Iranduba e Manacapuru, municípios integrantes da RMM. Vamos considerar também suas particularidades e especificidades regionais.

Capítulo 2 – Novos conteúdos, novos usos: as mudanças no espaço e no tempo

A cidade não pode ser inerte que não se renove
que não adapte suas formas aos novos conteúdos,
mas não pode ser tão nova que destrua as formas cristalizadas

José Aldemir de OLIVEIRA (2011, p. 30)

No capítulo anterior, buscamos apresentar o recorte espacial da pesquisa, contextualizando o leitor sobre as razões e os interesses para a construção da ponte Rio Negro, assim como outras ações do Estado e do capital, as quais expressam, conforme nosso entendimento, a expansão urbana da cidade de Manaus no sentido sudoeste da capital, mais precisamente para Iranduba e Manacapuru.

A expansão da mancha urbana em direção a estes municípios pode ser interpretada como o prenúncio da metropolização deste espaço urbano-regional. O processo de metropolização, conforme discute Lencioni (2006), possui diferentes concepções e características e, embora não seja o propósito discuti-las nesse trabalho, podemos destacar que seu desenvolvimento envolve profundas e diversas transformações socioespaciais[25], como nos ressalta a pesquisadora:

> Essas transformações exprimem a metamorfose pela qual passa o processo de urbanização. Não se trata mais de criar cidades, de desenvolver a rede urbana ou a urbanização em sentido restrito; trata-se de desenvolver condições metropolitanas que são imprescindíveis para a reprodução do capital, subvertendo toda lógica urbana herdada e negando a cidade. (LENCIONI, 2006, p. 48).

[25] Temos o entendimento de que as transformações socioespaciais envolvem não apenas alterações no aspecto físico-territorial de uma região, mas também mudanças nas relações econômicas, políticas e sociais, as quais podem intensificar/acelerar as relações já existentes dos agentes sociais ali presentes em uma dada região, ou, ainda, alterar a natureza das relações até então estabelecidas com a inserção de novos agentes, novas práticas sociais, produzindo assim uma reestruturação do espaço. A sociedade é dinâmica e o espaço que expressa tal sociedade também se nos apresenta de maneira dinâmica, em constante transformação.

Conforme a autora, o processo de metropolização do espaço desconhece vontades políticas, entretanto é muito válido se a institucionalização pelo Estado, como é o caso de Manaus, tiver como prioridade criar um fórum para construir o planejamento dos municípios envolvidos, afinal, a instância municipal geralmente não tem poder econômico e político para gerir redes e serviços coletivos e essenciais como saneamento, água, energia e transporte. Assim, "a institucionalização de regiões metropolitanas como expediente para o planejamento territorial [...] deve criar mecanismos que não só fortaleçam os municípios e as instituições, mas procurem garantir o desenvolvimento da cidadania", afirma Lencioni (2006, p. 56).

Os municípios de Iranduba e Manacapuru, a partir da criação da Região Metropolitana de Manaus e, sobretudo, da construção da ponte Rio Negro, passaram a ser foco dos investimentos do capital e podem ser considerados a "nova área" de expansão urbana de Manaus. Diante disso, compreendemos que as transformações socioespaciais, observadas nestes municípios, são decorrentes das estratégias de reprodução do capital, pelas quais se busca a incorporação de novas áreas, homogeneizando os espaços e padronizando as relações socioespaciais.

Evidentemente esta homogeneização e padronização dos espaços (em Iranduba e Manacapuru) e das relações socioespaciais ainda está no começo, e não pode ser apreendida no mesmo nível em que encontramos em lugares onde o processo de urbanização é mais antigo, como nos grandes centros urbanos. Entretanto, já é possível observar como o uso e a ocupação do espaço se molda e se adequa à nova racionalidade do espaço-tempo[26].

Neste capítulo, vamos discorrer sobre as principais transformações socioespaciais observadas no espaço urbano-regional dos municípios de Iranduba e Manacapuru. Para tanto, consideramos que tais mudanças perpassam por um eixo que envolve três frontes, a saber, o sistema de transportes, o mercado imobiliário e as atividades de comércios e serviços. Como veremos, o crescimento das atividades nestes três setores mantém forte conexão.

A interligação entre os três setores diz respeito à produção das *condições gerais de produção* que, de acordo com Lencioni (2007), podem ser analisadas considerando-se os diferentes tipos de consumo: produtivo (coletivo), o qual está

[26] No próximo capítulo, discutimos sobre esta nova racionalidade no espaço-tempo, produtora e resultante da reestruturação do espaço urbano-regional.

relacionado à reprodução dos meios de produção; individual, relacionado à reprodução da força de trabalho, e/ou de luxo, que também pode ser individual, mas que ultrapassa a barreira das necessidades básicas. Diante dessa ponderação sobre os diferentes tipos de consumo, percebe-se a importância do sistema de crédito, bem como das temporárias reduções de impostos que estimulam e financiam o consumo.

De acordo com a Lencioni (2007, p. 5), “os equipamentos coletivos de consumo se integram *diretamente* à reprodução do capital [...] se articula o particular ao geral e se integra uma unidade específica de produção à produção e circulação do capital em geral”. Nesse sentido, compreendemos estes setores – sistemas de transportes, mercado imobiliário – como interligados ao processo de produção e reprodução do espaço urbano-regional.

No fluxograma a seguir (figura 12), busca-se sintetizar como esses setores são vistos e estão dispostos para a realização das transformações socioespaciais no espaço urbano-regional. Os três setores que iremos expor são o sistema de transportes, mercado imobiliário e atividades de comércio e serviços; eles são como notas musicais que formam um acorde: as transformações socioespaciais no espaço urbano-regional. Do mesmo modo que o acorde musical, esses elementos também apresentam certa harmonia entre si e, sobretudo, possuem um ritmo no seu desenvolvimento, no seu desenrolar.

Figura 12 – A tríade das transformações socioespaciais em Iranduba e Manacapuru – Amazonas

Assim como a música, para a sua produção e realização são necessários os seus autores, maestros, executores e público. Os resultados produzidos em sua execução nem sempre são agradáveis ou desejáveis por todos, contudo há normalmente aqueles, dentre os executores e o público, que se beneficiam com a sua realização. Da mesma forma, as transformações socioespaciais são articuladas e manifestadas em tempos, espaços e ritmos diferentes.

Quando se analisa o desenvolvimento das atividades de comércios e serviços, verifica-se que elas são apoiadas ou possibilitadas pela construção de infraestrutura para a circulação, para a distribuição dos produtos e mercadorias, por meio do sistema de transporte. Por sua vez, um sistema de transporte mais rápido e seguro estimula a ampliação dos espaços que serão ocupados, possibilita a expansão da cidade e, desse modo, criam-se novas áreas aptas ao *mercado imobiliário*. Este, por sua vez, como que completando um ciclo, estabelece os elementos necessários para o desenvolvimento das atividades de comércios e serviços na nova área ocupada.

A compreensão é de que as transformações socioespaciais, embora possam ser vistas sob os diferentes ângulos, devem ser analisadas sob um mesmo prisma, pois estão no mesmo eixo e apoiam-se na mesma lógica, a da produção capitalista do espaço, cujas características envolvem a fragmentação e articulação espacial, a apropriação por alguns poucos e a expropriação de muitos, o que reflete as desigualdades sociais e econômicas no espaço.

Portanto, a discussão das transformações socioespaciais passa pela busca da compreensão do processo de produção do espaço, pois é a partir desse entendimento que se poderá vislumbrar a contribuição das ações do Estado e do capital, especialmente com a criação da Região Metropolitana de Manaus e a construção da ponte Rio Negro, fundamentais para as mudanças na estrutura socioespacial e, consequentemente, nas condições de vida nos municípios de Iranduba e Manacapuru.

2.1 As mudanças no sistema de transportes: do rodofluvial para o rodoviário

As mudanças no espaço e no tempo podem ser mais facilmente percebidas quando observamos as condições de circulação de pessoas e mercadorias em dado recorte espacial: o tipo de transporte empregado e o tempo gasto para o deslocamento das pessoas e de seus produtos. Além disso, outros fatores como segurança, conforto e regularidade são itens geralmente integrantes e até indispensáveis na análise do sistema de transportes em uma região.

Aqui buscamos discutir especificamente o quanto a construção da ponte Rio Negro modificou as condições de circulação para e nesses municípios, considerando cada um dos aspectos, quais sejam o tipo de transporte, o tempo gasto para o deslocamento, os níveis de segurança, conforto e regularidade. Assim, ao apresentar as principais mudanças no sistema, destacamos que o predomínio de outro tipo de transporte, cujo tempo de deslocamento é mais rápido do que o anterior e que pretende ter melhor regularidade, veio contribuir de maneira significativa para novos hábitos, para outro modo de vida em Iranduba, Manacapuru e, ainda, para muitas pessoas da cidade de Manaus.

O tipo de transporte empregado está relacionado também às escolhas e concepções de desenvolvimento pensadas para uma cidade ou região. Seguindo a lógica de produção e arranjo espacial que se tem observado em praticamente todos os lugares, a predominância do transporte rodoviário, em relação aos demais modais, segue seu ritmo de modo acelerado e com o apoio dos poderes públicos, pois os investimentos feitos em infraestrutura e na abertura de linhas especiais de créditos contribuem intensivamente para sua ampliação.

De acordo com dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), no período de 2003 a 2012, a quantidade de veículos nos municípios de Iranduba e Manacapuru tem crescido de maneira contínua ao longo destes últimos dez anos, como pode ser verificado nas tabelas 5 e 6 . Se considerarmos apenas os últimos quatro anos, de 2009 a 2012, o aumento do número de motocicletas ultrapassa os 70% em Manacapuru e os 87% em Iranduba, mudando de 2614, em dezembro de 2009, para 4478, em julho de 2012, no primeiro município e de 673 para 1262 unidades no segundo.

Ano	Total	Automóvel	Caminhão	Caminhonete	Camioneta	Micro-ônibus	Motocicleta	Motoneta	Ônibus	Outros
2003	653	197	53	22	77	2	216	56	11	19
2004	780	213	67	30	85	3	274	72	14	22
2005	942	240	74	48	94	4	350	87	19	26
2006	1074	269	83	60	96	5	401	102	24	34
2007	1249	320	92	85	90	5	473	115	30	39
2008	1491	378	108	141	71	8	577	137	33	38
2009	1750	445	127	179	76	8	673	162	39	41
2010	2202	525	147	248	89	8	889	204	47	45
2011	2667	630	163	315	106	11	1104	246	46	46
2012*	2994	695	175	346	119	13	1262	269	56	59

Tabela 5 – Município de Iranduba: evolução da frota de veículos (2003-2012)

*2012- somente até julho. Nos demais anos, a frota do município é a equivalente ao mês de dezembro.

Fonte: Denatran. Acesso em: 18 de setembro de 2012.

Ano	Total	Automóvel	Caminhão	Caminhonete	Camioneta	Micro-ônibus	Motocicleta	Motoneta	Ônibus	Outros
2003	2348	790	101	58	252	6	641	449	39	12
2004	2661	830	114	83	268	6	776	529	40	15
2005	3210	856	128	113	248	8	1101	691	51	14
2006	3707	899	136	189	252	15	1320	790	60	46
2007	4342	998	151	256	229	17	1636	908	62	85
2008	5273	1123	182	351	187	21	2183	1086	49	91
2009	6090	1275	201	398	203	27	2614	1222	52	98
2010	7202	1430	229	477	215	29	3275	1398	52	97
2011	8595	1604	244	569	235	39	4138	1606	57	103
2012*	9264	1713	252	655	247	45	4478	1702	64	108

Tabela 6 – Município de Manacapuru: evolução da frota de veículos (2003-2012)

*2012- somente até julho. Nos demais anos, a frota do município é a equivalente ao mês de dezembro.

Fonte: Denatran. Acesso em: 18 de setembro de 2012.

Quanto ao número de automóveis, o acréscimo também é significativo se consideramos esse mesmo período. De dezembro de 2009 a julho de 2012, tivemos um aumento de 34% em Manacapuru e de 56% em Iranduba. Para o Estado do Amazonas o aumento na quantidade de automóveis[27] nesse mesmo período considerado foi de apenas 22%, o que pode significar que o mercado de automóveis nos dois municípios está realmente acima da média regional.

É oportuno registar que o crescimento do número de veículos, especialmente de automóveis nos últimos anos (2009 a 2012), também foi influenciado pela crescente oferta de crédito ao consumidor e pela redução de impostos praticados pelo governo, com o propósito de superar a crise financeira no setor, que se apresentou muito mais forte em outros países, como nos Estados Unidos.

Quanto ao aumento das vendas de motocicletas, este é um fenômeno marcante, sobretudo nas regiões Nordeste e Norte do Brasil, onde o sistema de consórcio tem sido a modalidade utilizada com grande sucesso. Nas grandes e pequenas cidades dessas duas regiões brasileiras, as motocicletas são utilizadas como transporte urbano alternativo de passageiros, como é o caso de Manaus, Iranduba e Manacapuru.

De acordo com Jackson Antunes, instrutor do Departamento Estadual de Trânsito do Amazonas (DETRAN-AM) e presidente de uma das quatro associações de mototaxistas de Manacapuru, existem no município aproximadamente três mil pessoas que trabalham como mototaxista, porém os regularizados são menos de trezentos. Segundo ele, como não há fiscalização da Prefeitura, qualquer pessoa que tem uma moto põe um colete de mototaxi e começa a trabalhar, em muitos casos, sem ter sequer carteira de habilitação. Se fosse exigido o cumprimento das regras para o exercício da atividade, como possuir habilitação há pelo menos dois anos na categoria, treinamento específico para o condutor e itens de segurança recomendados pela Lei 12.009/2009, a quantidade de mototaxistas que poderiam atuar seria bem reduzida.

[27] Conforme dados do DENATRAN, contabilizando apenas os automóveis, o número deles no Estado do Amazonas em dezembro de 2009 era de 239.310 unidades, e em julho de 2012, este número aumentou para 294.007 carros, ou seja, crescendo 22,85%. Na cidade de Manaus, onde estão os 95,90% dos automóveis do Amazonas, o aumento também foi de 22%, passando de 230.612 automóveis em dezembro de 2009 para 281.969 em julho de 2012.

Em seu Artigo 2º, a Lei determina o que é necessário para habilitar o condutor do transporte de passageiros em motocicletas:

> I – ter completado 21 (vinte e um) anos;II – possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;III – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran; IV – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

A Lei Federal 12.009/2009 que regulamenta as atividades de moto-frete, já previstas em Lei, incluiu a regulamentação de mototaxista e de *motoboy*, que passaram a integrar o rol das profissões classificadas pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) e foram inseridas no sistema previdenciário público, no entanto, o Estado e o Município precisam regulamentar o exercício da profissão, conforme as especificidades locais e regionais. Dentre Manaus, Manacapuru e Iranduba[28], apenas este último município autorizou o serviço de mototaxistas.

O aumento da quantidade de veículos, neste caso, motocicletas e automóveis em Iranduba e Manacapuru, não significa melhores condições de deslocamento no espaço interno da cidade; pelo contrário, trata-se de um potencial problema no trânsito dessas cidades, como já acontece nos grandes centros urbanos. A ausência de sinalização e o desrespeito com os pedestres, inclusive com os carros e motos ocupando as calçadas, tende a piorar com o fluxo de veículos que também vêm de Manaus.

Os deslocamentos entre as cidades de Manaus, Iranduba e Manacapuru e o fluxo de pessoas e mercadorias tornaram-se mais rápidos do que antes e, era exatamente isso que já se esperava, ou melhor, era isto que deveria acontecer, pois em termos de velocidade, sabemos que o transporte rodoviário, em muito, supera o hidroviário, se ambos tiverem em boas condições de funcionamento. Entretanto, como veremos, este crescimento tem limites, além do mais, tem um custo a ser pago.

É interessante registrar que a quantidade de automóveis emplacados nos municípios de Iranduba e Manacapuru, considerando apenas o período de oito meses, que vai de dezembro de 2011 a julho de 2012, subiu, respectivamente, 10,31% e 6,79%, um percentual acima do que se observa nos números para a

[28] Lei Municipal do Município de Iranduba nº 231, de 18 de dezembro de 2012. Disponível em: http://www.diariomunicipal.com.br/aam/materia/681222. Acesso em 14/02/2013.

capital e para todo o estado do Amazonas. Considerando o mesmo período, em Manaus e no Amazonas este percentual, é de apenas 3,7% e 3,8%, respectivamente. O número de motocicletas visivelmente também cresceu e em termos percentuais ficou bem acima do registrado na Capital e no Estado (7%). Enquanto em Manacapuru houve um aumento de 8,21%, em Iranduba foi de 14,31%, conforme dados do DENATRAN. O preço montante das motocicletas e a facilidade de crédito podem explicar essa variação.

As consequências desse aumento de veículos em circulação, nas cidades de Iranduba e Manacapuru, manifestam-se na quantidade de mortes por acidentes com transportes, que tem crescido ao longo destes últimos anos, conforme registrado no sistema de informações sobre mortalidade, na base de dados do Sistema Único de Saúde (DATASUS). Mas até quando o sistema de transporte (rodoviário) suportará o crescimento do número de veículos? Quanto se cobrará por sua construção, utilização e manutenção? A quem ele irá beneficiar e quais serão os espaços valorizados? Que setores serão incorporados à circulação e à distribuição dos bens e riquezas? Estes são alguns dos questionamentos que podem ser incluídos na análise das transformações no sistema de transporte entre Manaus e os municípios de Iranduba e Manacapuru.

Como exemplo, podemos observar os números de óbitos entre os anos de 2003 e 2010, nos municípios de Iranduba, Manacapuru e Manaus. Considerando o período de 2007 a 2010, observamos que o crescimento mais que triplicou. A variação chega a mais de 200% de acréscimo apenas em quatro anos. Em termos absolutos, os números não são expressivos, pois se trata de cidades pequenas onde a quantidade de veículos ainda é pequena em relação ao número de habitantes se comparado com outras cidades brasileiras com o mesmo perfil populacional. No entanto, quando contabilizado em percentuais, e tendo como base a capital ou ainda o próprio estado do Amazonas, percebe-se que o crescimento foi bem significativo.

Unidade Administrativa	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Iranduba	2	3	3	9	5	4	6	17
Manacapuru	2	12	12	7	4	**63**	43	14
Manaus	262	309	297	349	282	276	245	351
Amazonas	340	404	414	437	382	469	421	502

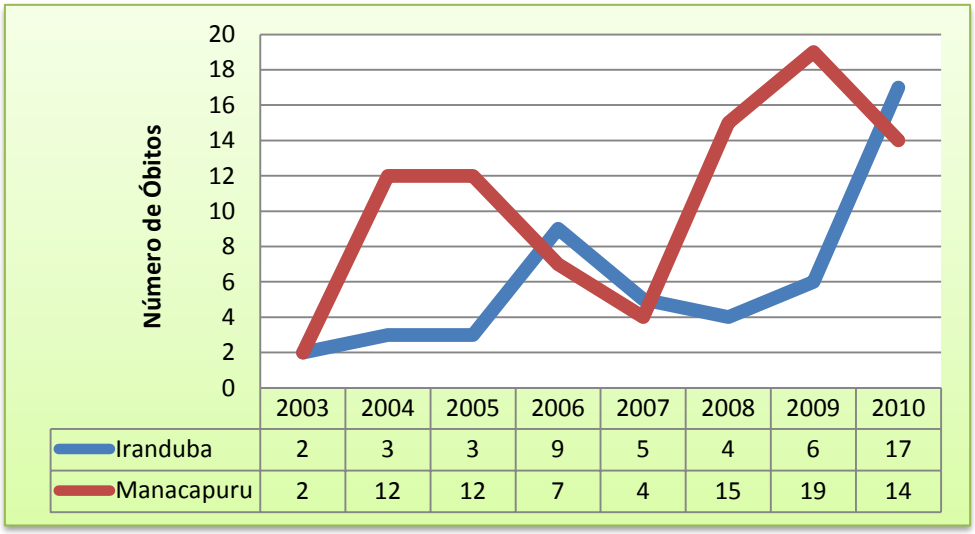
Tabela 7 **–** Iranduba, Manacapuru e Manaus: óbitos em acidentes de transportes (2003-2010)
Fonte: DATASUS, 2012.

Este crescente número de óbitos em acidentes de transporte pode ter relação direta com o aumento da quantidade de veículos em circulação nas cidades de Iranduba e Manacapuru e especialmente com a falta de fiscalização no trânsito dessas cidades. Vale lembrar que a precária sinalização ou ainda o desrespeito às poucas placas e faixas de pedestres existentes também contribuem para a ocorrência destes óbitos. Em Iranduba sequer existe semáforo e, em Manacapuru, existe apenas em um cruzamento na área central.

O número de mortes por acidentes de transportes em Manacapuru, nos anos de 2008 e 2009, apresenta-se fora do comum em razão de duas marcantes tragédias. A primeira, em maio de 2008, foi o naufrágio do barco regional Comandante Sales quando morreram 48 pessoas. A embarcação tinha capacidade para 50 passageiros, mas, conforme relatos divulgados na mídia local[29], o barco viajava com 90 pessoas, incluindo a tripulação. A segunda tragédia foi em 2009, quando o número de óbitos também foi atípico e deu-se devido à queda de uma aeronave que partiu de Coari-AM com destino a Manaus. A causa do acidente, que resultou na morte de 24 pessoas, conforme noticiada pela imprensa[30], foi sobrecarga. Os acidentes com embarcações regionais no Amazonas, especialmente de médio e grande porte, têm sido recorrentes e a causa principal é sempre a mesma – a superlotação.

[29] Piloto de barco que naufragou em Manacapuru (AM) vai a júri popular; 48 morreram http://noticias.bol.uol.com.br/brasil/2009/04/10/ult4733u33874.jhtm Acesso em 7 de outubro de 2012.
[30] Folha online Bombeiros mantém buscas no rio Manacapuru (AM); acidente com avião deixou 24 mortos http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u500647.shtml. Acesso em: 7 de outubro de 2012.

No gráfico 2 abaixo, ilustra-se a evolução do número de óbitos em acidentes de transporte, nos municípios de Iranduba e Manacapuru, no período de 2003 a 2010, desconsiderando os dois grandes acidentes supracitados. No caso de Manacapuru, é possível perceber que nos anos de 2006 e 2007 há uma forte redução do número de óbitos, que pode ter acontecido por uma rápida intensificação da fiscalização no trânsito, ou mesmo pode ser resultante de uma falha no registro, considerando que, nos anos anteriores e posteriores a estes, a quantidade foi crescente a cada ano.



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Iranduba	2	3	3	9	5	4	6	17
Manacapuru	2	12	12	7	4	15	19	14

Gráfico 2 – Iranduba e Manacapuru: óbitos em acidentes de transportes (2003-2010)
Fonte: DATASUS, 2012.

Já os dados do município de Iranduba mantêm-se relativamente estáveis durante o período, tendo um leve aumento no ano de 2006 e um crescimento abrupto para o ano de 2010. Este último, muito provavelmente, esteja relacionado com o aumento geral da circulação de veículos no município e ele também seguiu a tendência de Manacapuru. Vale ressaltar que este período de oito anos possa parecer pouco para compreender toda a dinâmica, no entanto, ele é suficiente para apreendermos o aumento, a cada ano, dos óbitos em acidentes de transportes.

E o que há de novo no espaço urbano-regional? A principal mudança no sistema de transporte entre Manaus, Iranduba e Manacapuru deu-se na modalidade utilizada, passou-se do modo rodofluvial para o predomínio do transporte rodoviário. Com esta, muitas outras mudanças foram e continuam sendo desencadeadas, como a quantidade de veículos, o horário dos fluxos e a própria noção de distância entre

estes lugares expressa pelo tempo de deslocamento; não em quilômetros, mas em horas, pois aquela viagem que demorava horas e horas passou a ser feita em minutos.

Figura 13 – Vista geral da ponte Rio Negro sentido Iranduba-Manaus
Fonte: Blog Porto Imagem http://portoimagem.wordpress.com
Foto feita em abril/2011, seis meses antes da inauguração da ponte. No primeiro plano, no canto inferior esquerdo, observam-se diversos carros, à espera da balsa para a travessia para Manaus; o rio ainda estava baixo, o que possibilitava os carros passarem por debaixo da ponte. Ao fundo e na parte de cima da foto, vista da cidade de Manaus, bairro Compensa, Zona Oeste.

Dependendo do lugar para o qual as pessoas se dirigem ao longo da rodovia AM-070 (balneário, sítio, cidade), o programa de fim de semana tornou-se menos cansativo e mais rápido para ser feito. Quem sai de Manaus para ir aos balneários, na estrada ou às margens do Rio Negro, tem a possibilidade de desfrutar do passeio durante todo o dia e retornar para casa antes mesmo do anoitecer, ficando sujeito apenas às condições de trânsito. Do mesmo modo, quem tem atividades para resolver durante o dia em Iranduba ou Manacapuru já não é mais necessário acordar de madrugada para pegar o melhor lugar na fila da balsa.

Chega-se ao centro de Manaus, partindo da cidade de Iranduba em menos de quarenta minutos, e isso já considerando a retenção no trânsito existente

especialmente quando se chega à capital amazonense. Da rodoviária de Manaus, o ônibus que segue direto para Manacapuru sem parar na estrada para pegar passageiros faz seu percurso em aproximadamente uma hora e quarenta minutos, uma viagem que antes poderia durar até quatro horas.

A despeito da facilidade no deslocamento, logo após a inauguração da ponte Rio Negro houve um aumento de mais de 60% no preço da passagem de ônibus entre Manaus e Manacapuru. Igualmente, a esperada redução no preço dos cultivos e dos bens produzidos em Iranduba e Manacapuru, que são comercializados em Manaus, não aconteceu, apesar da supressão dos custos no sistema de transporte, pois o atravessador e o empresário já não precisam pagar pelo frete na balsa ou pedágio na ponte.

Essa nova condição de um transporte mais rápido fez mudar as relações socioespaciais, inclusive porque muitas pessoas, que não tinham Iranduba e Manacapuru como um destino para seus passeios de fim de semana, passaram a ter essa alternativa de lazer e diversão, aproveitando, assim, as opções desses lugares.

As dificuldades para a travessia na balsa não se limitavam às longas filas, especialmente existentes nos fins de semana e feriados. O condutor do veículo também encontrava problemas no momento de subir a rampa da balsa, pois, além de entrar de ré, tinha ainda o desnível entre a beira do rio e a rampa, e mais, conforme a declividade desta e a altura do carro, o motorista corria o risco de bater a parte de baixo do automóvel. Não obstante a estes problemas, o fluxo de veículos entre Manaus e Iranduba/Manacapuru, nos últimos anos seguiu crescendo, embora não tenha sido no mesmo nível do que foi previsto.

Conforme citado no Estudo de Impactos de Vizinhança da Ponte (EIVP), a estimativa da Superintendência Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias (SNPH) era de que em 2007[31] o fluxo seria de 420 mil veículos por ano e uma média de 35 mil por mês, todavia o número foi bem abaixo, de acordo com a tabela 8 e, no ano seguinte, a quantidade diminuiu ainda mais. Eis o que foi divulgado no EIVP:

> A projeção do empreendimento considerou também o transporte de veículos efetuados pelas balsas coordenados pela SNPH até o ano

[31] Apesar de o Estudo de Impacto de Vizinhança da Ponte ter sido realizado entre os anos 2007 e 2008, eles trabalharam apenas com dados da SNPH de 2003, por isso os números para o ano de 2007 são apenas projeções.

> de 2003, estimando-se que no final do ano de 2007, cerca de 420 mil veículos/ano atravessariam o rio Negro por sistema de balsa. Isto equivale a uma média diária superior a mil veículos/dia e que, com a ponte em operação este volume de tráfego cresceria dez (10) vezes saltando para 4 milhões de veículos/ano, admitindo uma taxa de aumento de 20% nos cinco primeiros anos de operação da ponte e, posteriormente assumindo uma taxa de desenvolvimento do Amazonas, na ordem de 2,63%, no final de 2032, o total de veículos que atravessariam a ponte seria de aproximadamente 17 milhões de veículos/ano (EIVP, 2008, p. 4).

Na tabela 8, temos o registro da quantidade mensal de veículos que fizeram a travessia no Rio Negro, Manaus para Cacau-Pirêra, no período de janeiro de 2004 a outubro de 2011. Nestes números estão incluídos todos os tipos de veículos, contudo a maior quantidade é de automóveis, motocicletas, caminhões e ônibus. Nestes registros constam também os transportes isentos, como os carros oficiais (viaturas da polícia, ambulância e outros transportes do Estado).

	2004	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Jan.	19980	20071	21656	23908	24999	23259	18388	17418
Fev.	18616	16860	21270	24904	23247	21286	20186	16338
Mar.	16893	16595	20807	24563	21576	21057	21233	21114
Abril	18039	17502	23681	24961	22044	22921	22534	20148
Maio	19590	19325	20853	26836	22797	22872	23693	19841
Jun.	19240	19141	21271	26930	21486	21031	22530	20333
Jul.	21405	22151	24957	28418	22832	19342	25896	18103
Ago.	20682	22568	27528	29180	22680	20644	27985	19037
Set.	21498	21905	28881	30284	20323	19045	25392	22147
Out.	20354	21651	26964	28812	20359	17004	21981	13218
Nov.	19230	19106	23882	29210	23158	16157	18442	
Dez.	20202	20424	26189	25828	25178	15921	18198	
TOTAL	235729	237299	287939	323834	270679	240539	266458	187697

Tabela 8 – Registro mensal de veículos na travessia Manaus-Iranduba (2004-2011)
Fonte: SNPH, 2012.

No gráfico 3, temos a soma em cada trimestre do ano. Como é possível perceber, o primeiro semestre de cada ano costumava ter uma movimentação menor de veículos, pois é o período de cheia dos rios. O segundo semestre do ano, período da vazante, é quando se tem as praias e balneários e, especialmente, é realizado o

ciclo da produção na várzea, em que o agricultor aproveita a fertilização das margens dos rios e igarapés para fazer suas plantações. O peixe também é farto, o período de restrição da pesca (piracema) se inicia somente no fim do mês de novembro, diante disso, podemos entender porque a somatória de veículos na travessia no segundo semestre é maior do que no primeiro.

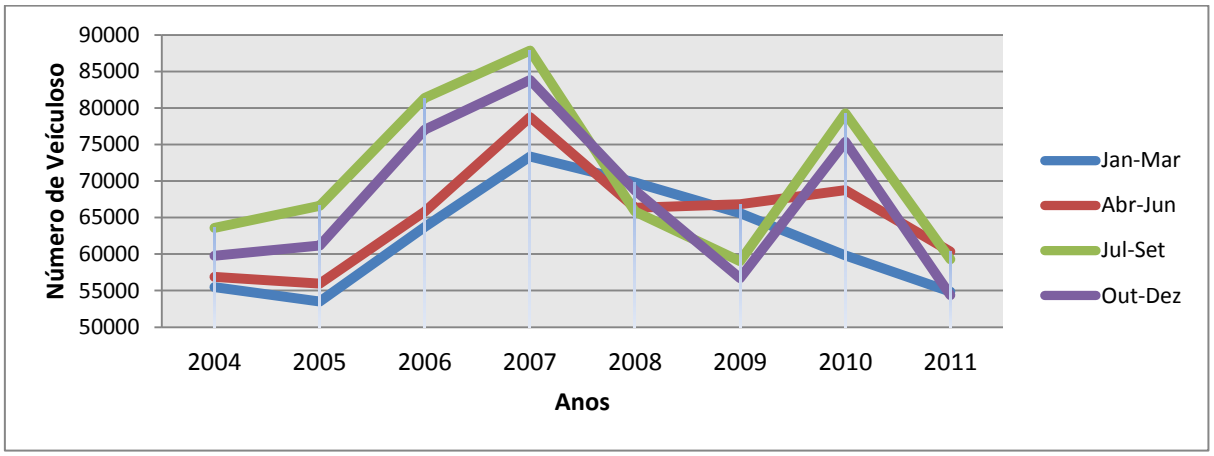


Gráfico 3 – Veículos por trimestre na travessia Manaus-Iranduba (2004-2011)
Fonte: SNPH, 2012.

O acompanhamento do fluxo de veículos na ponte deu-se apenas no período de aproximadamente três meses após a obra ser aberta ao público. Para tanto, a Processamento de Dados do Amazonas S.A. (PRODAM), contratada do DETRAN-AM, possuía duas câmeras[32] fixas na ponte Rio Negro, as quais faziam o controle, monitoramento e contagem do tráfego de veículos, porém ambas apresentaram problemas técnicos e foram retiradas do local. As informações foram concedidas pelo Tenente Gilberto Pereira da Silva, gerente do serviço de atendimento ao cidadão do Centro Integrado de Operações de Segurança (CIOPS).

Segundo o tenente Gilberto, como a finalidade principal dos equipamentos e do monitoramento era e é evitar acidentes, o CIOPS não tem o registro do quantitativo de veículos na travessia da ponte, tampouco nos livros de ocorrência (ainda de papel) que até então ficavam no posto "improvisado" do CIOPS na

[32] O CIOPS possui atualmente outras câmeras na Ponte, as quais já registraram alguns acidentes de veículos sem vítima fatal, carros com problemas mecânicos ("no prego"); e o mais curioso são os flagrantes de pedestres que tentam se esconder nos pilares que ficam bem no meio da ponte – na parte estaida – para usar drogas e até praticar sexo mesmo durante o dia. De três a quatro vezes na semana, as câmeras do CIOPS captam imagens de pessoas usando drogas ou fazendo sexo na ponte. Quando os agentes do CIOPS visualizam essas situações, eles acionam a polícia para fazer a revista.

cabeceira da ponte, no bairro Compensa. Em vários momentos, no livro havia apenas o registro dos equipamentos, com alguns deles descritos como “câmeras inoperantes” e “providências adotadas”. Quem repassa informações para a imprensa sobre estimativa de fluxo de veículos na ponte são os policiais militares da Companhia Interativa de Trânsito da Secretaria de Estado da Segurança Pública do Amazonas (SSP-AM).

De acordo com o divulgado pela imprensa, a quantidade de veículos que atravessam a ponte Rio Negro vem diminuindo. Na primeira noite logo após a inauguração e liberação do tráfego, cerca de 10 mil veículos fizeram a travessia da ponte; depois nos três primeiros meses de abertura (do fim de outubro de 2011 a fevereiro de 2012), aproximadamente 7 mil veículos por dia fizeram a travessia e, já no fim do ano de 2012 no feriado prolongado de 15 de Novembro (Proclamação da República) a 20 de novembro (Consciência Negra) a quantidade reduziu para 2,5 mil veículos diariamente. Mesmo com essa queda ao longo dos meses, o fluxo de 2,5 mil veículos/dia é quase o triplo da média que havia antes com a balsa.

A ponte Rio Negro alterou também o horário dos fluxos de veículos entre os municípios. A viagem que antes era feita apenas entre os horários das 5h às 22h (horário de operação da balsa na travessia do Rio Negro) pode ser feita atualmente em qualquer horário do dia e da noite. Esta flexibilidade de horário para a circulação de veículos facilita, por um lado, o provável crescimento de movimento pendular diário entre Manaus-Iranduba e Manacapuru, por outro, pode contribuir para o enfraquecimento dos poucos hotéis existentes naquelas pequenas cidades, pois as pessoas poderão voltar no mesmo dia para suas residências, não precisando pernoitar.

Entretanto, as melhorias com relação ao tempo gasto no deslocamento e na flexibilidade dos horários não são para todos; quer dizer, são apenas para aqueles que têm transporte próprio, ou ainda para quem puder pagar um táxi. Os ônibus continuam operando apenas durante o dia. Além disso, se antes a travessia do Rio Negro, de Cacau-Pirêra no Iranduba para São Raimundo em Manaus, poderia ser feita gratuitamente na balsa, isto já não é possível com a ponte, pois não há transporte gratuito para esta travessia; a não ser que se vá a pé ou de bicicleta os quase 4 km – o trajeto de uma cabaceira a outra da ponte.

Com relação aos taxistas que prestam o serviço de transporte alternativo de passageiros das cidades de Iranduba e de Manacapuru para Manaus, no início, foram muito prejudicados com esta nova realidade da ponte Rio Negro. Ao contrário do que se imaginava que, com o fluxo de pessoas que as cidades passariam a receber, os taxistas poderiam aumentar seus ganhos, na realidade, tiveram sua área de atuação restringida, pois não tinham um ponto de parada em Manaus nem podiam atuar, pegando passageiros na capital. Portanto, se levavam passageiros daquelas cidades para a capital, na volta para sua cidade de origem geralmente voltavam vazios, encarecendo assim os custos da viagem e de manutenção.

Essa situação somente melhorou nos dois últimos meses de 2012, principalmente com relação ao Iranduba, que conseguiu autorização da Agência Reguladora dos Serviços Públicos Concedidos do Estado do Amazonas (ARSAM) e do Instituto Municipal de Engenharia e Fiscalização do Trânsito (MANAUSTRANS) para ter um ponto de táxi no Centro de Manaus. O local é alugado e fica na Avenida Epaminondas, próximo a Sete de Setembro.

Os taxistas de Iranduba fazem afretamento para o Cacau (podendo ir até Manaus) e para Manacapuru. Mas no início existiu o seguinte problema: quem levava passageiro para Manaus ou Manacapuru obrigatoriamente, após a inauguração da Ponte, tinha de voltar vazio, reduzindo assim os ganhos do taxista, reduzindo a margem de lucro. Com isso, muitos optaram por não ir para Manacapuru e tentar pegar corrida dentro do próprio município, o que é permitido pelo Sindicato dos Mototaxistas Autônomos de Iranduba (SIMAI).

Em Manacapuru, dos 150 táxis em operação em setembro de 2012, cerca de 120 fazem afretamento para Manaus – mesma quantidade de antes da ponte e 30 ficam dentro do próprio município fazendo corrida na cidade ou para as comunidades (Acajatuba, Lago do Ubim, Ariaú, dentre outras). Os taxistas são divididos em dois grupos, que se alternam diariamente nas viagens para a capital e dentro do município. No grupo A, existem mais taxistas que no grupo B, numa relação de 65 para 55. Antes da ponte Rio Negro, a passagem para o Cacau-Pirêra custava R$ 17 por pessoa, hoje esse trajeto é praticamente inexiste, feito em raras exceções. Quase todos os afretamentos são para a capital e o valor da passagem, que é individual, varia conforme o destino do passageiro. Se for para deixá-lo na

base, isto é, na parada inicial de ônibus na cabeceira da ponte, o transporte custa R$ 20,00 e no Roadway ou ruas do Centro R$ 25,00.

Ano	Concessões	Táxis em serviço por dia	Viagens por dia e Destino	Preço por passageiro R$
2011	80	80	8 a 10 Cacau-Pirêra 30 Manacapuru	R$ 5,00 – Cacau-Pirêra R$ 17,00
2012	80	80	5 Cacau-Pirêra 4 a 5 Manaus 10 Manacapuru	R$ 5,00 – Cacau-Pirêra R$ 12,00 – Centro Manaus R$ 20,00

Quadro 2 – Táxis no transporte de passageiros de Iranduba para Manaus (2011-2012)
Fonte: pesquisa de campo, 2012.

Ano	Concessões	Táxis em serviço por dia	Viagens por dia e Destino	Preço por passageiro R$
2011	150	60	3 Manaus	17,00– Próx. à Ponte
2012	150	60	1 a 2 Manaus	20,00 ou 25,00 – Centro Manaus

Quadro 3 – Táxis no transporte de passageiros de Manacapuru para Manaus (2011-2012)
Fonte: pesquisa de campo, 2012.

De acordo com informações fornecidas pelo SIMAI, antes da inauguração da Ponte Rio Negro (2011), cada taxista fazia uma média de oito a dez viagens por dia para o Cacau-Pirêra ou Ponta do Pepeta, que era outro local onde se podia tomar uma lancha para Manaus, fora os fretes que surgiam. Agora com a ponte (setembro/2012), os taxistas fazem, em média, cinco viagens por dia para o Cacau-Pirêra e de quatro a cinco viagens para quem vai para Manaus.

Para entrar na capital, exige-se mais organização da categoria e uma base onde os taxistas do município possam esperar e pegar seus passageiros, assim reconhece o Sindicato de Veículos Rodoviários de Manacapuru (ASCOVEM). Em julho de 2012, o sindicato de Manacapuru alugou por mil reais (R$ 1.000,00) um ponto na Avenida Coronel Cyrillo Neves (antiga estrada da Estanave), no bairro Compensa, Manaus, via que dá acesso à ponte Rio Negro, e mais um estacionamento extra no valor de quatrocentos reais (R$ 400,00), onde podem estacionar os carros. A base até setembro de 2012 estava em fase de regularização. Segundo a ASCOVEM, a entidade já tem contrato e protocolo da Prefeitura de

Manaus, porém falta o alvará com o qual o Sindicato poderá dar entrada ao pedido de autorização do ponto na ARSAM. Para arcar com essas despesas, o Sindicato aumentou a sua taxa mensal de R$ 30,00 para R$ 40,00 de cada sindicalizado. Outra dificuldade é com relação à concorrência que aumentou, pois agora tem a entrada dos taxistas de Manaus, Novo Airão e os clandestinos (conhecidos como pirangueiros).

Em Manaus, a fiscalização é mais severa, e os táxis, de cada um destes municípios, são de cores diferentes. Assim, é difícil burlar o sistema e não sofrer as penalizações legais. Até setembro de 2012, quatro táxis de Iranduba foram apreendidos e levados ao parqueamento da Superintendência Municipal de Transporte Urbano (SMTU) da Prefeitura de Manaus e os seus proprietários tiveram de pagar mais de R$ 2 mil em multa para retirar os veículos.

Quando ocorre o contrário, isto é, de taxistas que partem de Manaus com passageiros para Iranduba e Manacapuru e na volta pegam passageiros nestas cidades não sofrem nenhuma penalidade. Esta situação, conforme relatado pelo Sindicado dos Taxistas de Manacapuru, acontece com frequência, pois não há fiscalização do Instituto Municipal de Trânsito de Manacapuru (IMTRANS), responsável pelas concessões.

Com esta queda do movimento de passageiros e da renda dos taxistas, a expectativa do presidente do SIMAI, Charles Pinheiro de Freitas, é de que a situação possa melhorar para eles com a instalação do ponto de táxi em Manaus, fazendo jus a integração da Região Metropolitana de Manaus. O ponto pode aumentar o fluxo de passageiros e evitar que os táxis voltem vazios, também trará segurança e conforto aos passageiros de Iranduba que saberão que vão encontrar táxis do município em um determinando lugar para “voltar para casa”.

Até início de novembro de 2012, muitos passageiros ainda ficavam “perdidos” sem saber qual ônibus[33] pegar para ir até a ponte ou, estando lá, onde pegar ônibus para outros lugares ou mesmo táxis para Iranduba. A Prefeitura de Manaus instalou uma parada de ônibus com abrigo, na rua Nelson Rodrigues, bairro Compensa, transversal à avenida Coronel Cyrillo Neves (estrada que dá acesso à

[33] Em Manaus, há quatro opções de linha de ônibus (013 – Compensa / T2 / Ceasa, 119 – Compensa/ Centro, 121 – Vila Marinho/ T1 / Centro e 129 – Transportuária/ Centro/ Educandos/ T2 /Cachoeirinha) que passam nesse ponto, mais as linhas de Iranduba e distrito de Cacau-Pirêra.

ponte) para embarque e desembarque de passageiros provenientes da cidade de Iranduba e do distrito de Cacau-Pirêra.

Em novembro de 2012, os taxistas de Iranduba conseguiram um ponto/base no centro de Manaus, na Avenida Epaminondas, próximo a Avenida Sete de Setembro, o que melhorou consideravelmente as condições de trabalho e o rendimento dos taxistas. Além disso, tornou-se uma referência para os moradores de Iranduba, que no retorno para suas casas reduziu a incerteza de um transporte direto de Manaus para aquela cidade.

Com as mudanças observadas no sistema de transporte, podemos perceber a falta de planejamento e de integração dos serviços urbanos. Como se trata de uma Região Metropolitana espera-se que os serviços de transporte, energia e comunicação possuam alguma integração, pois sem essa articulação dos serviços coletivos, a maioria das pessoas é que sai prejudicada.

Em razão dessa dificuldade, muita gente, em especial os moradores do Distrito de Cacau-Pirêra, até porque esse Distrito ficou fora do trajeto e da estrada para a ponte Rio Negro, ainda prefere pegar uma lancha para o centro de Manaus, pois não precisam pagar outro ônibus para chegar ao centro da cidade, visto que ainda não existe integração no sistema de transporte (coletivo urbano) da Região Metropolitana.

Ao retornar de Manaus, muitas pessoas optam por voltar de lancha direto do roadway, no Centro da cidade. O motivo é por ser uma viagem rápida, que leva quinze minutos em média, e não é muito onerosa comparada com o preço de um táxi ou o ônibus da capital. O preço da passagem na lancha é R$ 5,00 e o ônibus em Manaus R$ 2,75. Entretanto, conforme veremos a seguir, a travessia do Rio Negro em pequenas embarcações foi o modal que mais sofreu com a nova realidade do sistema de transporte.

Hoje, com o ponto de taxistas de Iranduba no centro de Manaus, essa se tornou uma alternativa para quem deseja pegar um transporte direto para o município. O custo da passagem é de R$ 12,00 e independe do local onde o passageiro queira ficar, não importa se no distrito de Cacau-Pirêra ou na sede do município.

A travessia de passageiros do Centro de Manaus (Roadway) para o Cacau-Pirêra e vice-versa é realizada pelas lanchas da Cooperativa de Transportes de

Passageiros Fluvial de Iranduba Manaus (COTPAFIM)[34]. A abertura da ponte traduziu-se em uma queda no transporte de passageiros e no rendimento dos lancheiros, principalmente no segundo semestre do ano, época de seca do Rio Negro, quando a Cooperativa precisa pagar o aluguel de micro-ônibus para levar os passageiros até o porto improvisado, distante cerca de 1km de onde as lanchas param, pois o terminal privado da cooperativa é flutuante e acompanha o nível da água do rio. A distância que dificulta o acesso dos passageiros acontece porque o Porto de Cacau-Pirêra está localizado em uma reentrância do Rio Negro.

De acordo com a COTPAFIM, após a abertura da ponte, o número de cooperados continuou o mesmo, porém a atuação na praça não. Essa redução do número deu-se porque quem possui veículo próprio atravessa a ponte e não opta mais por deixá-lo na beira do rio, como fazia antes, pois para passar o carro na balsa pagava-se R$ 30,00 por automóvel. Outra razão é que os ônibus e táxis de Manacapuru não passam mais pelo porto do Cacau-Pirêra, eles seguem direto pela estrada da ponte. Já os ônibus e táxis de Iranduba, embora continuem passando pelo porto do Cacau-Pirêra, oferecem aos passageiros a opção de deixá-los na cabeceira da ponte. No caso dos táxis, podem seguir até o centro de Manaus ou aonde o passageiro tenha interesse.

Como consequência, tem-se a considerável queda no rendimento dos lancheiros, muitos dos quais, tendo que arcar com os custos de financiamento da embarcação e o sustento da família, muitos passaram a alugar a lancha ou trabalhar para empresas que atuam nas obras no Linhão de Tucuruí[35] e no transporte de

---

[34] Em 1994, foi fundada a Associação dos Trabalhadores e Proprietários de Voadeiras da Vila do Cacau-Pirêra (ATPVVCP), porém só foi registrada em 05 de fevereiro de 1997. A ATPVVCP, em junho 2006, foi transformada na Cooperativa de Transportes de Passageiros Fluvial de Iranduba Manaus (COTPAFIM), tendo como registro o Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica nº 08.197.935/0001-11 e Inscrição Municipal na Prefeitura de Iranduba nº 748. Neste ano, a entidade contava com 25 cooperados.

[35] A linha de Transmissão Tucuruí-Macapá-Manaus possibilitará a integração dos estados do Amazonas, Amapá e oeste do Pará ao Sistema Interligado Nacional (SIN). Com a extensão total de aproximadamente 1.800 quilômetros, a linha terá tensões de 500 kV e 230 kV em circuito duplo, passando por trechos de florestas e do Rio Amazonas. Os investimentos previstos inicialmente são de R$ 3 bilhões, o equivalente ao valor final de três pontes Rio Negro (R$ 1,1 bilhão), e integram o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). A nova linha interligará sistemas isolados do extremo norte do País e deve diminuir o custo com geração de energia elétrica. A estimativa do governo Federal é que com a conclusão da obra o País tenha uma economia de R$ 2 bilhões ao ano, ou seja, em menos de dois anos a obra poderá pagar-se, além disso, o fornecimento será de energia limpa e renovável. O trecho que levará energia para a capital amazonense (lote C do edital lançado em 2008) foi vencido pelo consórcio Manaus Transmissora de Energia S/A, formado pelas empresas Eletronorte, Chesf e a espanhola Abengoa. A obra foi orçada em R$ 1,4 bilhão, mas já beira os R$ 2 bilhões, e a estimativa mais recente de entrega é julho de 2013. A linha de transmissão, em 500 kV e

passageiros para outros municípios como Autazes e Novo Airão; e, em alguns casos, trabalhar para empresas terceirizadas da Petrobras, em Coari. Apesar dessas alternativas, ainda havia algumas embarcações paradas no Cacau-Pirêra quase um ano após a inauguração da ponte Rio Negro.

Segundo a COTPAFIM, das 14 lanchas diárias[36] que fazem a travessia, atualmente (setembro de 2012), apenas 7 trabalham por dia, e das dez viagens que elas faziam diariamente, agora são apenas seis, no máximo sete. Além disso, estão operando basicamente as embarcações menores, que comportam trinta passageiros. As lanchas grandes, com capacidade de quarenta a cinquenta pessoas, saíram de operação, visto que o custo de manutenção é muito alto e o custo-benefício não compensa.

Ano	Cooperados	Total de Lanchas	Lanchas por dia	Viagens por Lancha	Média de passageiros por Viagem	Total de passageiros por dia	Variação do total de passageiros
2006	25	20	09	07 a 08	30	1890 a 2.160	---
2009	27	22	10	08 a 10	30	2.400 a 3.000	38,8%
2011	27	24	14	10	35	4.900	63,3%
2012	27	14	7	6	30	1.260	- 74,2%

Tabela 9 – Movimento diário de passageiros no travessia fluvial Cacau-Pirêra ao Centro de Manaus (2006-2012)
Fonte: Levantamento de Campo, 2012.

Para exemplificar a redução na quantidade de passageiros na travessia Cacau-Pirêra para o Roadway no centro de Manaus, tomamos os números do dia 24 de setembro de 2012, uma segunda-feira. Ao longo de todo o dia, foram emitidos apenas 1.121 bilhetes, o que pode representar uma somatória de um pouco mais de 33 mil passageiros ao mês, mesmo considerando que nos fins de semana a

558 quilômetros, será implantada nos municípios paraenses de Oriximiná, Faro e Terra Santa, e nos amazonenses de Nhamundá, Parintins, Urucará, São Sebastião do Uatumã, Itapiranga, Silves, Itacoatiara, Rio Preto da Eva e Manaus. A linha terá duas subestações localizadas em Silves e Manaus, ambos no Amazonas. Essa última será a subestação Lechuga, no quilometro 22 da rodovia AM-010. Nos últimos anos, a luta do governo amazonense tem sido para que o "linhão de Tucuruí", como é conhecido esse trecho da obra, não apenas passe pelos municípios do Baixo Amazonas, mas que eles também sejam interligados ao linhão. O grande entrave é o alto custo para "rebaixar a energia", mas para alguns municípios a tão sonhada segurança energética foi garantida. Disponível em: http://www.brasil.gov.br/sobre/economia/energia/obras-e-projetos/linhao-tucurui-macapa-manaus. Acesso em: fevereiro/2013.

[36] Em tese, são 14 lanchas atuando na travessia divididas em dois grupos, sendo 7 embarcações por dia, mas como o movimento está fraco, apenas 7 lanchas trabalham diariamente sem haver na prática alternância de grupo de lanchas.

movimentação é maior. Neste dia, foram comercializadas 589 passagens no guichê de vendas no posto do Cacau-Pirêra e 532 passagens no Roadway, Centro de Manaus, totalizando assim os 1.121 bilhetes.

Esse resultado acima representa uma queda de 75% na venda de passagens, pois de acordo com informações da Cooperativa, o transporte de lancha do Cacau-Pirêra para o Centro de Manaus e vice-versa saiu de uma média de 4.900 passagens por dia (incluindo as pessoas que são transportadas gratuitamente), algo como 147 mil passageiros ao mês, enquanto agora se mantém uma média diária de 1.200 bilhetes, o que totaliza aproximadamente 36 mil passagens por mês.

A situação, de queda no rendimento, foi inclusive objeto de documento encaminhado ao governador do Amazonas, Omar Aziz, protocolizado através do ofício nº 008 de 16 de março de 2012, no qual a COTPAFIM diz que houve uma "queda brutal na arrecadação", sendo que "em fevereiro do ano passado (2011) foram emitidos 98.000 bilhetes, já no mesmo mês deste ano (2012) apenas 29.000, ou seja, uma queda de 70%". A entidade lembra ainda ao Governador que os cooperados, mesmo com a queda da arrecadação, têm "outros compromissos assumidos anteriormente, como reforma das embarcações, compra de novas máquinas e o financiamento de dez novas lanchas por meio da AFEAM. Financiamento este que foi feito em 54 parcelas (quatro anos e cinco meses) de R$ 2.151,00". Até setembro de 2012, a maioria tinha pagado 15 parcelas, faltando ainda trinta e nove.

Diante disso, identificamos aqui alguns problemas diretos nessas transformações no sistema de transporte. Não se respeitou o modal de transporte predominante na região, predominância esta quando atentamos às condições físicas e naturais do espaço urbano-regional. Também não apresentaram alternativas a esses trabalhadores, a esses prestadores de serviço. Quase todos os cooperativados, donos de pequenas embarcações, estão em dívida com a Agência de Fomento do Estado.

No total, a AFEAM aprovou o financiamento de vinte lanchas de alumínio (R$ 90 mil cada uma) que viriam para substituir as embarcações de madeira e dar mais segurança, conforto aos passageiros e velocidade às travessias. Todos os equipamentos e acessórios da lancha ficavam por conta do cooperado, tais como bancos/cadeira, cortinas, extintor de incêndio, coletes salva vidas, bateria, som etc.

que geraram um custo a mais entre R$ 20 mil e R$ 30 mil. Com a “situação calamitosa” a qual estão passando, conforme termos utilizados no referido ofício encaminhado ao Governador do Estado, os cooperados ficaram apenas com o primeiro lote das lanchas padrão[37], que foi decidido através de sorteio entre os vinte e sete cooperados. Para as outras dez lanchas, não houve mais interesse, pois os lancheiros não teriam mais condições de honrar com as prestações do futuro endividamento.

Pelo que compreendemos, o poder público decidiu e optou por financiar e estimular, mesmo que indiretamente, o fortalecimento do sistema de transporte rodoviário e individual, a compra de automóveis e motocicletas e, claro, beneficiando especialmente a classe da população que tem acesso ao crédito para compra de veículos ou ainda, criando a demanda de pessoas que buscarão ter o veículo próprio.

Tal situação, por sua vez, pode resultar no crescimento ainda maior de veículos em circulação no trajeto Iranduba-Manaus e Manacapuru-Manaus. Um estímulo ao movimento pendular diário entre municípios e novas alternativas de ampliação e de atuação dos promotores do mercado imobiliário, como discutiremos ainda neste capítulo. Isso ratifica o entendimento de que as transformações advindas da construção da ponte têm o propósito de privilegiar o crescimento do mercado imobiliário, a expansão urbana de Manaus e contribui para fortalecer a centralidade em Manaus.

Após expor a situação de declínio no sistema de transporte fluvial Manaus-Iranduba, a cooperativa pediu ao governador para “autorizar a Secretaria de Estado de Infraestrutura (SEINFRA) a elaborar o projeto de construção de um porto definitivo das lanchas em Cacau-Pirêra, fato prometido e ratificado em sua campanha para governo do Estado no ano de 2010”. A cooperativa pediu ainda a “dragagem” do Cacau-Pirêra, pois, quando chega a vazante do Rio Negro o porto fica sem acesso, e a obra “proporcionaria a continuidade dos serviços, tanto para os lancheiros como para os taxistas, sendo mais uma opção de transporte rápido, inclusive evitando congestionamentos nas vias de Manaus”. Uma cópia do documento com estas solicitações foi enviada ao então prefeito de Iranduba, Raymundo Nonato Lopes, como anexo do ofício de nº 009/2012, no qual a

[37] Cada embarcação (lanchas) tem onze metros de comprimento por dois metros e meio de largura, com capacidade para trinta passageiros, e acompanhada de um motor Suzuki de 220 HP.

Cooperativa pede a ajuda do prefeito para reforçar o pleito da COTPAFIM junto ao governador do Amazonas.

Em resposta ao ofício nº 008/2012 da COTPAFIM, o Gabinete do Governador informou através do ofício nº 125/2012 que a Secretaria de Estado da Infraestrutura – SEINFRA diz que é de

> [...] competência da Prefeitura local. Assim sendo, o gestor de cada ente deve adotar medidas cabíveis e necessárias ao bem coletivo. No caso de parcos recursos, deve o responsável buscar auxílio seja através da União ou do próprio Estado ao qual faz parte [...] o Estado faz a sua parte através de celebração de Termos de Convênio ou com a execução de obras diretamente por ele. No caso em apreço, torna-se necessário a participação do município informando a esta Secretaria as reais necessidades para que daí se possa fazer a devida propensão para posterior atendimento.

Este jogo de passar para outro órgão ou para outra esfera de governo é bem comum na administração pública no Amazonas e assim o tempo vai passando, a situação não continua do mesmo jeito, porque na realidade vai se arruinando ainda mais com o passar do tempo.

No caso do transporte de passageiros entre Cacau-Pirêra e o porto de São Raimundo, no bairro de mesmo nome, após a inauguração da Ponte, a situação ficou muito mais crítica do que a travessia para o Centro de Manaus. Nessa linha, a entidade responsável pela organização do transporte é a Associação de Táxi Marítimo e Frete.

Em agosto de 2011, antes da inauguração da ponte, eram dezessete[38] lanchas que atuavam diariamente no porto São Raimundo. Cada uma fazia de 15 a 16 viagens. Em novembro daquele mesmo ano, três semanas após a abertura da ponte, o movimento já havia caído para no máximo dez lanchas e cinco viagens diariamente. Ainda segundo o matutino, muitos dos passageiros que faziam esse trajeto moravam nas proximidades do São Raimundo ou tinham transporte próprio e os deixavam do lado de Manaus ou de Iranduba, dado o tempo que se perdia com as balsas e custo da travessia (R$ 30 para os carros de passeio).

Eis o que registrou uma reportagem:

---

[38] BARROS, Cimone. Renda de 'lancheiros' cai 90% após a inauguração da ponte Rio Negro. **A Crítica,** Manaus, 15 nov. 2011. Disponível em: http://acritica.uol.com.br/manaus/Manaus-Amazonas-Amazonias-Renda-economia-Ponte_Rio_Negro-Voadeiras-Transporte_Fluvial-interior-Iranduba_0_591540930.html Acesso em: 15 nov. 2011.

> Nossa situação está a cada dia mais difícil. Estamos saindo com seis a sete passageiros por dia para o São Raimundo, quando o normal antes da ponte eram 14, 20 passageiros. Alguns pararam e estão esperando o rio encher e melhorar o movimento, outros estão procurando outro meio de vida", disse o lancheiro João Batista Dias, 35, sócio da Associação de Taxi Marítimo de Frete (BARROS, nov./2011).

Em 15 de abril de 2012, a situação também foi retratada no Diário do Amazonas. De acordo com este periódico, o movimento de passageiros nas lanchas que fazem o transporte fluvial do porto do São Raimundo para o Cacau Pirera caiu cerca de 90% com a inauguração da ponte e dos 23 pilotos de voadeiras, apenas cinco permaneciam no local. A queda no movimento e consequentemente na renda foi tão acentuada que o piloto de voadeira Antônio Laureano Filho, 50, que trabalha no Porto de São Raimundo há 20 anos, disse ao jornal que "Antes chegava a fazer R$ 1,5 mil num dia. Hoje se tiro R$ 100 é muito".

Das dezessete lanchas, que atuavam na travessia para o São Raimundo antes da inauguração da ponte Rio Negro, em setembro de 2012, apenas duas ou três continuavam operando diariamente no trajeto de segunda a sexta-feira, sendo que aos sábados e domingos este número chega a cinco embarcações, pois a quantidade de passageiros é um pouco maior em razão dos passeios para praias, que estão em alta nesse período. Neste último caso, as lanchas são fretadas, principalmente para o Lago do Cacau e entorno da Ponte. Nos trajetos normais no fim de semana, cada lancha faz uma média de oito viagens por dia, duas a mais que durante a semana, mas com o mesmo quantitativo de passageiros, que varia de quatro a seis.

O preço da passagem para o trajeto normal é R$ 5,00. Porém o frete para o São Raimundo ou o contrário, que custava R$ 50,00 hoje é R$ 20,00. Em novembro de 2011, já estava com preço promocional a R$ 30. Para o ponto turístico Encontro das Águas, que custava de R$ 200,00 a R$ 250,00 em setembro de 2012 era possível encontrar até por R$ 100,00. Estes novos preços, são aparentemente bom para os usuários, que, em sua maioria, são turistas, mas para a economia local tem sido muito prejudicial, visto que os custos de manutenção não diminuíram. Portanto, são os donos/trabalhadores das pequenas embarcações que ficam no prejuízo.

A expectativa para quem trabalha nesse trajeto era a de que o movimento melhorasse um pouco com a reativação do Terminal Hidroviário de São Raimundo,

não mais com as balsas que faziam a travessia para o Cacau-Pirêra e hoje boa parte está parada lá a espera de reforma, mas com a utilização do mesmo pelas embarcações regionais que fazem linha para o interior do Amazonas através da calha do rio Negro, como prometera a SNPH.

Em setembro de 2012, uma lancha Expresso e três barcos regionais que faziam viagens para os municípios de Novo Airão e São Gabriel da Cachoeira, por exemplo, já haviam sido transferidos do porto improvisado há anos por proprietários de barcos que ficava embaixo da ponte que liga os bairros Aparecida e São Raimundo, em Manaus, para o Terminal Hidroviário do São Raimundo. No final do ano, outras embarcações regionais seguiram o mesmo caminho, principalmente com destino a Barcelos e Santa Isabel do Rio Negro, além de balsas que levam mercadoria para o interior. As obras de construção desse terminal hidroviário do São Raimundo custaram cerca de R$ 22 milhões aos cofres do Estado. E como vinha sendo subutilizado, é mais uma demonstração de que os investimentos em obras públicas no Amazonas parecem não ser planejados.

De acordo informações publicadas no dia 20 de agosto de 2012, no site da Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas (ALEAM), o diretor da SNPH, Luiz Gonzaga Junior, informou que o Terminal Hidroviário do São Raimundo vai absorver as embarcações da calha do Rio Negro ainda no segundo semestre do ano.

> O projeto básico para que o Terminal Hidroviário do São Raimundo absorva a navegação regional do Rio Negro está em andamento no Ministério dos Transportes, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), com investimentos na ordem de R$ 90 milhões. (ALEAM, 2012).

Mas para isso, ainda de acordo com a publicação, o Governo do Estado ficou de montar uma estrutura com dois flutuantes para as embarcações atracarem onde antes era feita a travessia de balsas Manaus para Cacau-Pirêra, organizando, assim, as embarcações que atracam de forma precária no porto embaixo da ponte do São Raimundo.

Com o retorno do fluxo de embarcações para o Porto de São Raimundo, os lancheiros que permanecem no local esperam que haja mais demanda de transporte, não necessariamente para o Cacau-Pirêra, mas de fretes ou “lotação” para o Centro de Manaus, como a Escadaria dos Remédios, onde há saída de centenas de embarcações regionais, além de ser a entrada para o centro comercial

de Manaus, onde muitos vão fazer compras ou por ser a área que mais conhecem da cidade para de lá, pela grande oferta de acesso ao transporte coletivo urbano (ônibus), deslocarem-se para outros bairros da cidade. Porém, a transferência de embarcações regionais em nada melhorou para os lancheiros do Cacau-São Raimundo.

Estas mudanças no modal de transporte, que fizeram aumentar a quantidade e o fluxo de veículos e de pessoas em Iranduba e Manacapuru, representam uma estratégia do capital nos diferentes setores, em especial, do mercado de automóveis e do mercado imobiliário. Trata-se de um incentivo à compra/venda de veículos e de imóveis, novas oportunidades tanto para pessoas de Manaus quanto para os moradores dos municípios de Iranduba e Manacapuru. A nova opção de deslocar-se rapidamente para Manaus foi uma das conquistas alcançadas; e uma estratégia ideológica do capital para a ampliação dos mercados, para difusão dos produtos.

O predomínio do transporte rodoviário sobre o rodofluvial neste espaço urbano-regional se consolida a cada dia e pode ser confirmado pela quantidade de mais automóveis e motocicletas em circulação em Iranduba e Manacapuru, como discutimos acima. A ‘nova realidade’ com o aumento absoluto e relativo de mais pessoas que passaram a visitar estas cidades pode sim dinamizar o comércio local, embora, muitos serviços locais como de táxis, por exemplo, em vez receberem mais clientes, diminuiu substancialmente no primeiro ano, passando, posteriormente por uma fase de readequação, de encaixe às novas condições.

É como um círculo vicioso da produção do espaço. Aos poucos, criam-se as possibilidades de se oferecer melhores serviços para uma pequena parcela da população, que primeiramente tem acesso ao crédito e pode assim aproveitar-se destes espaços incorporados ao mercado imobiliário e às atividades urbanas em geral. Evidentemente ainda é necessário criar e/ou consolidar muitas demandas para que mais estabelecimentos se tornem economicamente viáveis. Nesse sentido, as mudanças no perfil imobiliário das cidades, as melhorias nas características do espaço urbano-regional, com a construção de redes e infraestruturas, serão decisivas para tais avanços.

2.2 O mercado imobiliário em Iranduba e Manacapuru – a expansão da mancha urbana e a valorização da terra

Analisar as transformações socioespaciais no setor de imóveis de Iranduba e Manacapuru é compreender também a expansão urbana de Manaus em direção a esses municípios. Este processo acontece em um momento no qual quase se esgotaram as possibilidades de crescimento da malha urbana para as zonas Norte e Leste da cidade de Manaus. Se junta a este fato outra importante condição para a produção do espaço urbano-regional que foi a criação da RMM, a qual veio com o objetivo, dentre outros, de estruturar e regimentar juridicamente o crescimento da Região Metropolitana de Manaus, sobretudo para o lado sul da cidade, não se restringindo aos limites municipais de Manaus.

A ponte rio Negro é, portanto, o mais importante elemento para a conexão de Manaus com os outros municípios ao sul-sudoeste, porém, mais que isso, ela é o caminho pelo qual se moderniza o sistema de transporte para além do Rio do Negro, criando um forte mercado, especialmente o de imóveis e potencializando o crescimento urbano e das atividades de comércios e serviços nesse espaço urbano-regional.

Convém ressaltar que a expansão da RMM não é exclusivamente em direção ao sul de Manaus, pois em um primeiro momento poderia ser esta a impressão. Entretanto, o que estamos afirmando é que as outras zonas da cidade de Manaus, Norte e Leste, que primeiramente foram fruto da especulação imobiliária e das ocupações irregulares, deixam aos poucos de ser o foco principal do crescimento da mancha urbana. Nesse quesito, temos o entendimento de que o mercado imobiliário, associado ao poder público se encarrega de distribuir ou dosar a expansão urbana. Se antes da existência da ponte Rio Negro o crescimento acontecia em apenas uma ou duas direções simultaneamente, isto é, zonas Norte e Leste de Manaus, a partir da criação da RMM e da Ponte, a expansão passou a ter outro foco, outro rumo para o crescimento.

Mas ainda é preciso esperar um pouco de tempo para se confirmar isso, pois o mercado, de modo geral, também tem suas surpresas. Como as ações do capital, independentemente do setor, estão muito ligadas aos investimentos do Estado, e vice-versa, pode ser que de repente um próximo governo faça outro grande investimento em outra parte da cidade e as atuais condições sejam, de alguma

forma, afetadas sofram modificações, mesmo que não mude por completo. Entretanto, é interessante lembrar que a lógica de expansão e de produção do espaço é a mesma observada hoje, seja para norte ou para sul, com a reprodução das desigualdades sociais, o que pode mudar são apenas os sujeitos envolvidos ou ainda o tipo de investimento que se fará, e este quesito é o mais importante.

As vendas de lotes urbanos ou mesmo de terrenos para construção de chácaras, como segunda residência, só vem se intensificando a cada dia. E o preço também tem aumentado. Pois além da imagem de um lugar tranquilo, separado da agitação da grande cidade, a relativa proximidade da área central da cidade de Manaus, quando comparado a outras áreas de expansão urbana na capital, funciona como elemento atrativo para o mercado imobiliário.

Esse mercado é realizado e alimentado por moradores das cidades de Iranduba e Manacapuru que põem seus imóveis e suas residências à venda na esperança de conseguir lucrar, tirar uma vantagem em tempos de grande demanda incentivada pelas novas dinâmicas da economia local. Contudo, são os compradores provenientes de Manaus que mais fortalecem esse mercado imobiliário neste novo espaço; muitos vão à procura de um local mais calmo ou mesmo da segunda residência na área suburbana. Existe ainda um lado muito mais intenso e mais estruturado para realização do capital imobiliário nestes municípios – são as empresas construtoras e imobiliárias com seus corretores de plantão.

Os agentes imobiliários, associados aos investimentos do poder público, comandam as transformações socioespaciais pela diferenciação e valorização do espaço através da distribuição das infraestruturas, dos equipamentos e serviços. Desse modo, quando as melhorias são no sistema de transporte e energia elétrica, sabemos que funcionam como base de apoio para outros investimentos; pois quando acontecem melhorias para as moradias, por exemplo, a instalação de equipamentos urbanos como colégios, posto de saúde, praças, saneamento básico, também se realiza a valorização da área, que, por sua vez, atrairá a instalação de comércios e serviços, inclusive especializados, o que é normal acontecer em áreas melhores servidas das cidades.

O fato é que as transformações no setor imobiliário impulsionam e são impulsionadas por diferentes elementos e fatores econômicos que operam a dinâmica socioespacial. Os investimentos no espaço urbano-regional, a busca por

moradia digna e ainda a especulação imobiliária também contribuem para essa dinamização. Nesse sentido, compreendemos que o mercado de imóveis urbanos e especialmente de lotes e terrenos nos arredores das cidades de Iranduba e Manacapuru, ao longo da estrada Manoel Urbano (AM-070), tem crescido intensamente nos últimos anos em função da criação da RMM e da ponte Rio Negro, os quais foram iniciativas do poder público que contribuíram para o fortalecimento ou mesmo desenvolvimento das atividades de comércios e serviços, como também mostraremos mais adiante.

As mudanças no setor de imóveis embora tenham atingido também os preços dos aluguéis, em nossa pesquisa, concentramo-nos na compra e venda de imóveis, pois este foi o segmento que mais contribuiu, dentre deste setor, para as transformações socioespaciais nos municípios. O mercado de imóveis também se fortaleceu pela possibilidade de maior velocidade no deslocamento para Iranduba e Manacapuru partindo da cidade de Manaus.

Uma característica que nos chama a atenção nesse mercado de imobiliário é a natureza dos imóveis e quanto à sua condição legal. Grande parte dos imóveis negociados não possui título definitivo da terra[39]; são terrenos/lotes e casas ainda não regularizados juridicamente. Todavia, como esta é uma situação de muitos imóveis urbanos de Manaus, uma área urbana já consolidada, não é de se estranhar que tal situação ocorra em áreas em processo de expansão da urbanização. Nesse caso, a situação da irregularidade dos terrenos não será a principal condição a ser destacada. Há elementos mais importantes para a discussão e análise das transformações socioespaciais.

Por exemplo, conforme o tipo de investimento ou a forma de pagamento, ou ainda, do uso que se pretende dar ao imóvel negociado, é possível perceber as diversas manifestações do mercado imobiliário neste espaço urbano-regional. As maneiras de aquisição dos imóveis, bem como a destinação dada a ele por seus novos proprietários podem nos revelar a fonte do capital, isto é, quem são seus agentes e quais são os seus interesses. Portanto, é necessário atentar aos

[39] Em matéria publicada no Jornal Diário do Amazonas, no dia 18/07/2010, a Secretária Municipal de Infraestrutura de Iranduba, Enilda Lins, informou que existia “apenas cinco processos de regularização” de terra que estavam em andamento. Ainda de acordo com a reportagem, um problema para regularização fundiária é que “as terras disponíveis são do Estado ou da União”. A estimativa é de que apenas 10% dos terrenos do município tenham título definitivo da terra, destacou a secretária.

diferentes tipos de produtos imobiliários nos quais o capital investido é diferente, assim como sua fonte de obtenção.

O fortalecimento do mercado imobiliário nestes municípios tem se manifestado de diferentes modos dentre os quais podemos destacar:

1) Na oferta de grandes terrenos, geralmente de dois a cinco hectares, que possivelmente podem ser destinados à construção de chácaras, sítios ou outros empreendimentos[40]. Embora estes imóveis tenham uma clientela mais específica e bem menor, eles são mais difíceis de encontrar e negociar. Por essa razão, alguns dos proprietários de lotes com essa faixa de tamanho resolveram fazer loteamento, pois em terrenos menores tem-se a possibilidade de aumentar o número de possíveis compradores, além lucrar mais com a venda. Vale ressaltar que o parcelamento dos terrenos foi muito mais favorável para aqueles situados mais próximo da rodovia, seja a Manoel Urbano, seja a Carlos Braga (estrada do Iranduba / AM-452).

2) Na venda de imóveis residenciais nas cidades, onde geralmente os agentes imobiliários são os próprios moradores, que veem este momento como uma oportunidade para ganhar um extra, vendendo seu imóvel que valorizou e, com o dinheiro, comprar outro imóvel em uma área menos valorizada.

3) Além das duas primeiras situações, nas quais compreendemos como básicas nesse comércio de imóveis, temos ainda os novos empreendimentos imobiliários realizados pelas construtoras de imóveis residenciais e os loteamentos particulares, de iniciativa de pequenos proprietários. As ofertas desses imóveis estão mais presentes nas imediações de Iranduba, muito provavelmente pela sua proximidade com Manaus. Inclusive, esta tem sido a tônica propagandista dos lançamentos imobiliários, como veremos mais adiante.

Nestas duas últimas modalidades, reside a maior quantidade de ofertas e de vendas de imóveis, pois em função dos preços, eles conseguem alcançar uma clientela bem maior. Esses loteamentos e lançamentos imobiliários são situados na zona rural, porém nas proximidades da zona urbana. Normalmente tratava-se de um pequeno sítio em que o proprietário resolveu lotear uma parte do terreno, mas este

[40] Um exemplo da aquisição de Imóveis aparentemente com vistas à instalação de algum empreendimento empresarial citamos uma Propriedade da Dinâmica®, (loja de utensílios e utilidades domésticas de Manaus) localizada no Km 30 da rodovia Manoel Urbano (AM-070) e identificada apenas com uma placa. Citamos ainda os terrenos nos quais foram instalados os três novos postos de combustíveis em Iranduba e que também estão localizados nas margens da mesma rodovia.

loteamento não recebeu nenhuma infraestrutura, tão somente uma demarcação com estacas dos tamanhos e limites de cada lote.

O novo proprietário-comprador é quem geralmente, quando adquire, responsabiliza-se por fazer uma cerca, às vezes mesmo com arame farpado, indicando assim que aquele pedaço de terra tem um dono. Esses lotes variam de cento e cinquenta metros quadrados 150m^2 (10m x 15m) a oitocentos metros quadrados 800m^2 (20m x 40m).

Ainda com relação à natureza dos negócios imobiliários, como a maioria dos terrenos não possui título definitivo e nem registro em cartórios, a negociação é feita geralmente com um recibo particular de compra e venda, os quais nem sempre são reconhecidos legalmente. Nesse sentido, é um risco que o comprador assume ao negociar tais imóveis. Entretanto, com relação aos loteamentos que têm autorização das respectivas Prefeituras e que aceitam financiamento bancário, como da Caixa Econômica Federal (CAIXA) ainda são poucos, exatamente pelas exigências legais, pela documentação exigida para a negociação.

Já com relação ao perfil do cliente que se interessa por adquirir um imóvel nessas áreas de expansão para além da ponte Rio Negro, é válido registrar que a maioria é de pessoas que já possuem imóvel próprio em Manaus e veem nestas condições a possiblidade de ter um sítio ou uma casa para os feriados e fins de semana ou mesmo como “um bom investimento”, até para uma reserva de aposentadoria, pois com o aluguel no futuro poderá complementar seu rendimento.

As ofertas de imóveis estão mais presentes em Iranduba, especialmente ao longo da rodovia AM-070, o que pode ser compreendido pela maior proximidade com Manaus. O situar-se próximo a Manaus, estendendo-se até o Km 32 da rodovia, revela-nos que os compradores preferem ou precisam manter uma relação diária com a capital. Já em Manacapuru, a venda de imóveis concentra-se mais na própria área urbana e em sua área de extensão situada mais ao noroeste da cidade, zona de acesso pela rodovia AM-070.

Os empreendimentos imobiliários, sejam lotes ou imóveis construídos, atendem a demandas bem diferentes, todavia, o público que mais se beneficia é aquele que está em busca de adquirir o segundo imóvel, uma segunda residência ou ainda como um ponto comercial; inclusive a publicidade destes imóveis é feita sob estes argumentos. Pelo que se pode perceber, a maioria desses compradores não é

de Iranduba e Manacapuru, mas de Manaus, que busca ganhar com a valorização desse bem.

A supervalorização dos imóveis é uma das consequências dessa ideologia difundida pela especulação imobiliária. Conforme noticiado pela imprensa local, em matéria publicada no Diário do Amazonas, no mês de julho de 2010, quando ainda se vivia a expectativa de inauguração da ponte Rio Negro o “preço do hectare saltou de R$ 1 mil para R$ 30 mil” em Iranduba. Nesse mesmo período, já era possível ver, ao longo da rodovia Manoel Urbano, diversas placas de venda de terrenos. Assim noticiou o jornal: “as placas de venda informam que o pagamento dos lotes pode ser parcelado. Outras placas, com nomes de imobiliárias, anunciam futuros condomínios residenciais, mas não informam contatos telefônicos ou endereços”.

Um loteamento feito em Iranduba (Residencial Apolo), no ramal do São Santo Antonio, distante apenas 2 km da sede municipal, registra com clareza o aumento dos preços cobrados nos terrenos. Em 2009, quando a ponte ainda estava em construção, um lote com oitocentos metros quadrados (800m^2) era vendido por R$ 10.000,00 (dez mil reais) e o comprador ainda podia pagar uma entrada e parcelar o restante. Em 2013, o mesmo terreno foi negociado por R$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais) e este preço ainda foi considerado baixo, pois outros terrenos do mesmo tamanho e localizados próximos a este têm sido vendidos por R$ 35.000,00 e R$ 40.000,00.

É válido observar que neste loteamento, cujo preço dos terrenos quadruplicou em menos de quatro anos, o lote padrão é pequeno, isto é, geralmente medindo 200m^2 (10x20m), no entanto, muitos dos novos proprietários preferem comprar três ou quatro lotes juntos, formando assim lotes maiores, como é o caso do exemplo acima.

A valorização dos terrenos em Iranduba também tem estimulado a reprodução de um problema conhecido dos moradores de Manaus e de muitas outras cidades brasileiras – as ocupações irregulares, que pode, ser aparentemente justificáveis quando realizadas por grupos sociais excluídos que buscam um pedaço de chão para morar. No entanto, nesse caso, trata-se de pessoas que já tem suas casas em Manaus. O controle das invasões não ocorre não por falta de recursos técnicos, mas por omissão política, ou melhor, por um jeito antigo de fazer política. Estimulam-se as invasões de terrenos, espera-se a valorização em função da

infraestrutura mínima (energia e transporte) que logo, logo, os moradores vão reivindicar do poder público. Depois disso, vem a desapropriação da área, que será feita com o pagamento de uma valiosa indenização, paga ao antigo proprietário do terreno.

De acordo com o Diário do Amazonas, em matéria de 18 de julho de 2010, na invasão conhecida como Portelinha[41], localizada na estrada da Serra Baixa com acesso no quilômetro 28 da estrada Manoel Urbano, entre as comunidades Açutuba e Serra Baixa "metade dos terrenos da área invadida 'pertence' a moradores de Manaus". A área ilegalmente ocupada são terras da União e os terrenos, conforme também informou a reportagem, não são igualmente divididos, "parte deles tem 40 metros de largura por 60 metros de comprimento e escavações para piscinas".

A estrada para as comunidades Serra Baixa e Açutuba é toda asfaltada, é por ela que se chega à praia mais frequentada após a inauguração da ponte – a praia do Açutuba – que fica a cerca de 10 km da rodovia Manoel Urbano. O que nos leva ao entendimento de que não se trata de grupos socialmente excluídos, mas de pessoas com certo poder aquisitivo que pretendem levar vantagem com o crescente mercado imobiliário nesse espaço urbano-regional.

Terrenos como esses citados anteriormente, com dois mil e quatrocentos metros quadrados (2.400m^2), apesar de localizados em zonas rurais, não costumam ser destinados para a produção rural ou para agricultura familiar, até porque são considerados pequenos para esse tipo de uso, mas geralmente destinados para a construção de segunda residência, o que é perfeitamente possível pela relativa proximidade com a metrópole.

Quando se trata de terras públicas, os acordos e as conexões seguem a mesma coerência, a diferença é que a indenização é distribuída para as famílias e a maior parte destinada aos poderosos, materializa-se nos projetos e programas sociais, como a construção de conjuntos residenciais para onde devem ser realocados os moradores.

A área onde se projeta construir o Campus da Universidade do Estado do Amazonas (UEA) também colabora para o aquecimento do mercado imobiliário em Iranduba e Manacapuru. O Campus da UEA é um empreendimento do Estado, associado ao Capital e cujo início das obras estava previsto para ocorrer ainda em

[41] O nome é uma referência a uma fictícia favela da novela *Duas Caras* de autoria de Aguinaldo Silva, produzida e exibida pela Rede Globo de Televisão entre os anos de 2007 e 2008.

2012, mas devido a problemas no licenciamento da obra e na indenização prevista para os moradores da área, até fevereiro de 2013, o início da construção ainda não aconteceu.

A Cidade Universitária é indicada como estimulante do mercado de imóveis, pois ela reunirá um grande mercado consumidor. A construção do Campus da UEA em Iranduba tem uma projeção de investimentos iniciais de R$ 300 milhões para infraestrutura e construção dos espaços acadêmicos. A proposta é construir uma Cidade Universitária que reunirá as unidades acadêmicas da UEA que hoje estão instaladas em diferentes bairros de Manaus. O projeto inicial prevê um espaço de 13 mil quilômetros quadrados.

A estratégia do Governo do Estado de instalar a Cidade Universitária em Iranduba, assim como os investimentos particulares em balneários, somente se tornou possível dentro da nova realidade, da nova situação espacial criada com a ponte Rio Negro. É interessante notar que assim como a ponte, a Cidade Universitária e os investimentos e melhorias nos balneários também contribuem para a hierarquização do espaço, para a valorização de áreas específicas, alimentando assim o mercado imobiliário. A existência de balneários com piscina natural, feitas a partir de igarapés e localizados ao longo da rodovia Manoel Urbano e, em ramais de fácil acesso atrai visitantes e investidores (da especulação) que pretendem adquirir um imóvel com o propósito de vender/alugar depois que for valorizado.

Essas mudanças econômicas e espaciais são reflexos da ponte Rio Negro, pois o mercado imobiliário se fortalece a cada dia, afinal deslocar-se do centro de Manaus para a rodovia Manuel Urbano, município de Iranduba, é mais perto e agora mais rápido do que dirigir-se para as zonas norte e leste da cidade de Manaus. Esta situação, de fato atrai os olhares da construção civil e, embora os lançamentos imobiliários ainda sejam poucos, percebe-se que a demanda é crescente.

> De acordo com o diretor-presidente da Comissão da Indústria Imobiliária na entidade, Antônio Newton Veras, quase um ano depois da inauguração da ponte, a população já tem em mente os cálculos sobre o tempo que se leva para chegar a Iranduba, comparada à duração da viagem para Cidade Nova. (GOMES, ago/2012).

Conforme o Sindicato das Indústrias da Construção Civil (SINDUSCON–AM), Iranduba é o primeiro município da RMM a constar na pesquisa do Índice de

Velocidade de Venda dos imóveis (apartamentos), que é o percentual de unidades comercializadas a partir do que foi ofertado. Os números divulgados na imprensa[42] são que, no primeiro semestre de 2012, das 254 unidades ofertadas em Iranduba, aproximadamente 90,95% foram comercializadas. Enquanto no período de julho a setembro do mesmo ano, das 277 ofertas de imóveis, 120 unidades (43,32%) foram vendidas. Em Manaus, o índice de velocidade vendas para o mesmo período foi de 39,20%.

Para ter uma melhor noção, o bairro Cidade Nova, zona norte de Manaus torna-se mais distante da área central da cidade em razão do trânsito, pois o fluxo de veículos no trajeto do Centro para a zona norte é bem maior do que o fluxo do Centro para a rodovia Manoel Urbano. Assim, devemos avaliar até quando essa relativa distância-proximidade pode perdurar, uma vez que junto com o crescimento do mercado imobiliário, tem-se também o aumento das vendas de automóveis. Esta é uma situação já observada em tantos outros lugares, onde os agentes do Estado e do Capital se unem para investir e estimular o crescimento suburbano, a expansão urbana para os arredores da cidade (CORRÊA, 1995).

Trindade Jr. (1998), ao discutir a dinâmica da produção do espaço urbano, salienta que o papel dos agentes produtores do espaço não pode ser visto de maneira isolada, é preciso considerar as articulações dos agentes que fazem a dominação e apropriação do espaço urbano. Para o autor:

> Dentre as articulações mais simples identificadas a partir da ação dos diversos agentes produtores do urbano, podemos destacar, a título de exemplo, as coligações entre: a) o Estado e os agentes sociais excluídos; b) os agentes sociais excluídos e os candidatos a cargos políticos; c) o Estado e as empresas incorporadoras/construtoras; d) os agentes sociais excluídos e os proprietários fundiários; e) o Estado e os proprietários fundiários; f) os agentes financiadores e as incorporadoras (TRINDADE JR, 1998, p. 32).

De acordo com Mattos (2000, p. 58), há um conjunto de fatores[43] que se coadunam para estimular o ápice do processo de urbanização e o crescimento do

[42] Dados divulgados em vários veículos. As informações também foram disponíveis em: http://www.d24am.com/noticias/economia/mercado-imobiliario-de-manaus-tem-indices-acima-de-rio-e-sao-paulo/66655 Acesso em: 22 Ago. 2012.

[43] Para Mattos, os fatores que explicam a difusão dos novos artefatos no cenário urbano chileno são: “primero, la profundización de la inserción en la dinámica global, que ocasionó fundamentales transformaciones en la modernización y diversificación tanto del aparato productivo, como de las

mercado imobiliário é apenas um destes fatores influentes no processo de expansão e valorização da terra urbana [nestes municípios]. Para o referido autor, a combinação desse conjunto de fatores tem estimulado uma modalidade de expansão urbana que não se pode considerar como um fenômeno inteiramente novo, senão como uma lógica e previsível culminância de uma forma de urbanização capitalista (MATTOS, 2000, p. 56).

Dentre os empreendimentos imobiliários, destacam-se em Iranduba o loteamento *Residencial Amazonas* localizado no km 2 da rodovia Carlos Braga (AM-452), que é a estrada que liga a Manoel Urbano (AM-070) a sede municipal de Iranduba, e o Condomínio *Residencial Bela Vista* localizado no km 9 da Manoel Urbano. O primeiro é um empreendimento feito pela Construtora Constroi de propriedade do Sr. Gilson Willian Cunha e o segundo pela Incorporadora NV Construtora, do Sr. Valmir de Moura Nogueira.

O empresário Gilson Cunha é oriundo do estado de Minas Gerais, mas tem negócios no Amazonas há mais de vinte anos, com investimentos relacionados ao setor ceramista. Como proprietário da Cerâmica Manauara, a segunda maior produtora de telhas e tijolos em Iranduba, adquiriu muitos terrenos no município e, um pouco antes da inauguração da ponte Rio Negro, vendeu sua olaria para outro grupo empresarial e constituiu a empresa Constroi Imobiliária[44].

---

pautas y oportunidades de consumo; segundo, el importante aumento de los ingresos familiares y personales logrados con el mayor crecimiento, lo que impulsó una sostenida recuperación del mercado interno y estimuló la aceptación generalizada de las nuevas pautas de consumo; y, tercero, la oportunidad de ampliar y diversificar los negocios inmobiliarios a través de las inversiones en nuevas configuraciones edilicias, que se presentaban como de alta rentabilidad." (MATTOS, 2000, p. 58).

[44] Informações divulgadas no site da Constroi Imobiliária empresa responsável pela incorporação e vendas Residencial Amazonas. Disponível em:http://www.residencialamazonas.com.br/imobiliaria.php

Figura 14 – Loteamento Residencial Amazonas: a localização é a principal chamada
Fonte: http://www.residencialamazonas.com.br/localizacao.php

Figura 15 – Loteamento Residencial Amazonas: vista aérea do empreendimento
Fonte: http://www.residencialamazonas.com.br/index.php

O senhor Valmir Nogueira, por sua vez, é um empresário manauara com empreendimentos imobiliários em Parintins, Itacoatiara e outros municípios do Amazonas, geralmente atuando na construção de prédios do serviço público. De acordo informações do próprio empresário[45], sua atuação não se restringe ao setor da construção civil, mas está diversificada em setores como, educação de nível superior e comercialização de combustíveis. Na entrevista concedida a Carlos Frazão e publicada no Jornal da Ilha em abril/2010, o empresário Nogueira afirma:

> A NV Construtora já fez inúmeras obras, desde escolas, hospitais, o Centro de Convivência da Família, o do Idoso, faculdades e prédios no estado de São Paulo. O Grupo Nogueira, de minha propriedade, é composto de várias empresas. Temos o Colégio e Faculdade Anchieta, em São Bernardo do Campo, SP, com 18.000 alunos e mais de vinte cursos, entre eles, Direito, Pedagogia, Comércio Exterior, Turismo, Psicologia, Engenharia, etc..., temos postos de combustíveis das bandeiras Petrobrás e Atem, a Construtora NV, e a mais nova empresa do grupo a Macurany Empreendimentos Ltda., que é a incorporadora do projeto residencial da Vila Cristina localizado na cidade de Parintins, no interior do Amazonas.

Conforme folhetos publicitários dos empreendimentos, no *Residencial Bela Vista*, o primeiro condomínio terá 128 apartamentos de 2 dormitórios com 45,01m^2 e mais 128 com 3 dormitórios com 55,49m^2 totalizando assim 256 apartamentos distribuídos em oito torres. A incorporadora planeja que até 2018 sejam construídos sete condomínios com as mesas características, o que totalizará mais de 1700 apartamentos apenas nessa área.

No *Residencial Amazonas,* os terrenos divulgados para a comercialização são no tamanho de 12x25 m (300m^2). Antes, quando ainda estava no início das vendas de imóveis nesse loteamento, os terrenos disponibilizados eram maiores que 300m^2, mas o que realmente faz a diferença dos preços são as vantagens de localização.

[45] Disponível em: http://www.ojornaldailha.com/?secao=leitura&parintins=1923. Acesso em 30 de outubro de 2012.

Figura 16 – Folheto promocional do Residencial Bela Vista localizado na Rodovia Manoel Urbano em Iranduba

A localização é o principal item posto como vantagem na comercialização dos imóveis, evidenciando assim a prática da antecipação espacial (CORRÊA, 2007), pela qual os agentes promotores da especulação imobiliária apropriam-se dos lugares e promovem valorização dos imóveis, estimulando a localização das atividades, antes mesmo que as condições favoráveis para sua realização e para seu funcionamento tenham sido implantadas.

De acordo com Corrêa (2007), a antecipação espacial

> Constitui uma prática que pode ser definida pela localização de uma atividade em um dado local antes que condições favoráveis tenham sido satisfeitas. Trata-se da antecipação à criação de uma oferta significativa de matérias-primas ou de um mercado consumidor de dimensão igual ou superior ao limiar considerado satisfatório para a implantação da atividade. (CORRÊA, 2007, p. 39).

Dessa forma, vende-se o produto antes mesmo que ele tenha sido produzido e mais, cria-se uma demanda por essa mercadoria, na maioria das vezes, preparam as pessoas para se tornarem consumidoras daquele produto que até então não tinham necessidade. São assim os condomínios residenciais, os pacotes de seguros e tantas outras novidades do mundo do crédito e do consumo.

Além destes dois grandes empreendimentos imobiliários, há diversas pequenas iniciativas de vendas de imóveis, especialmente daqueles situados mais próximos das estradas. A maioria não tem autorização da Prefeitura, não dispõe de nenhuma infraestrutura pública nem tem perspectiva para isso. Desse modo, segue-se um urbanismo do improviso, da ausência de planejamento oficial.

Os empreendimentos imobiliários – pelos quais as *transformações socioespaciais* são mais perceptíveis – estão diretamente relacionados aos investimentos do Estado e os agentes imobiliários, empreendedores responsáveis por estas mudanças no espaço e no tempo são oriundos da própria região e, às vezes, do próprio município. Não se trata, portanto, de investimento direto de capital externo ou de outras regiões, mesmo que possa haver empréstimos e financiamentos concedidos por bancos transnacionais. Pelo menos nesse início das transformações, a capacidade de investimento do capital local torna-se possível, graças à associação entre os diferentes setores produtivos da própria região.

Como todos sabem, o capital não possui nacionalidade nem os interesses de seus agentes estão sujeitos às necessidades de cada lugar. Mas, ao contrário,

seus interesses produzem as condições favoráveis para sua reprodução e ampliação. Um exemplo disso é a esperada duplicação da rodovia Manoel Urbano, que estenderá o aceso rápido a outros terrenos também localizados à margem da estrada Manaus-Manacapuru, ampliando assim as áreas disponíveis para o mercado imobiliário. Dentre as condições favoráveis e necessárias para a reprodução do capital, tem-se, criação do próprio consumidor, que, conforme Santos (2002, p. 23), acontece antes mesmo de se produzir os produtos.

Essa área próxima aos dois empreendimentos imobiliários supracitados está entre aquelas com maior volume de investimentos do Estado e do capital – a construção de escolas e demais equipamentos de uso coletivo, potencializam a valorização dos terrenos. Muito embora saibamos que o crescimento da urbanização dessas áreas dificilmente acontece de maneira que sigam um planejamento oficial, no qual se busque a preservação ambiental e beneficie diretamente a vida dos moradores.

Em Manacapuru, o mercado imobiliário não se manifesta com a mesma intensidade que se observa em Iranduba, entretanto, também é possível perceber a valorização dos terrenos, e um crescimento desse mercado. A maioria dos imóveis postos à venda é fruto de iniciativas de pequenos proprietários locais que, assim como em Iranduba, resolveram fazer parcelamento de seus terrenos situados na cidade ou mais próximos da zona urbana. A oferta de imóveis localizados na beira das estradas, também revela como aos poucos a especulação imobiliária vem dominando a produção do espaço nesse recorte urbano-regional.

Dentre os empreendimentos imobiliários em Manacapuru, vale destacar um Conjunto Residencial, em construção, (figuras 17 e 18) localizado próximo à entrada da cidade, na antiga pista de pouso de aeronaves. O conjunto residencial terá 1000 unidades habitacionais, sendo 968 apartamentos e 32 casas, as quais devem ser destinadas aos portadores de necessidades especiais. Os apartamentos estão distribuídos em 121 prédios (com térreo e primeiro andar) com 8 unidades cada um.

Figura 17 – Conjunto Residencial (prédios) na antiga pista de pouso em Manacapuru
Foto do autor, março/2013.

Figura 18 – Conjunto Residencial (casas) na antiga pista de pouso em Manacapuru
Foto do autor, março/2013.

A construtora responsável pelas obras é a Staff Construções, empresa de propriedade do Sr. Raimundo Neury Jr., que foi vice-prefeito de Itacoatiara no período de 2011-2012. O empreendimento faz parte do Programa Minha Casa, Minha Vida[46] (PMCMV), do Governo Federal, financiado com recursos do Fundo[47] de Arrendamento Residencial e operacionalizado pela CAIXA. O fato de construir o Conjunto Residencial no antigo Aeroporto da cidade pode ter sido uma vantagem para os empreendedores uma vez que já contaram, pelo menos, com a terraplanagem.

Nas proximidades dessa área, onde funcionava o Aeroporto, está localizada a zona com maior expansão urbana de Manacapuru, ao noroeste da cidade. É também o local de acesso à rodovia Manoel Urbano – a estrada pela qual se chega Manacapuru. Nessa área, Manacapuru já tinha ganhado outro bairro, pela qual se passa quando se chega à cidade, o Novo Manacá – um bairro que surgiu a partir da iniciativa popular, através de ocupações ilegais desencadeadas a partir do ano 2000. O bairro cresceu rapidamente nos anos seguintes e a partir de 2006 ganhou asfaltamento das ruas e outros investimentos em infraestrutura feitos pelo poder público.

Em uma de nossas buscas por informações sobre o crescente mercado imobiliário em Manacapuru, identificamos outros empreendimentos que, apesar de serem menores, também são, ao mesmo tempo, resultantes do parcelamento dos terrenos e promotores da valorização dos imóveis. A seguir, alguns exemplos dos

---

[46] O Programa Minha Casa Minha Vida – PMCMV do Governo Federal busca reduzir déficit habitacional do País. Realizado em parceria com estados, Distrito Federal, municípios, empresas e entidades sem fins lucrativos, o programa está em sua segunda fase (2011-2014), que tem como meta construir dois milhões de casas e apartamentos, dos quais 60% são destinadas para as famílias de baixa renda. Na primeira fase, lançada em março de 2009, o PMCMV teve como meta um milhão de contratações, que foi atingida somente em 2010 e as moradias entregues em dezembro de 2012. Na área urbana, o programa é dividido por três faixas de renda mensal: até R$ 1.600 (faixa 1), até R$ 3.100 (2) e até R$ 5 mil (3). Na área rural, as faixas de renda são anuais: até R$ 15 mil (1), até R$ 30 mil (2) e até R$ 60 mil (3). Além da construção das unidades habitacionais propriamente ditas (Minha Casa, Minha Vida), fazem parte desse eixo o Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE) e as ações de Urbanização de Assentamentos Precários. Disponível em: http://www.pac.gov.br/minha-casa-minha-vida Acesso em: 13 Fev. 2013.

[47] O programa de Arrendamento Residencial (PAR) é promovido pelo Ministério das Cidades, tendo a CAIXA como agente executor e o Fundo de Arrendamento Residencial como financiador. Foi criado para ajudar municípios a atenderem à necessidade de moradia da população que recebe até 6 salários mínimos e que vive em centros urbanos. O PAR é desenvolvido em duas fases distintas. A primeira delas é a de compra de terreno e contratação de uma empresa privada do ramo da construção, responsável por construir as unidades habitacionais. Depois de prontas, as unidades são arrendadas com opção de compra do imóvel ao final do período contratado. Disponível em: http://www.caixa.gov.br/pj/pj_social/mg/habitacao_social/par/index.asp Acesso em 14 Fev. 2013.

empreendimentos que potencializam o mercado imobiliário residencial na zona urbana da cidade.

No bairro Terra Preta, em uma área não distante da principal avenida da cidade – Eduardo Ribeiro – encontramos o *Parque Residencial Frazão*. Um pequeno conjunto de casas construídas pela Construtora Sólida Ltda. (CONSOL) com financiamento da CAIXA. O terreno de cada unidade habitacional mede 10x15m, o que equivale a 150m^2. Cada casa possui 56m^2, distribuídos em 2 quartos, sendo 1 suíte, 1 banheiro social, 1 cozinha e 1 sala. O preço do imóvel custa cerca de R$ 98 mil e o acabamento pode ser considerado de boa qualidade, embora nem todo o material usado possa ser considerado como tal. Por exemplo, as pias das casas são de plásticos e esta foi a maior reclamação que ouvimos de algumas pessoas que se interessaram em visitar o empreendimento.

Em outra cidade ou região, essas casas construídas pela CONSOL poderiam ser consideradas moradias populares, pois pelo PMCMV os imóveis com este preço são destinados aos estratos sociais de baixo rendimento. Contudo, em Manacapuru, se considerarmos as faixas de rendimento descritas no PMCMV, elas dificilmente serão destinadas às famílias de baixa renda daquela cidade. A comprovação dos rendimentos é uma das maiores dificuldades em uma cidade ou região em que a informalidade, instabilidade e rotatividade no emprego são bastante elevadas.

O acesso ao crédito para o financiamento desses imóveis restringe-se a um pequeno grupo de pessoas, em especial aos funcionários públicos: profissionais da educação, do sistema de saúde, do sistema de segurança e assim por diante. Evidentemente, não estamos a afirmar que estes produtos não têm mercado, apenas convém lembrar e registrar que as condições de acesso à casa própria ainda são bem restritivas e a maioria da população que precisa, permanece sem este aceso.

Figura 19 – Residencial Frazão em Manacapuru (as casas são entregues com muro baixo). Foto do Autor, agosto/2012.

Figura 20 – Residencial Frazão em Manacapuru (os proprietários constroem muro alto) Foto do Autor, agosto/2012.

No bairro São José, uma das áreas de expansão da cidade e que surgiu nos últimos dez anos, encontra-se outra iniciativa dos agentes imobiliários. O processo de construção e aquisição do imóvel é semelhante ao realizado pela CONSOL, mas

as casas são um pouco menores, com 54m^2, distribuídos em 2 quartos, sala, cozinha e banheiro social. Como os lotes são bem menores, não há espaço para os quintais.

O preço cobrado pelo imóvel é de aproximadamente R$ 85 mil, portanto são mais acessíveis, contudo a oferta de unidades habitacionais, por enquanto, estava limitada a apenas sete habitações, conforme fomos informados pelo responsável pelas obras. O valor também pode ser financiado pela CAIXA, dentro do programa de habitação do Governo Federal, mas considerando as exigências de comprovação de renda, ainda é restrito a uma pequena parcela da população e, desse modo, dificilmente beneficia aquelas pessoas que mais precisam de moradia.

O crescimento do mercado imobiliário em Manacapuru é alimentado pelas ações do Estado não apenas indiretamente, como nestes exemplos supracitados, mas também diretamente, por meio do programa de revitalização das margens dos igarapés na zona urbana, que tem sido denominado de *Prosaminzinho* em alusão ao PROSAMIM em Manaus. O Programa faz parte das obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal e possui uma contrapartida da Administração Municipal. A contribuição do PROSAMIM de Manacapuru, para o aquecimento do mercado imobiliário, acontece especialmente devido ao aluguel social, que é um auxílio concedido às famílias habitantes nas áreas de risco e que devem ser beneficiadas com as novas moradias construídas.

O valor do aluguel social varia de R$ 300,00 a R$ 400,00. Conforme matéria publicada em junho de 2011 no jornal A Crítica, noventa e duas famílias passaram a receber este auxílio mensalmente desde 2008, quando as obras tiveram início e deveriam permanecer recebendo até a entrega das habitações. No entanto, em razão do bloqueio das contas da Prefeitura de Manacapuru, os aluguéis deixaram de ser pagos e as famílias estavam ameaçadas de despejo pelos proprietários dos imóveis locados. A seguir, alguns fragmentos da matéria que ajudam a esclarecer os fatos:

> A obra está atrasada há dois anos e paralisada há um ano. De um lado a Prefeitura de Manacapuru acusa a Caixa Econômica de autorizar indevidamente o pagamento de obra não executada em gestão anterior; de outro, a Caixa denunciou a prefeitura ao Tribunal de Contas da União (TCU) para que a mesma devolva a verba repassada até agora (quase R$ 4,5 milhões) se a obra não for retomada.

> Apesar de 41% da verba do Ministério das Cidades ter sido liberada pela Caixa Econômica, o local onde as famílias deveriam morar, hoje serve apenas de abrigo para urubus e depósito de lixo. Segundo a Caixa Econômica, só 32,65% da obra foi concluída até agora. Os repasses estão suspensos até que a Prefeitura execute o que já foi pago até agora.
> [...] a Prefeitura de Manacapuru retirou do igarapé, em 2008, as 92 famílias, que foram abrigadas em casas alugadas. O aluguel social, que varia entre R$ 300 e R$ 400, estava previsto na verba destinada à obra, segundo a Caixa Econômica. Há seis meses, a Prefeitura de Manacapuru não paga os aluguéis e algumas famílias começaram a ser despejadas e ameaçadas pelos proprietários dos imóveis (CARVALHO, jul/2011).

A garantia de uma demanda solvável (de locatários) contribui diretamente para aumento da oferta dos produtos (imóveis). O período prolongado de recebimento do auxílio, pelo que se observa na matéria pode ter favorecido não apenas a locação de imóveis, como inclusive a construção de moradias destinadas a este objetivo. Convém salientar que, nos anos de 2010 a 2012, o município de Manacapuru experimentou uma sucessiva troca de prefeitos, condição esta que leva ao descrédito e insegurança na administração local.

Os preços cobrados por um lote de terra diferenciam-se de acordo com o tamanho, com as condições topográficas, isto é, se o terreno é íngreme ou está à margem de um igarapé, mas especialmente conforme a localização do imóvel. Essa localização diz respeito, sobretudo, às condições de acesso, à qualidade da rua ou estrada e não necessariamente com a existência de um ou outro equipamento urbano, pois muitos loteamentos são feitos ainda sem nenhuma infraestrutura, nem mesmo terraplanagem das ruas. As disponibilidades das redes de serviços, como água e energia elétrica nem sempre são levadas em conta, pois praticamente em todos os terrenos à venda e situados na zona rural de Iranduba e Manacapuru não dispõem desses serviços.

Há parcelamento de terras com tamanhos diversos, contudo geralmente cada parcelamento costuma seguir um padrão próprio. Assim, é possível encontrar loteamentos cujas medidas são (15x25) 375m^2, (10x15) 150m^2 e (10x20) 200m^2. Essa última parece ser a mais comum, sendo que em muitos casos o comprador adquire dois ou mais lotes, formando terrenos de 400m^2 ou até mesmo 800m^2.

Um dos loteamentos que podemos observar e compreender como o parcelamento do terreno produziu a supervalorização da terra é o caso do

Loteamento Nova Vitória, localizado próximo a entrada na zona urbana de Manacapuru, à esquerda de quem chega pela rodovia Manoel Urbano, conforme indicado no Imagens X e Y. A área total são 15 mil metros quadrados. O terreno foi parcelado em 60 lotes de (10x20) com o equivalente a 200m^2 cada um, totalizando assim 12 mil metros quadrados e o restante do terreno foi destinado a uma pequena área verde, conforme exigido pela legislação e as demais áreas de uso comum. Cada um desses lotes estava sendo vendido, em agosto de 2012, pelo preço de R$ 5.000,00 de entrada e mais 36 parcelas de R$ 480,00, totalizando o valor de R$ 22.280,00. Considerando que o loteamento possui 60 unidades, o preço total do terreno chega a R$ 1.336.800,00 para arredondar, um pouco mais de R$ 1,3 milhão durante três anos.

Esse loteamento, citado acima, é apenas um dentre muitos que podem ser encontrados em Manacapuru. Existem ainda outros, inclusive maiores, como é o caso do Loteamento feito pela Construtora Qmaq. Este fica próximo ao Rio Miriti e serão 700 lotes, sendo que 10% serão destinados à Prefeitura a fim de que realize instalação dos serviços básicos de sua responsabilidade.

O crescimento do mercado imobiliário nos municípios de Iranduba e Manacapuru pode (ou deveria) gerar melhores perspectivas nas condições de vida de seus cidadãos, melhorias nos serviços urbanos, pois a valorização dos terrenos além ser uma garantia de boa rentabilidade para os compradores, pode também trazer ganhos para os terrenos da vizinhança, afinal, os logradouros situados próximos passam a receber melhor infraestrutura.

Por sua vez, os loteamentos e a construção de imóveis ou a reforma dos já construídos significam perspectivas de geração de emprego para diversos profissionais de nível técnico (eletricistas, técnico em hidráulica, carpinteiros, pedreiros, corretores imobiliários) e nível superior (arquitetos, engenheiros, publicitários etc). A construção civil contribui ainda diretamente para o crescimento do comércio de materiais de construção e, posteriormente, para a comercialização de móveis e eletrodomésticos, bem como do mercado de varejo e gêneros alimentícios, afinal os moradores precisam se alimentar.

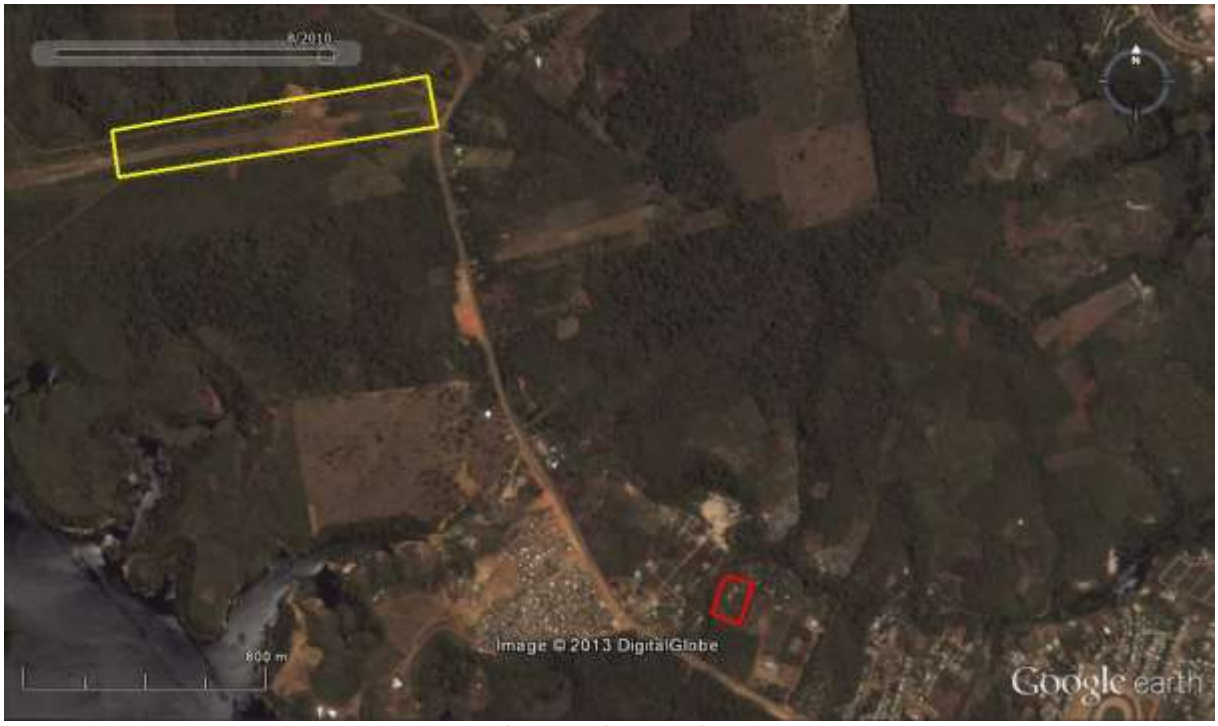


Imagem 4 – Empreendimentos imobiliários próximos à cidade de Manacapuru (Out./2010)

Antiga Pista de Pouso de Manacapuru
Terreno Particular ao lado da Rod. Manoel Urbano

Imagem 5 – Empreendimentos imobiliários próximos à cidade Manacapuru (Ago./2011)

Conj. Residencial Programa Minha Casa, Minha Vida
Loteamento Particular Nova Vitória em Manacapuru

Assim, é preciso avaliar se os empreendimentos estão gerando empregos e oportunidades para trabalhadores locais ou ainda dando-lhes oportunidades de qualificação profissional. Não basta apenas ter a geração de emprego na construção civil, é preciso ter segurança nos canteiros de obras e a inclusão dos trabalhadores na compra desses bens.

Entretanto, diante dessas condições aqui apresentadas, podemos verificar que as transformações socioespaciais em Iranduba e Manacapuru, advindas da ponte, embora tenham propiciado o crescimento do mercado imobiliário nesses municípios, dificilmente concretizaram-se em melhorias para a população mais carente, quer dizer, no sentido de eles terem acesso à habitação própria, à moradia digna.

Vejamos, a seguir, como as mudanças socioespaciais decorrentes da ponte têm colaborado para a expansão das atividades comerciais e dos serviços, especialmente nesses lugares que experimentam a valorização dos terrenos, desencadeada pelo crescimento do mercado imobiliário.

2.3 A inauguração da ponte Rio Negro e o crescimento das atividades de comércio e serviços

Após os exemplos e comentários expostos sobre o crescente mercado imobiliário em Iranduba e Manacapuru, parece-nos ser pertinente refletirmos, primeiramente, sobre o preço de telhas e tijolos, visto que estes são dois dos principais insumos para a construção, sobretudo de edificações destinadas à moradia e, também, porque como temos afirmado em outros momentos desse trabalho, tratamos do principal polo oleiro-cerâmico do Estado do Amazonas.

O preço desses materiais, conforme se divulgou no período das argumentações para a construção da ponte Rio Negro, tenderia a diminuir, uma vez que os custos com transportes deveriam ser reduzidos, no entanto, não foi isso que aconteceu. Evidentemente, a redução nos custos com transportes poderiam ser mais úteis para os comerciantes e consumidores em Manaus, pois não teriam mais de pagar pela travessia na balsa. E qual seria então a vantagem para os comerciantes e consumidores residentes nos municípios de Iranduba e Manacapuru?

A desejada redução dos preços de telhas e tijolos em Manaus poderia causar a diminuição dos preços praticados também nos próprios municípios onde se produz, pois a concorrência e as leis de mercado se encarregariam disso, considerando que não há cobranças de taxas ou impostos entre os municípios. Mas como já era previsto, os preços de telhas e tijolos não reduziram nem para Manaus, quanto mais Iranduba e Manacapuru. Ao contrário, o crescente número de empreendimentos imobiliários e o fortalecimento do comércio nesses dois últimos municípios provocaram um aumento no preço dos materiais de construção.

O aumento dos preços de telhas e tijolos cerâmicos (gráficos 4 e 5) não é um fato isolado, quer dizer, podemos apreender que outros materiais empregados na construção civil, como a areia, o cimento e o ferro, também tenham apresentado uma variação semelhante de preços no período considerado.

Evidentemente todos sofrem as consequências desse aumento, contudo, são as pessoas de baixo rendimento, que adquirem seus materiais de construção em etapas, que mais estão susceptíveis, seja pela falta de crédito para uma compra maior, em que conseguiria descontos, seja pelo risco de perdê-los devido a mau armazenamento dos materiais. Não esqueçamos de que a construção da casa e da habitação dos estratos sociais de baixa renda, geralmente, acontece em um longo período de tempo e, à medida que compram, cada material é usado na edificação e no acabamento.

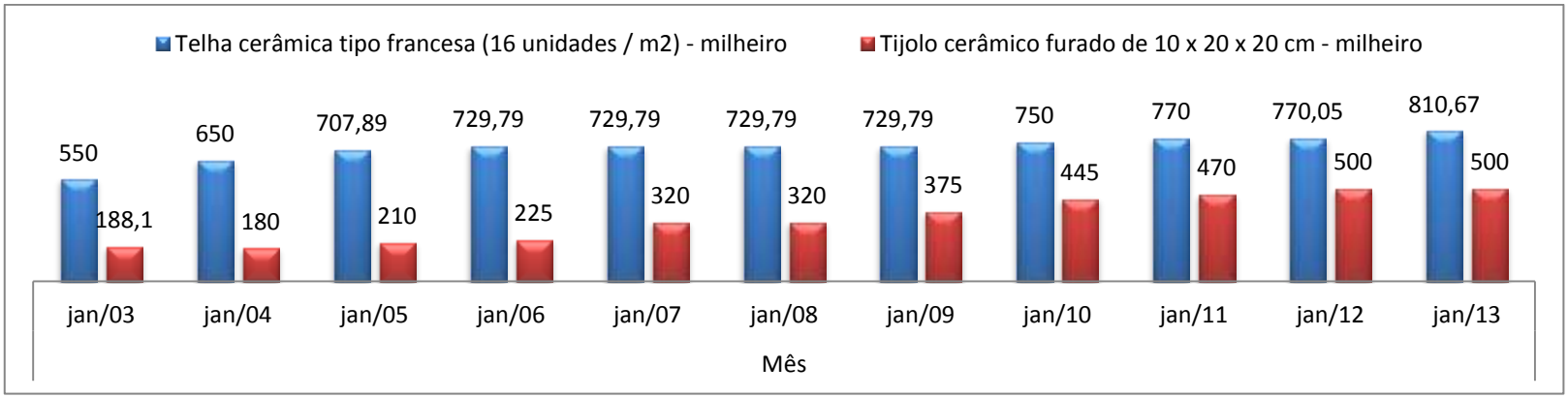


Gráfico 4 – Preços medianos de telhas e tijolos no Amazonas (janeiro/2003 a janeiro/2013). Valores em R$
Fonte: IBGE, 2012. Organização do autor, 2013.

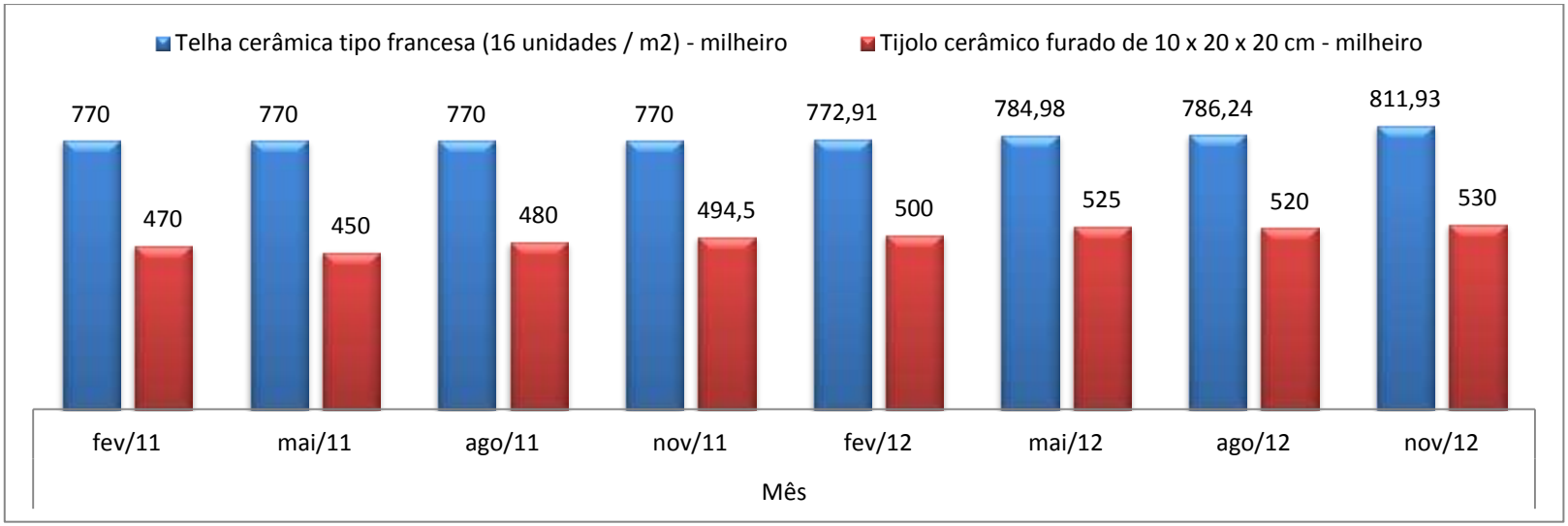


Gráfico 5 – Preços medianos de telhas e tijolos no Amazonas (fevereiro/2011 a novembro /2012). Valores em R$
Fonte: IBGE, 2012. Organização do autor, 2013.

O crescimento econômico advindo da inauguração da ponte Rio Negro mais perceptível é, sem dúvida, o que vem ocorrendo no setor de comércios e serviços, especialmente nos serviços pessoais. Os restaurantes, os cafés regionais, os postos de combustíveis e os balneários – foram estas as atividades comerciais e de serviços que surgiram ou se fortaleceram rapidamente nos municípios de Iranduba e Manacapuru.

Em relação aos postos de combustíveis, especialmente em Iranduba, as mudanças foram radicais. Os preços da gasolina, álcool e diesel, por exemplo, eram aproximadamente de dez a quinze por cento mais baratos do que os valores encontrados em Manaus e, com a inauguração da ponte, logo foram equiparados aos preços da capital. A quantidade de postos quase dobrou e eles passaram a oferecer também outros produtos e serviços, como normalmente são feitos nas grandes cidades, seguindo assim o aumento da demanda e orientando-se pela lei da oferta e da procura.

Antes da construção da ponte Rio Negro, o município de Iranduba tinha cinco postos de venda de combustível, sendo três no Cacau-Pirêra e dois na sede. Com a obra, foram inaugurados, em 2011, mais três postos, (um na rodovia logo após a entrada da cidade de Iranduba, e dois nas comunidades Limão e Ariaú). Em 2012, foi inaugurado outro posto na sede municipal, situado próximo à Cerâmica Manauara, no km 2 da rodovia Carlos Braga – estrada de Iranduba.

Existem ainda três locais com placas que indicam a construção de postos de venda de combustíveis na Rodovia AM-070, situados entre a ponte e a nova feira que surgiu em frente ao bairro Mutirão (figura). Com isso, o município que contava antes com cinco postos, passou a ter nove e em breve pode chegar a doze.

Após a inauguração da ponte Rio Negro, mais precisamente no dia 20 de novembro de 2011, observamos que os cafés regionais e os restaurantes se multiplicaram ao longo da rodovia Manoel Urbano. Já existiam alguns, nos quais muitas famílias costumavam tomar café da manhã depois de enfrentar a demorada travessia da balsa, nos seus passeios para as chácaras ou sítios na estrada, especialmente nos sábados, domingos e feriados. Esses cafés eram mais comuns na estrada para Rio Preto da Eva e Presidente Figueiredo, cidades situadas ao norte de Manaus.

As transformações socioespaciais expressas pelos cafés regionais dizem respeito também ao seu funcionamento. Antes da ponte, os poucos cafés que havia funcionavam predominantemente aos sábados, domingos e feriados, mas, com o aumento no fluxo diário de veículos, muitos passaram a funcionar todos os dias. Isso estimulou, no primeiro momento, o surgimento de vários e pequenos pontos de venda, café da manhã, contudo a maioria não permaneceu pelos meses seguintes, possivelmente, por conta da concorrência ou mesmo pela redução no fluxo de visitantes que não continuou como nas primeiras semanas, quando muita gente foi atraída pela curiosidade de conhecer a ponte e seus arredores.

Também há restaurantes que, antes da construção da ponte estavam praticamente falidos, mas, com esta nova condição, foram reerguidos e até surgiram novos estabelecimentos em ambientes que antes sequer funcionavam, como é o caso do prédio do Centro de Atendimento ao Turista (CAT)[48] de Iranduba, localizado a cinco quilômetros depois da ponte Rio Negro, sentido Manaus-Iranduba.

A nova feira, que contínua improvisada em barracas cobertas com lonas e situada em frente ao CAT, no município de Iranduba, evidencia muito bem o processo de transformação socioespacial pelo qual este espaço urbano-regional vem passando. A feira é formada pelos feirantes oriundos do distrito de Cacau-Pirêra e outros antigos ambulantes que vendiam suas mercadorias ao longo da fila da balsa. Como não há mais filas para balsas, nem intensa movimentação de passageiros no Porto do Cacau, muitos feirantes migraram para este novo ponto.

[48] Construído em parceria com o Governo estadual a Prefeitura, o Centro de Atendimento ao Turista (CAT) é um espaço destinado a prestar informações aos visitantes ou ainda expor obras de artes feitas por artistas locais, portanto não pode ser usado como Lanchonete ou Restaurante. Assim, a administração local, que tomou posse em janeiro/2013, requereu esse espaço restituindo-lhe a função. Infelizmente este posto do CAT em Iranduba funciona apenas no horário comercial e de segunda a sexta-feira. http://www.visitamazonas.am.gov.br/site/1910155-informacoes (Acesso em fevereiro/2013). Quanto ao Café Regional que estava instalado dentro do CAT Iranduba passou a funcionar ao lado, fora do prédio.

Figura 21 – Feira Nova na Rodovia Manoel Urbano Mutirão do Cacau-Pirêra Iranduba
Foto do autor, janeiro/2012.
Na foto a Nova Feira em frente ao Centro de Atendimento do Turista, no Mutirão do Caca-Pirêra, km 5 depois da ponte. No primeiro plano, vários carros pequenos parados ao lado da pista. Ao fundo, por detrás dos carros, temos mais de trinta barracas onde se vende de quase tudo, frutas, verduras e, especialmente café, bolos, tapioca, milho etc. Os carros param no acostamento da pista, alguns motoristas descem e fazem suas compras, outros são atendidos dentro do carro mesmo.

Alguns dos estabelecimentos comerciais e de serviços, que se instalaram em Iranduba com o advento da ponte Rio Negro, não foram exatamente novos empreendimentos, porém filiais de restaurantes e lanchonetes que agora se expandem para esta nova área. Como exemplo, podemos citar a Alemã Gourmet Iranduba – Eventos (Restaurante e Café), que se instalou na sede de Iranduba antes mesmo da inauguração da obra; e o Café Regional Priscila que abriu sua filial no município, três meses depois da inauguração da ponte e está localizado no Km 15 rodovia Manoel Urbano.

O Café Priscila é uma empresa consolidada na região de Manaus, atuante nesse mercado há mais de vinte anos; suas duas primeiras unidades estão instaladas nos municípios de Rio Preto da Eva e Presidente Figueiredo, situados ao norte da Capital e com rápido acesso pelas rodovias BR-174 e AM-010. Ao perceber uma redução no rendimento naqueles municípios, uma vez que o fluxo de visitantes diminuiu e mudou de sentido, buscou investir nesse outro lado de Manaus – o lado sul-sudeste da região metropolitana.

A queda nos rendimentos dos estabelecimentos localizados nos municípios situados ao norte de Manaus foi imediata. Conforme matéria publicada no Diário do

Amazonas, a inauguração da ponte Rio Negro estimulou um grande fluxo de pessoas a conhecer Iranduba e Manacapuru, como podemos verificar pela declaração dada pelo presidente da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Amazonas (Fecomércio/AM), José Roberto Tadros:

> [...] foi justamente o fator 'novidade' que fez com que o movimento turístico de Iranduba e região fosse impulsionado. Mas, para o representante, os comerciantes de Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva não precisam se alarmar. "A maioria da população só está tendo agora a chance de conhecer as belezas naturais que ficam do lado de lá do rio. Devemos considerar que isso tudo é novo, querendo ou não as pessoas já conhecem o interior do Estado. É uma questão de tempo até tudo voltar ao normal" (VILLAR, Fev/2012).

De fato, o representante da FECOMÉRCIO-AM tinha razão, pois muitos, sobretudos os pequenos empreendimentos que surgiram com a novidade da ponte Rio Negro, não se firmaram. Não foram poucos os restaurantes e lanchonetes que não conseguiram continuar, talvez pela falta de infraestrutura capaz de atender o público ou pela forte concorrência com os empreendimentos maiores e mais bem estruturados.

Os comerciantes nos municípios de Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva sentiram diretamente as mudanças na economia e nos negócios, devido à reorientação do fluxo de pessoas e bens ali comercializados. Ao sentir as dificuldades em suas atividades econômicas e produtivas, os empresários tiveram de buscar alternativas a fim de superar a queda nos negócios nesses municípios.

Conforme reportagem do Diário do Amazonas, a saída foi:

> Expandir os negócios nos municípios localizados na margem sul do Rio Negro, investir em atrações culturais e recorrer aos sites de compras coletivas. Essas foram as alternativas encontradas pelos empresários do setor de alimentação e hotelaria dos municípios de Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva, como forma de atrair o público que há pouco mais de três meses deixou de frequentar nos feriados e fins de semana os dois municípios com a abertura da Ponte Rio Negro, que liga Manaus às cidades de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão (VILLAR, Fev/2012).

A expansão e fortalecimento das atividades de comércio e serviços nos municípios de Iranduba e Manacapuru são comprovados pela crescente quantidade de Alvarás concedidos pela Prefeitura nesses quatro anos, de 2009 a 2012, em que

as transformações socioespaciais parecem ser mais intensas. Em Iranduba, de 193 estabelecimentos em 2009, subiu para 339 em funcionamento no ano de 2012, um aumento de 75%. Em Manacapuru, embora o acréscimo nesses quatro anos tenha sido menor, com 36%, observamos que os números, de 1089 para 1491, também são representativos.

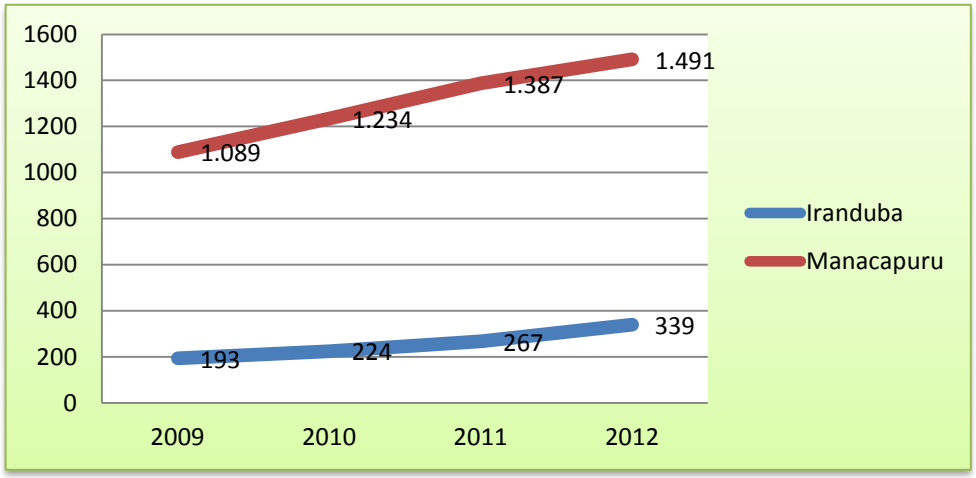


Gráfico 6 – Iranduba e Manacapuru: alvarás concedidos pela Prefeitura (2009-2012)
Fonte: Prefeituras de Iranduba e Manacapuru – Secretarias de Economia e Finanças, 2012.

Nestes dados do gráfico 6, para Manacapuru, estão incluídas as atividades de comércios, serviços e de *indústrias*, enquanto para Iranduba são contabilizadas apenas as atividades de comércio e serviços. Por esta razão há uma quantidade bem distinta entre os dois municípios, apesar do reconhecimento de que a economia e as finanças do primeiro município são bem maiores do que a do segundo.

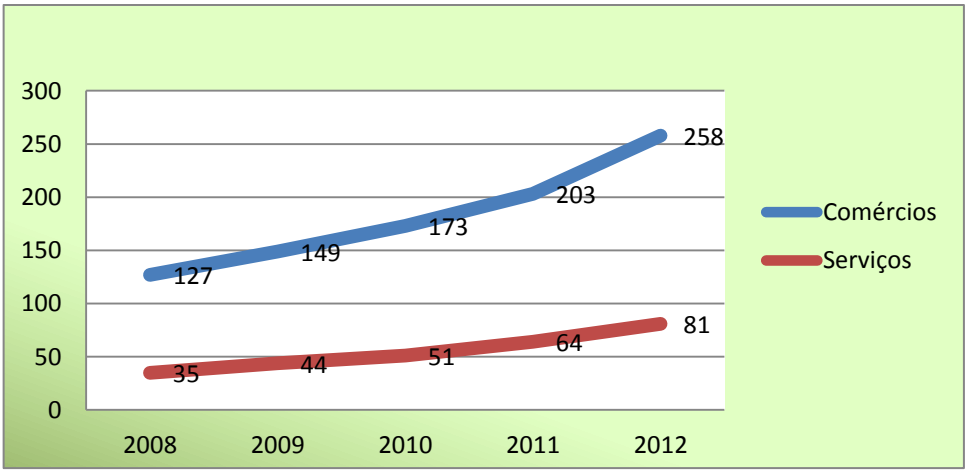


Gráfico 7 – Iranduba: alvarás concedidos para as atividades de Comércio e Serviços (2008-2012)
Fonte: Prefeitura de Iranduba, Secretaria de Economia e Finanças, 2012.

Nas informações concedidas pela Secretaria de Economia e Finanças da Prefeitura de Iranduba, tivemos ainda o detalhamento da concessão dos Alvarás, isto é, se era para atividades de comércio ou para a prestação de serviços. Conforme gráfico 7, é possível perceber que dentre esses dois setores, o crescimento nas atividades de comércio foi um pouco maior. Entre os anos de 2011 a 2012, a curva dos comércios apresenta-se mais acentuada, pois é exatamente quando se inaugura a ponte Rio Negro.

A inauguração de uma agência bancária da CAIXA em Iranduba, no dia 26 de outubro de 2012, é um dos elementos que nos revelam que o potencial de movimentações financeiras naquela cidade tem crescido substancialmente ao ponto de ser necessário e, sobretudo, lucrativo para que se instalasse uma agência bancária, e não apenas um posto, como era antes da inauguração da ponte. As casas lotéricas, como se sabe, funcionam como correspondente bancário.

A presença da CAIXA em Iranduba pode ser vista também como ampliação das possibilidades de financiamento em geral, que, por sua vez, não está dissociado do fortalecimento do comércio local. A CAIXA é o principal banco para financiamento imobiliário, dentro dos moldes do programa de habitação do Governo, é igualmente o banco mais tradicional e popular para a aplicação em rendimentos de poupança no Brasil. Nesse sentido, como qualquer outro banco, busca ampliar sua quantidade de clientes e especialmente captar depósitos bancários, os quais lhes possibilitará expandir seus empréstimos e seu patrimônio.

A instalação de novos estabelecimentos empresariais e a formalização dentro dos aspectos legais exigidos, além de trazerem novas opções para o consumidor, significa a possibilidade de aumento na arrecadação de impostos e tributos. Em 2011, ano de inauguração da ponte Rio Negro, Manacapuru teve um acréscimo de 36% na arrecadação de tributos, somando R$ 4,2 milhões[49]. A formalização das atividades, que traz a obrigatoriedade do pagamento de impostos e tributos, é a principal razão de muitos comerciantes e prestadores de serviços preferirem a informalidade.

[49] Diário do Amazonas em 14 Out.2012. Ponte Rio Negro ofertou pouco avanço em quase um ano. Henrique Saunier. Disponível em: http://www.d24am.com/noticias/economia/ponte-rio-negro-ofertou-pouco-avanco-em-quase-um-ano/71072. Acesso em Jan.2013.

Quando a fiscalização aumenta, o controle do Estado torna-se mais rígido, o resultado alcançado com esse crescimento do número de estabelecimentos pode ser o aumento da arrecadação ou o fechamento de muitos negócios, o que geralmente ocorre primeiramente com os pequenos estabelecimentos. A prova disso é que um ano depois da inauguração do complexo da ponte, já se pôde observar que algumas iniciativas não resistiram ao tempo ou à concorrência com aqueles empreendimentos consolidados e que costumam oferecer melhores opções de produtos e serviços.

Vale ressaltar que o argumento costumeiramente utilizado por quem prefere a informalidade é o de que legalizar-se, e assim permanecer, custa muito caro. Na realidade, atuar formalizado pode reduzir a margem de lucro, a qual estava acostumado e, para mudar essa concepção, ainda serão necessários muitos anos de educação fiscal e de conscientização, tanto da parte do vendedor quanto do consumidor.

As atividades comerciais que passam a ter novas oportunidades com a inauguração da ponte não se restringem à cidade; a zona rural também pôde ser beneficiada[50], pois os produtores rurais têm agora a possiblidade de vender seus produtos diretamente aos consumidores na cidade, retirando, assim, a figura do atravessador, uma vez que foram reduzidos os custos com transportes. O discurso do governo era que "além de dinamizar a integração, a ponte sobre o rio Negro vai dinamizar o fortalecimento de várias atividades produtivas, porque facilitará os transportes de passageiros e cargas e reduzirá os custos do escoamento da produção"[51].

Com a expectativa de redução nos custos de transportes, esperava-se também uma diminuição dos preços dos produtos, como frutas e verduras, cultivadas em Iranduba e Manacapuru e comercializadas nos supermercados e feiras de Manaus, entretanto isso não ocorreu como se divulgava que aconteceria.

---

[50] "Segundo a Prefeitura do Município [Iranduba], o número de microempresas legalizadas na cidade saltou de 35 para 500, um acréscimo de 1.328%, em apenas um ano. O setor da economia que mais formalizou foi a agricultura. (...) O vice-presidente da Cooperativa Mista de Produtores Rurais de Iranduba (COAPIR), Edmilson Gomes, disse que o agricultor sentiu-se beneficiado com as facilidades advindas da Ponte". Portal Amazônia. Juçara Menezes. 24/10/2012. Disponível em: http://www.portalamazonia.com.br/editoria/atualidades/apos-ponte-rio-negro-formalizacao-de-empreendedores-cresce-1328-em-iranduba/ Acesso em: fevereiro/2013.

[51] Governo do Amazonas. Lula destaca papel estratégico da ponte que está sendo construída sobre o rio Negro. Disponível em: http://www.amazonas.am.gov.br/2009/04/lula-destaca-papel-estratgico-da-ponte-que-est-sendo-construda-sobre-o-rio-negro/ Acesso em: fevereiro/2013.

Na verdade, o aumento da demanda por uma determinada mercadoria só contribui para que haja um aumento do seu preço, como ocorreu com os combustíveis, seguindo a tendência de mercado.

Figura 22 – Iranduba: produção de tomates na zona rural
Foto: Juçara Menezes, out./2012.
Plantação de tomates no município de Iranduba. Muitos produtores rurais realizam seus cultivos nas áreas de várzeas, situadas às margens do Rio Solimões, mas também há aqueles que mantêm suas plantações em estufas e, embora seja com maior custo, conseguem garantir a produção por mais tempo.

A mudança no tempo gasto com o transporte dos produtos é um elemento fundamental para o aumento da demanda, das vendas e consequentemente dos ganhos. Convém lembrar que as hortaliças, principais produtos agrícola de Iranduba, precisam ser rapidamente vendidas em função do pouco tempo de sobrevida depois de colhidas. É preciso ainda considerar outras variáveis, como a elevada temperatura na região amazônica e as condições de armazenamento para o transporte desses produtos, que ainda são precárias.

O aumento nas vendas deve levar o produtor à necessidade de realizar melhorias na produção, para tanto, ele precisará investir em tecnologias que aumente a produtividade, como a mecanização da produção, por exemplo. Além disso, necessita de melhores condições para distribuição dos produtos. A abertura de linhas de créditos e financiamentos específicos para esses produtores rurais parece-nos ser uma importante alternativa para que possam investir em melhorias necessárias.

A despeito das oportunidades de desenvolvimento geradas pelo crescimento das atividades comerciais, os moradores de Iranduba e Manacapuru vivenciam também o aumento da violência urbana, especialmente dos crimes contra o patrimônio. Nos grandes centros urbanos, os casos de roubos e furtos são os mais comuns; os lugares com intensa circulação de pessoas e mercadorias propiciam a prática desses e de outros delitos, como os crimes contra a pessoa e as infrações de trânsito.

O aumento da violência urbana pode ser compreendido pela nova condição espacial que a ponte proporcionou àquelas cidades. A interligação direta por rodovia, isto é, sem a intermediação das balsas, permitiu maior fluidez dos transportes e maior tráfego de pessoas entre Iranduba, Manacapuru e Manaus. É, portanto, sobre essas novas condições, advindas da dinâmica econômica, resultante das mudanças no transporte e no comércio, que discutiremos os novos conteúdos e os novos usos do espaço urbano-regional.

2.4 Os novos conteúdos e os novos usos do espaço urbano-regional advindos com a ponte Rio Negro

Como temos discutido ao longo deste trabalho, a ponte Rio Negro é o principal elemento das transformações socioespaciais em Iranduba e Manacapuru e tem contribuído de maneira fundamental para as novas condições encontradas nesse espaço urbano-regional. As mudanças observadas envolvem as relações econômicas, como a valorização da terra, os empreendimentos imobiliários e as atividades comerciais. Estes elementos têm cooperado para a intensificação, ou mesmo, para o surgimento de novos fluxos de pessoas e mercadorias, para a construção de territorialidades concebidas a partir dos novos usos do espaço.

Nesse sentido, ao discutir as transformações socioespaciais no espaço urbano-regional vemos a intrínseca relação entre as ações do Estado e as ações do capital. É possível apreender e discutir também a inserção de novos agentes sociais produtores do espaço, as novas territorialidades construídas em Iranduba e Manacapuru, e daí os conflitos e as contradições, ou melhor, a intensificação dos conflitos e mudanças em curso, pois, ainda que as possamos nomear como novas, temos a compreensão de que na produção do espaço, as relações socioespaciais

estão em constante transformação, uma vez que o espaço reflete a sociedade. Ao ser reflexo da sociedade, ele também se nos apresenta de maneira desigual e contraditória.

É da natureza das relações socioespaciais a propriedade da contradição e dos conflitos, pois os interesses dos agentes sociais produtores do espaço raramente são convergentes e, quando são, unem-se com propósitos específicos. O Estado, os agentes do capital nos seus mais diversos setores e as classes de trabalhadores apoiaram e fizeram a construção da ponte Rio Negro, mas é evidente que cada grupo, cada classe social será beneficiado de modo distinto.

Com a inauguração da ponte Rio Negro, os proprietários de terras em Iranduba e Manacapuru (grandes ou pequenos, em área urbana ou rural) tiveram seus bens valorizados. Muitas pessoas investiram em pequenos negócios, como os cafés regionais, restaurantes ou ainda no parcelamento de sua gleba. A ação dos agentes do setor imobiliário, organizando loteamentos, construindo conjuntos e condomínios residenciais, foi, dentre as ações observadas, a que mais evidenciou a reestruturação do espaço.

Não obstante, a ação que modificou as relações socioespaciais e impôs uma nova condição ao espaço urbano-regional foi, sem dúvida, a cobrança pelos estacionamentos nos balneários e, em alguns deles, passou-se a exigir o pagamento para entrada dos banhistas. Essa mudança, que pode ser considerada salutar, uma vez que se pensa na capacidade de carga do ambiente, foi também uma surpresa para os muitos usuários. Ela nos serve para realçar os novos usos e conteúdos espaciais que esses lugares passaram a ter com a construção da ponte Rio Negro.

Figura 23 – Cobrança por estacionamento de veículos em balneários.
Foto do autor, Ago/2012.

Figura 24 – A construção de cercas e as cobrança para a entradas nos balneários
Foto do autor, Dez./2011.

Para ilustrar essa radical mudança, que trouxe um novo significado para o conteúdo espacial produzindo novas relações socioespaciais, lembro-me de uma frase que ouvi de um vendedor de água de coco, na praia do Açutuba, em Iranduba: “antes da ponte éramos nós que brincávamos aqui, que nos divertíamos, agora a gente trabalha, enquanto os outros se divertem”. Apesar de superestimar o passado em sua fala, o vendedor não aparentava descontentamento com a situação presente, pois esta nova condição também lhe possibilitou um rendimento extra para a família.

As novas condições espaciais criadas por mudanças como essas, decorrentes da construção da ponte Rio Negro, nos fez lembrar da afirmação de Oliveira (2000, p. 31) a respeito das transformações e permanências na produção do espaço na Amazônia brasileira. Para ele, “a destruição das formas espaciais existentes, a criação das resistências e a reconstrução de formas e conteúdos espaciais dotados de novas dimensões e significados” têm sido o modo como se produz o espaço, o urbano, em especial, nessa região. Os balneários foram transformados em produto, que é uma mercadoria valiosa, desejada e necessária em uma região quente como a Amazônia.

Mas quem terá acesso a essa mercadoria? Em uma primeira aproximação, para além dessas transformações, aparentemente, a maioria das pessoas foi beneficiada. Os proprietários/empresários tiveram seus empreendimentos valorizados; seus funcionários agora têm melhores perspectivas de garantia de rendimento; o usuário – que se tornou puramente consumidor – passou a comprar um produto que agora deve, obrigatoriamente, ter algumas garantias de qualidade, de segurança e conforto. E quem não puder pagar?

Não são todos que podem pagar, tampouco é a maioria que assim pode ter acesso aos produtos e serviços, especialmente de lazer, disponíveis no mercado. Aos pobres, o acesso será simplesmente negado e, como tem sido a distribuição no espaço urbano, é muito provável que a eles serão destinadas aquelas áreas que ainda não foram objeto de dominação e apropriação pelos capitalistas. Mais uma vez o processo espacial refletindo a sociedade que é desigual, pois as desigualdades são inerentes à produção capitalista do espaço, como nos orienta Lefebvre (1974).

Falamos de uma desigualdade social que é refletida no acesso desigual à moradia, educação, transporte, saneamento básico, nos níveis de escolarização formal e, claro, na distribuição de renda. Mas não podemos restringi-la a esses pontos, pois não falamos da desigualdade vivenciada pelos brasileiros das décadas de 1970 e 1980, mas da desigualdade que inclui o descumprimento de garantias legais já asseguradas por lei. Por exemplo, a da formalização dos contratos trabalhistas.

Para Adorno (2002, p. 120), “as disparidades na distribuição da renda espelham, a par da concentração da riqueza em particular sob a forma de propriedade privada da terra e do solo urbano, o acesso desigual ao mercado de trabalho”. A formalização dos contratos de trabalho é um direito-conquista essencial, pois assim se passa a ter garantias da previdência social, por exemplo. O nível de informação e a expansão do comércio e do crédito, nos últimos anos, fez mudar as perspectivas de vida, fez mudar o padrão de consumo especialmente nas cidades situadas próximas de importantes polos produtores de eletroeletrônicos, como é Manaus.

Lamentavelmente, o acesso a bens produzidos com a mais alta tecnologia, como celulares, computadores e até motocicletas, geralmente facilitado pelas muitas condições de pagamento oferecidas, não significa que as pessoas tenham alcançado cidadania. Aliás, este acesso ainda é limitado a uma parcela da população. Aqueles com rendimento insuficiente para alcançar a oferta de crédito permanecem isolados social e economicamente.

Em um contexto mais amplo, mas que também pode ser visualizado na escala local, de Iranduba e Manacapuru, salientamos que o movimento democrático no Brasil ampliou a representação política, mas esses direitos políticos adquiridos não se transformaram em direitos sociais que efetivamente sejam respeitados, tais como direito à educação de qualidade, direito à moradia digna, direito a saúde e assim por diante. Isso não ocorreu por causa da elevadíssima concentração de riqueza. Sobre as melhorias no sistema político, a concentração de riqueza e as desigualdades no Brasil, vejamos o que analisa Adorno (2002):

> Permaneceu acentuado o hiato entre direitos civis, sociais e econômicos. Esse hiato manifesta-se, sobretudo, através de um conflito entre as exigências de democracia política e as de democracia social. Se hoje, na sociedade brasileira, pode-se dizer que o processo

> de transição democrática promoveu a ampliação da participação e da representação política, esse movimento de ampliação dos direitos políticos não resultou em ampliação da justiça social. O aprofundamento das desigualdades sociais persiste sendo um dos grandes desafios à preservação e respeito dos direitos humanos para a grande maioria da população (ADORNO, 2002, p. 112-113).

As melhorias no desempenho da economia brasileira, propiciada pela estabilidade econômica e financeira, não vieram conjugadas com desenvolvimento social. Por sua vez, a revolução da comunicação, consolidada com o advento das redes sociais na internet, igualmente tem contribuído para o crescimento da conscientização e da informação sobre os direitos socais não respeitados, entretanto, ela não é suficiente para garantir melhores condições de vida. Para que isto ocorra, é necessário que o desenvolvimento econômico de uma cidade ou região esteja acompanhado de uma radical mudança na distribuição dos bens e da riqueza.

O aumento da criminalidade é outro elemento que igualmente denota a substancial mudança de conteúdo no espaço urbano-regional. Os crimes que antes quase não se tinha registro, nos municípios de Iranduba e Manacapuru, passaram a ocorrer com relativa frequência, especialmente neste segundo município. É claro que, se comparado aos grandes centros urbanos, os números relativos ainda podem ser poucos, mas se torna relevante quando se avalia a condição anterior.

Há lugares nas cidades e nas regiões em que esses eventos se manifestam com maior ocorrência e, geralmente, estão associados à localização das atividades comerciais, aos lugares com maior circulação de pessoas e com movimentação financeira. Aquelas áreas que constituiriam os *espaços luminosos*[52] de Santos e Silveira (2001). Nestes espaços, é onde se registra a maioria dos crimes de roubos e furtos. As aglomerações de pessoas, destinadas às compras nos comércios, também cria um ambiente propício para esses tipos de crimes.

O aumento da criminalidade pode ser compreendido como um reflexo do crescimento acelerado da cidade, das novas circunstâncias produzidas, pela maior

[52] Os espaços luminosos são aqueles que reúnem maior densidade técnica. Essa discussão dos espaços luminosos versus espaços opacos pode ser vista em Santos (2008, p. 209) e em Santos e Silveira (2001, p. 264). Convém salientar que os próprios autores chamam nossa atenção para o fato de que a separação entre espaços opacos e espaços luminosos não é tão simples assim, quer dizer, “os pontos luminosos abrigam também atividades menos luminosas, que tanto podem ser complementares às atividades mais dinâmicas como resultar da permanência, em cada lugar, de uma sociedade desigualitária” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 264).

circulação de pessoas e mercadorias, mas também pelas poucas possibilidades de emprego e renda. Os números de crimes como furtos, roubo, porte de drogas etc. nas cidades de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão, têm aumentado a cada dia, nesse período pós-inauguração da ponte.

Neste período de aproximadamente um ano, isto é, de novembro de 2011 a setembro de 2012, registra-se um aumento da criminalidade, especialmente em Iranduba, uma vez que fica mais próximo de Manaus e isso possibilita que os criminosos da capital atuem lá e voltem imediatamente e vice-versa.

Assim publicou um jornal local:

> De acordo com os delegados dessas cidades, a maioria dos casos registrados no último ano está ligada a pessoas de Manaus. “Têm alguns criminosos que matam em Manaus e vivem em Iranduba, assim como alguns que cometem outros crimes em Manaus e depois vêm para Iranduba”, explicou o delegado do 27º Departamento de Polícia (27º DP) de Iranduba (a 27 quilômetros a sudoeste de Manaus), Elcy Barroso. Só este ano, o número de homicídios chegou a 15 até a última segunda-feira (24), segundo o delegado. Três vezes mais do que no ano passado, quando foram registrados cinco assassinatos durante todo o ano (PORTELA, set./2012).

Sabe-se que até crimes considerados hediondos pela justiça, como os sequestros, dos quais não se ouvia falar em Iranduba, já passaram a ocorrer, ainda que não na mesma frequência do que acontece nos grandes centros urbanos. Entretanto, nossa apreensão é a de que esses fatos servem para ilustrar a nova realidade socioespacial vivenciada pelos moradores destes municípios.

A tranquilidade que se tinha antes da inauguração da ponte Rio Negro, nos municípios de Iranduba e Manacapuru, e a confiança que havia para deixar a janela de casa aberta vêm reduzindo a cada dia; se antes não precisava fechar a porta de casa, hoje em dia é prevenção trancá-la. A sensação de insegurança e fobia urbana, sobre a qual discorre Souza (2008), parece que aos poucos vai tomando conta também da cidade pequena, antes tranquila e aparentemente segura.

A fluidez no espaço, pelo que podemos compreender, foi o principal elemento explicativo dessa nova condição socioespacial. A interligação por rodovia das cidades de Iranduba e Manacapuru com a capital Manaus facilitou os rápidos deslocamentos, os criminosos também passam a fazer uso dessa vantagem, quer dizer, agora é possível cometer um crime em Iranduba e Manacapuru e depois fugir rapidamente para Manaus, pois sendo uma cidade grande, é mais difícil para as

autoridades policiais encontrarem os criminosos e bens materiais que tenham sido subtraídos.

A ponte Rio Negro, enquanto um elemento de conexão territorial, significa também a quebra das "barreiras" que dificultavam a incorporação de áreas ao processo de urbanização, a possiblidade de expansão das atividades urbanas, de crescimento dos comércios e serviços e a exploração de novos mercados. A ponte simboliza o capital buscando a expansão dos negócios, indo "à busca de construção de um espaço uno de acumulação e à destruição de quaisquer barreiras espaciais e temporais que possam gerar atritos e fricções a seu movimento geral" (BRANDÃO, 2007, p. 73), mas, com ela, também foram instituídas as facilidades para o desenvolvimento das ações criminosas.

Os dados oficiais[53] de crimes nos municípios de Iranduba e Manacapuru, fornecidos pela SSP-AM e sistematizados na tabela 10, apresentam-se um pouco diferente daquilo que tem sido noticiado pela imprensa local, conforme nos referimos anteriormente. Por isso, mesmo tendo um aparente sub-registro da criminalidade em Iranduba, o município deve ser o primeiro do interior a receber o "Ronda no Bairro", programa do Governo do Estado de estrutura de policiamento comunitário implantado na capital em fevereiro de 2012.

Iranduba	**2009**	**2010**	**2011**	**2012***
Mortes acidentais no trânsito	8	0	0	0
Homicídio de trânsito	0	0	0	0
Homicídio culposo	-	-	-	-
Homicídio doloso	8	14	5	9
Furto	1	0	2	0
Roubo	0	3	0	0
Manacapuru				
Mortes acidentais no trânsito	15	0	1	1
Homicídio de trânsito	0	3	17	1
Homicídio culposo	-	-	1	1
Homicídio doloso	15	27	32	11
Furto	110	1497	1625	617
Roubo	19	205	391	173

Tabela 10 **–** Iranduba e Manacapuru: total de vítimas nos anos de 2009-2012.
Fonte: SSP-AM. *Dados atualizados até o mês de nov/2012.

[53] Há inconsistências nas informações. Enquanto os dados fornecidos pela Secretaria de Estado da Segurança Pública (SSP-AM) aparecem zerados, como se não tivesse nenhuma ocorrência, os casos informados pela imprensa mostram exatamente o contrário, ou seja, que há um crescimento do registro de crimes.

A interação e integração espacial entre os municípios de Manaus, Iranduba e Manacapuru podem ser apreendidas nas ações da bandidagem. A facilidade nos deslocamentos possibilitou que bandidos cometam crimes tanto em uma cidade quanto em outra e, assim, desloquem-se, fujam rapidamente. Nessa relação, as cidades de Iranduba e Manacapuru são as mais prejudicadas, afinal, a segurança e o efetivo policial nas cidades pequenas são bem menores que na capital. O frágil poder de reação da segurança pode encorajar a ação dos criminosos, uma vez que dificilmente serão detidos. É sabido que, embora não resolva de maneira definitiva, o policiamento ostensivo em um determinado local pode inibir as ações dos bandidos.

Por outro lado, esse crescimento da ocorrência de crimes nas cidades de Iranduba e Manacapuru, que agora estão integrados à capital, é um sinal do processo de metropolização, da efetivação da RMM. Desse modo, não é apenas nas atividades de comércios e serviços que apreendemos a integração entre esses lugares, como também pelas ações criminosas; elas, pela mesma lógica, nos permitem perceber a relação e a integração dessas cidades.

Conforme mostram os registros do DATASUS, a violência urbana em Iranduba e Manacapuru também fez aumentar a quantidade de óbitos por agressões, que resultam da violência física direta. Embora não possamos associar à ponte Rio Negro, temos o entendimento de que o maior fluxo de pessoas para esses os municípios em questão pode influenciar esses dados. As motivações das agressões físicas geralmente têm alguma associação com o uso e dependência de drogas, lícitas ou não, e as ocorrências policiais com apreensões de drogas têm acontecido com maior frequência.

Unidade Administrativa	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Iranduba	5	3	5	9	8	5	8	16
Manacapuru	9	9	7	7	11	15	9	24
Manaus	448	410	484	545	563	656	755	843
Amazonas	561	523	598	697	711	827	915	1076

Tabela 11 **–** Iranduba, Manacapuru e Manaus: óbitos por agressões físicas (2003-2010).
Fonte: DATASUS, 2012.

As ações do Estado no espaço urbano-regional, especialmente a construção da Ponte Rio Negro, contribuiu nas transformações socioespaciais, mesmo quando ainda se planejava realizá-las. Muito antes da construção da ponte[54], quando o governo estadual criara a RMM, já era possível visualizar algumas mudanças socioespaciais como a valorização e a venda de terrenos e imóveis ao longo da estrada (AM-070) e nas proximidades da obra. Entretanto, as novas condições socioespaciais passaram a ser de fato vivenciadas após a finalização da construção.

Conforme Lencioni (2007), os empreendimentos ligados à infraestrutura (aos setores de energia e transporte) são reconhecidamente básicos para a produção capitalista do espaço, para a instalação de equipamentos coletivos de consumo que se integram diretamente à reprodução do capital.

Desse modo, as ações do poder público nesses municípios da RMM podem apresentá-los como um espaço de oportunidades, de uma área para novos empreendimentos, para a ampliação dos negócios, mas servem para ilustrar o quanto esses municípios e suas pequenas cidades ainda são carentes dos serviços e equipamentos mesmo elementares, como a logística de transportes e a disponibilidade de energia elétrica.

Por tais razões, compreendemos que a construção da ponte Rio Negro funcionou como uma ação catalisadora que *estimula, dinamiza e incentiva* grandes e intensas transformações no espaço urbano-regional, que pode ser notada pela quantidade, frequência e tipos de veículos atualmente observados nas cidades de Iranduba e Manacapuru.

A sua importância, como objeto de mudança do sistema de transporte, pode ser compreendida melhor quando associada à constituição da RMM, pois a integração de Manaus com os municípios da RMM (pelo menos é o que se propunha por lei) deve ser feita não mais como transporte intermunicipal, mas como transporte metropolitano. Trata-se, conforme o entendimento de vários autores que estudam a constituição de regiões metropolitanas, de uma nova condição político-administrativa e sua instituição jurídica já se constitui como um elemento chave nessa reorganização do espaço urbano-regional.

---

[54] A divulgação oficial de construção da ponte Rio Negro aconteceu em maio de 2007. No mês anterior o Governo Estadual havia criada a Região Metropolitana de Manaus, com projeto de Lei enviada à Assembleia Legislativa do Amazonas. As obras da Ponte foram iniciadas em novembro de mês ano.

A mudança no sistema de transporte entre a Capital e os municípios de Iranduba e Manacapuru possibilitou a intensificação e até a criação de novos fluxos, além de contribuir para a queda de rendimentos e até mesmo a quase extinção de algumas ocupações, como é o caso dos lancheiros, condição esta inerente à modernização produzida pelos avanços da produção capitalista.

Deve ser registrado também que, embora tenha havido a mudança no tipo de transporte que reduziu o tempo de deslocamento entre Manaus-Iranduba e Manacapuru, algumas condições do sistema permanecem com muita precariedade, como os abrigos das paradas de ônibus, a rodovia estreita com apenas duas faixas de rolamento (uma para cada sentido) e que, a cada dia, torna-se mais esburacada, o congestionamento de veículos na estrada, a falta de sinalização e assim por diante. Portanto, as mudanças que se divulgava para o sistema de transporte ainda não aconteceram e as condições de deslocamento entre esses municípios, mesmo tendo melhorado, ainda são ruins.

O que de fato representa a reestruturação do espaço urbano-regional produzida pelas ações do estado e do capital para Iranduba e Manacapuru? Sabe-se que as mudanças foram muitas e intensas e aqui, neste texto, já foram apontadas algumas delas, notadamente no sistema de transporte, nas dinâmicas sociais e econômicas. Vale lembrar que, no discurso oficial em defesa do empreendimento, não cessaram os anúncios de que a ponte representava o caminho para o progresso e de que a ela viria dar um impulso enorme ao desenvolvimento regional, social e turístico para as cidades de Iranduba e Manacapuru.

Mas não se pode negar que os diversos problemas socioespaciais estão relacionados ao empreendimento. Por exemplo, o intenso processo de ocupação de novas áreas nas proximidades das duas cidades e ao longo da rodovia Manoel Urbano (AM-070) e a especulação imobiliária, como pode ser observado.

Capítulo 3 – Principais resultados do processo de reestruturação no espaço urbano-regional

Todo o processo de crescimento e desenvolvimento urbano consiste em um constante arranjo, estruturação e reestruturação do espaço urbano.

Neil SMITH (2007, p. 20)

As novas estruturas socioespaciais em Iranduba e Manacapuru são resultantes das mudanças no sistema de transportes, do surgimento do mercado imobiliário e da ampliação das atividades de comércios e serviços. Tais transformações são frutos das ações e interesses do Estado, dos agentes sociais, especialmente, os representantes do capital e, ainda, resultante das próprias características do espaço urbano-regional.

Nesses municípios, mas não somente neles, o processo de crescimento e desenvolvimento urbano que, segundo Smith (2007, p. 20) "consiste em um constante arranjo, estruturação e reestruturação do espaço" tem sido materializado na constituição de novas paisagens e de novas territorialidades no espaço urbano-regional, conforme discutido no capítulo anterior.

Os novos arranjos no espaço urbano-regional são realizados por meio de práticas espaciais já conhecidas no processo de produção capitalista, pelas quais as dinâmicas econômicas e financeiras costumam ser privilegiadas e pouco se investe em equipamentos e serviços urbanos que visem, essencialmente, as melhorias sociais para a construção da cidadania e da justiça social.

Desse modo, buscamos discutir como as novas territorialidades, resultantes das transformações socioespaciais, priorizam as ações e a expansão do capital no espaço urbano-regional. Veremos também como a importância econômica de Manaus contribui nessa reestruturação, produzindo um espaço cada vez mais

seletivo e excludente e, assim, contradizendo o discurso sob o qual foi criada a RMM e construída a ponte Rio Negro.

A seletividade e a segregação em determinados recortes espaciais geralmente acontecem porque os processos de estruturação e reestruturação são realizados conforme os interesses dos agentes produtores hegemônicos. Pouco lhes interessa saber quais as reais necessidades daqueles que dispõem tão-somente da força de trabalho no processo produtivo.

Aos agentes hegemônicos, o mais importante é garantir a produção e a circulação do capital de maneira eficiente e eficaz, ou seja, é construir as bases para que a reprodução ampliada do capital se realize e os lucros sejam garantidos; mesmo que isso signifique fazer investimentos com valores elevados e antes não imaginados para uma determinada atividade ou em uma dada região. A questão é: se for necessário construir novos caminhos, criar novos fluxos e assim garantir maior rentabilidade no futuro é isso o que acontece.

Quando se criam novos caminhos e/ou se estimulam novos fluxos de pessoas e mercadorias para uma cidade ou região, é possível imaginar espaços que são privilegiados e outros que podem até ser esquecidos, pois, como se sabe, os lugares com maior circulação e tráfego de pessoas e mercadorias costumam ser valorizados e propícios às atividades comerciais, à formação de aglomerações etc.

A criação e o estímulo dos fluxos de pessoas e de mercadorias, como consequência da reestruturação em Iranduba e Manacapuru, trouxeram benefícios para uns e prejuízos para outros; também produziram uma nova racionalidade no uso do espaço e do tempo nesses municípios graças à importância política e econômica da cidade de Manaus.

Diante disso, buscamos discutir neste capítulo assuntos que estão diretamente relacionados ao processo de reestruturação do espaço nesses municípios. Procuramos compreender o que estas transformações significam para os agentes envolvidos e para o próprio espaço urbano-regional, afinal o processo de reestruturação não se restringe à área diretamente em que ele ocorre, mas também interfere nas áreas ao seu entorno ou, ainda, para onde se estendem as relações sociais e econômicas estabelecidas.

3.1 A reestruturação do espaço urbano-regional – os novos fluxos e as velhas práticas espaciais

As diferentes práticas espaciais desenvolvidas ao longo do espaço-tempo pela sociedade são responsáveis pela remodelagem, pela transformação dos arranjos espaciais. Sendo assim, a leitura de um dado espaço geográfico deve ser feita considerando as condições materiais da sociedade que o produz, conforme as necessidades, as disponibilidades técnicas e os interesses envolvidos, o que também significa dizer que a produção dos arranjos espaciais projetados em uma dada base territorial ocorre de maneira desigual.

De acordo com Moraes (2008),

> As formas espaciais produzidas pela sociedade manifestam projetos, interesses, necessidades, utopias. São projeções dos homens (reais, seres históricos, sociais e culturais), na contínua e cumulativa antropomorfização da superfície terrestre (MORAES, 2008, p. 22).

É a contínua organização e produção do espaço e da própria sociedade que estimulam as mudanças socioespaciais. Neste caso, as novas paisagens e territorialidades em Iranduba e Manacapuru são consequência direta dos novos objetos construídos/inseridos nos espaços que proporcionam o surgimento de diferentes usos da terra; a intensificação dos fluxos existentes e a criação de novas interações espaciais com Manaus.

Vale ressaltar que a busca por balneários e espaços de lazer nesses municípios por moradores de Manaus, bem como os passeios feitos nos fins de semana já existiam antes mesmo que se cogitasse a criação da RMM e a construção da ponte Rio Negro, porém a crescente produção e comercialização de produtos imobiliários é certamente a mais importante relação econômica que se estabeleceu entre os agentes desses lugares.

A RMM institui um novo arranjo territorial, pois, pelo menos do ponto de vista administrativo, ela agrega e envolve diferentes municípios com a capital do estado do Amazonas. A construção da ponte Rio Negro, por sua vez, considerada como a infraestrutura necessária para consolidar a interação espacial de Manaus com as cidades de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão, trouxe ainda a possibilidade de integração da mancha urbana, mais especificamente com Iranduba.

Com a diferenciação dos municípios em integrantes e não integrantes da RMM, podemos observar um processo de segregação e de hierarquização do espaço urbano-regional. Do mesmo modo, a ponte Rio Negro também realiza esse processo, pois as áreas com maior interação entre si sobressaem-se em relação aos demais lugares onde isso não ocorre. Assim, tanto a RMM quanto a ponte são instrumentos da segregação e da hierarquização do espaço.

A materialização do processo de fragmentação, sobretudo induzido pela ponte Rio Negro, pode ser apreendida na maior valorização dos espaços próximos ao empreendimento e na desvalorização das áreas que deixaram de ter uma grande circulação de pessoas, como é o caso do distrito do Cacau-Pirêra, ou ainda, daqueles municípios que, apesar de pertencerem à RMM, não fazem parte desse conjunto de intervenções do estado e do capital, isto é, os situados ao norte de Manaus.

A construção da ponte Rio Negro e a criação da RMM mesmo sendo ações de naturezas diferentes e de envolverem escalas espaciais distintas foram promovidas pelo poder do Estado e do capital, para os quais houve muitos interesses comuns e convergentes, a fim de que as ações fossem realizadas. Para o setor imobiliário, por exemplo, interessava a valorização das áreas; para o setor de comércios e serviços, as oportunidades de expansão de suas atividades; e, para o Estado, a possibilidade de ampliar sua arrecadação de impostos e tributos.

Enquanto a RMM, trouxe uma ressignificação da relação de Manaus com os seus municípios circunvizinhos; a ponte rio Negro produziu mudanças socioespaciais diretas na microescala, como por exemplo, a valorização da terra, o crescimento das cidades de Iranduba e Manacapuru e a expansão das atividades de comércios e serviços para estes municípios.

Para compreender porque a RMM e a ponte Rio Negro podem ser considerados como elementos de reestruturação do espaço urbano-regional, parte-se para a leitura e análise dos aspectos circunstanciais dessas ações, de que maneira elas ocorreram e quais as concepções estão envolvidas. As características espaciais também nos permitem elucidar o desenvolvimento do processo de transformação socioespacial.

A RMM, conforme já indicado no capítulo anterior, não é resultado de uma circunstância histórica da conurbação das cidades que levou o poder público a

instituir uma nova entidade administrativa a fim de melhor gerir o território ou, como escreve Lencioni (2006, p. 55), enquanto “suporte legal para a formulação de planejamento e de políticas públicas comuns” entre os municípios envolvidos. Mas, no caso da instituição da RMM, trata-se de uma ação do Estado que a propõe como política pública, com o objetivo de criar as bases para a instalação de infraestrutura capaz de gerar um suporte básico para o desenvolvimento econômico e social dos municípios.

Quando o Estado do Amazonas institui a RMM e a projeta como uma política pública, ele também propõe novas relações socioespaciais de Manaus com os municípios circunvizinhos e, pretensamente, estabelece relações simétricas entre os poderes desses municípios envolvidos; quer dizer, este é o discurso oficial. Contudo, sabemos que em termos populacionais, por exemplo, o município de Manaus, sede da região metropolitana, é 30 vezes maior que Itacoatiara, o segundo maior em população da RMM.

As diferenças entre os municípios da RMM estão para além das questões populacionais. A assimetria pode ser entendida pelas diferenças econômicas, sociais e situacionais entre cada município, entre cada núcleo urbano. Aliás, essas distinções situacionais, servem-nos para pensar ainda o modo pelo qual os municípios de Iranduba e Manacapuru também se tornam diferentes e com certas vantagens em relação aos demais municípios igualmente participantes da RMM. A propósito, se há um início do processo de metropolização nesta área em que foi instituída a RMM, podemos nitidamente restringi-lo a Manaus, Iranduba e Manacapuru. É bem provável que, por muitos anos, a efetivação da *área metropolitana* e os fluxos da metrópole estejam limitados a estes três municípios.

A assimetria (de poder) entre os municípios da RMM é tamanha que às vezes nos esquecemos de que, pelo estado democrático de direito, os poderes legalmente instituídos em um (Executivo e Legislativo) têm o mesmo nível em outro, muito embora, na prática, o prefeito de Manaus[55] tenha sempre mais poder que o prefeito do Careiro da Várzea; ou o vereador de Novo Airão dificilmente terá o

[55] As capitais de cada Unidade da Federação (os Estados Brasileiros) concentram maior poder político, por possuírem o papel de sede administrativa do Estado. Contudo, sua estrutura político-administrativa não difere dos demais municípios da unidade federada, isto é, também são formadas pelos poderes executivo (Prefeitura) e legislativo (Câmara Municipal). Nesse sentido, ao considerar a reunião administrativa de um grupo de municípios, formando um novo ente, poderia se esperar uma relação de simetria entre os poderes de ambos, entretanto, na realidade, as condições gerais de produção e as relações socioeconômicas é que delineiam essa hierarquização.

mesmo prestígio de um vereador de Manacapuru, frente a uma questão que possa interessar diametralmente aos municípios de ambos.

Mas o que leva a esta desigualdade de relações entre os poderes dos municípios? Entende-se que as condições socioeconômicas, causa e consequência da (in)existência das redes de infraestrutura, nos dizem muito e justificam as relações assimétricas entre os municípios da RMM. Por outro lado, as transformações das infraestruturas então existentes podem promover uma mudança nas relações entre tais municípios. No caso de Iranduba e Manacapuru, parece-nos que, pelo menos em alguns aspectos, é isso que se observa.

As novas condições de produção instaladas nesses municípios, especificamente a ponte Rio Negro, nos leva a perceber elementos que vão aos poucos lhes transformando a paisagem e de certo modo, tornando-lhes mais próximos à cidade de Manaus. Dito de outra maneira: o processo de ocupação do espaço urbano, dado pelas invasões de terras; o crescimento acelerado da população; o rápido surgimento de novos estabelecimentos comerciais e de serviços; e o aumento das ocorrências de roubos e furtos; elementos já tão presentes no cenário urbano em Manaus, agora também passam a fazer parte do cotidiano desses municípios. A simetria entre eles vem sendo construída pelos usos que agora se observam em Iranduba e Manacapuru, associados aos novos fluxos que se registram nesse espaço urbano-regional.

Mas o que realmente significa este processo de reestruturação do espaço urbano-regional? Qual o resultado dessas transformações que mudam significativamente a paisagem e o cotidiano desses lugares? Que políticas públicas são instituídas para o desenvolvimento regional? Que ganhos cada uma das partes tiveram ou ainda podem ter como resultantes das ações e dos empreendimentos? Estas são questões que embora não se tenha respostas plenas, já se tem elementos que possibilitam vislumbrar alguns esclarecimentos a respeito das transformações observadas.

Sabe-se que a incorporação das terras de Iranduba e Manacapuru à RMM, especialmente com a construção da ponte Rio Negro, resultou na valorização dos imóveis destes municípios e na especulação imobiliária que vem ocorrendo naquela área. O parcelamento dos terrenos, dado em consequência dos novos usos, também contribui para a elevação dos preços. Uma área antes considerada zona

rural transforma-se completamente, quando seus lotes passam a ser ocupados e destinados à produção do espaço urbano. Seria esta a intenção do poder público ao contribuir para a construção dessas novas condições, nesse espaço urbano-regional? Ou essas mudanças seriam fundamentalmente de interesse do capital?

Para compreender essas novas formas e conteúdos espaciais e como elas interferem nas dinâmicas socioespaciais de Iranduba e Manacapuru, é fundamental apontar o que entendemos sobre o processo de reestruturação, uma vez que o ponto de partida é que as transformações socioespaciais observadas neste espaço urbano-regional, resultantes das ações do Estado e do capital, produzem uma reestruturação econômica e produtiva.

Conforme Gomes (2007), o processo de reestruturação vem sendo discutido sob os diferentes enfoques teóricos e metodológicos. Os campos disciplinares e científicos que se encarregaram de discutir a reestruturação [produtiva], desde os anos de 1970, são a engenharia da produção, a sociologia, a economia, a geografia e a educação. De modo geral, o termo é usado para discutir tanto a produção tangível e as condições em que ela ocorre quanto à produção intangível, a produção de modo geral.

No caso das pesquisas realizadas na Geografia, embora possamos inicialmente nos utilizar de exemplos da produção industrial, da distribuição de determinada mercadoria ou ainda das condições das redes de infraestruturas, na realidade, buscamos atentar mais às mudanças que produzem e ao mesmo tempo são resultantes das relações sociais para a produção em geral. Cada um desses setores supracitados, quando alterados em sua forma ou conteúdo, pode também resultar em uma reestruturação produtiva.

A reestruturação do espaço nas economias capitalistas avançadas não é um fenômeno novo, mas sim a maneira como ele ocorre, de acordo com Smith (2007). No caso da RMM, onde obviamente não temos uma *economia capitalista avançada*, a novidade se dá pela construção da infraestrutura e superestrutura social, ou seja, é a preparação para os avanços do capitalismo nessa área, a fim de que o mesmo possa se reproduzir de maneira mais abrangente e acelerada possível. Para o autor,

> A reestruturação do espaço urbano não é, estritamente falando, um fenômeno novo. (...) O que *é* novo, hoje, é a intensidade em que esta reestruturação do espaço se apresenta como um componente imediato de uma ampla reestruturação social e econômica das economias capitalistas avançadas (SMITH, 2007, p. 20).

A reestruturação espacial e econômica, nesse recorte espacial da pesquisa, assim como em outras escalas de análise, acontece porque conforme a organização da produção se modifica, através dos avanços tecnológicos, do desenvolvimento da comunicação e dos transportes, também são modificados a configuração do ambiente construído, os usos e as funções do espaço e especialmente as relações sociais. Como nos esclarece Smith (2007),

> Determinado ambiente construído expressa uma organização específica da produção e reprodução, do consumo e da circulação, e conforme esta organização se modifica, também se modifica a configuração do ambiente construído. A cidade dos pedestres, afirma-se, não é a cidade do automóvel, mas de forma ainda mais significativa, talvez, a cidade do pequeno artesanato não é a metrópole do capital multinacional (SMITH, 2007, p. 20).

As mudanças na organização do espaço para a produção e circulação, de pessoas, de mercadorias, enfim dos fluxos em geral, de fato podem ser observadas nas cidades de Iranduba e Manacapuru, e convergem para o mesmo propósito: a reprodução ampliada do capital.

Embora não tenha ocorrido uma mudança súbita, mas aos poucos e, de certa maneira, até em um ritmo acelerado. As transformações são indutoras e induzidas pelos novos objetos, pelas novas formas no espaço urbano nessas cidades, exprimem a metamorfose do espaço.

O termo metamorfose do espaço, empregado por Santos (1988), parece-nos realmente pertinente para definir e qualificar as modificações observadas, pois ele denota a conformação de outro ser, não apenas na forma, na aparência, na paisagem, mas em sua essência. De acordo com o que nos expõe Santos (1988),

> A sociedade seria o ser, e o espaço seria a existência. O ser é metamorfoseado em existência por intermédio dos processos impostos por suas próprias determinações, as quais fazem aparecer cada forma como uma *forma-conteúdo,* um indivíduo separado capaz de influenciar a mudança social (SANTOS, 1988, p. 10).

Evidentemente, as “determinações” que mais influenciam nas mudanças são comandadas pelas classes sociais hegemônicas. Assim, Iranduba e Manacapuru vão aos poucos deixando de ser a cidade em que os percursos intraurbanos podiam ser feitos a pé. Aliás, esse processo de mutações nas condições de circulação em

Manacapuru é um pouco anterior ao de Iranduba, pois ele já vem ocorrendo nesses últimos dez anos, sob a influência dos projetos do Estado e do capital na região. Todavia, foi nesse período mais recente, com a inauguração da ponte rio Negro, que o processo se intensificou.

A dinamicidade do espaço pode melhor ser apreendida pelos fluxos entre os lugares, pelas relações socioespaciais, mas também pode ser percebida nas formas, nas funções, no aparente. No entanto, é preciso considerar as estruturas, as funções nesse processo de produção e reprodução espacial. As noções de forma, função e estrutura nos "permitem conceber estabilidades provisórias e equilíbrios momentâneos" (LENCIONI, 2007, p. 2), que são inerentes ao processo de produção e reprodução do espaço, e assim entendermos as transformações e reestruturações espaciais.

Essa compreensão de que o espaço é dinâmico e está em constante transformação, também se apoia no entendimento de uma totalidade apreendida numa concepção lógica e histórica, de maneira aberta e em contínuo movimento, como já discutiram Lefebvre (2008) e Lencioni (1998). Assim, o resgate histórico das ações e das interações entre os agentes produtores do espaço, vistos em distintos momentos e com diferentes perspectivas, é um caminho para as análises socioespaciais, para discutir e compreender as dinâmicas políticas, econômicas e sociais que reestruturam o espaço.

A reestruturação do espaço urbano-regional pode ser compreendida quando consideradas as dinâmicas sociais, econômicas e espaciais ocorridas em uma dada região, que alteraram as relações sociais e as condições gerais de produção. Nesse sentido, ao discutir o conceito de reestruturação do espaço, a análise não pode prescindir de elementos essenciais como a forma, a função e o conteúdo e, especialmente, a noção de totalidade, mas da totalidade dialética aberta.

Quando se pensa em reestruturação, conforme esclarece Lencioni (1998), não se trata de mera mudança na estrutura em si, na estrutura do espaço, mas inclusive nas ligações, nas relações existentes entre os agentes produtores desse espaço. Por outro lado, a autora nos chama atenção para o fato de que na análise das transformações socioespaciais não se deveria privilegiar qualquer um dos elementos e aspectos acima mencionados, mas o seu conjunto.

> “[...] a nosso ver a noção de estrutura não deve ter um status privilegiado, devendo se fazer acompanhar da noção de forma, função e conteúdo que se constituem em três termos que não são excludentes, redutíveis ou externos um aos outros” (LENCIONI, 1998, p. 2).

Milton Santos, em diversos momentos (1977, 1985, 1994, 1996), nos quais analisa e propõe metodologia de análise das transformações socioespaciais, também argumenta sobre importância de considerarmos de maneira conjunta, a estrutura, a função e a forma dos objetos. A diferença de sua proposta é a inclusão de um quarto elemento – o processo, que segundo ele é “a expressão da totalidade” (1977, p. 40) e deve envolver as noções de tempo e escala.

Assim argumenta o referido autor:

> O estudo da totalidade conduz a uma escolha de categorias analíticas que devem refletir o movimento real da totalidade. Devemos levar em consideração, além das categorias *tempo* e *escala* que funcionam externamente, as categorias internas estrutura, função e forma. A noção de processo permeia todas estas categorias. O processo, entretanto, nada mais é do que um vetor evanescente cuja vida é efêmera; é um breve momento, a fração de tempo necessária para a realização da estrutura, que deve ser geografizada, ou melhor, espacializada, através de uma função, através de uma atividade mais ou menos duradoura e pela sua indispensável união a uma forma. A forma geralmente sobrevive à sua função específica (SANTOS, 1977, p. 40).

Diante disso, ao tomarmos a totalidade para análise e considerarmos as categorias forma, função e estrutura, não de maneira isolada, pois nos levaria a uma falsa análise, não deixamos de considerar o processo, porque as mudanças das formas, das funções e das estruturas, ocorrem ao longo do tempo e nas diferentes escalas.

Mattos (2000, p. 44), na leitura sobre as *transformações* na Área Metropolitana de Santiago no Chile, elege três dimensões que também englobam a forma, a função e a estrutura. O autor considera em sua análise os efeitos *morfológico-territoriais* (expansão metropolitana e sua forma); as *transformações sócio-territoriais* (organização e situação social da aglomeração) e os *efeitos físico-territoriais* (estrutura física da metrópole, os artefatos urbanos, a nova paisagem urbana, dados pelos avanços da globalização).

As três dimensões propostas por Mattos (2000) também nos servem para observar alguns aspectos das transformações e do processo de reestruturação no

espaço urbano-regional de Manaus, Iranduba e Manacapuru, muito embora as mudanças que ocorreram até o momento na RMM tenham algumas diferenças daquilo que sucedeu na Área Metropolitana de Santiago. Por exemplo, ao considerar os efeitos *morfológico-territoriais* é possível registrar o crescimento suburbano, porém não o surgimento de novas centralidades na RMM.

Com relação às *transformações sócio-territoriais*, consideramos que não acontece o enfraquecimento da polarização metropolitana na cidade principal, como analisou Mattos (2000), até porque Manaus é um município desproporcional em relação aos outros da RMM. Os demais municípios não têm condições econômicas, nem infraestruturas para competir com a cidade principal. O que acontece na RMM, em relação às transformações sócio-territoriais, é o reforço da segregação urbana que se mostra com maior ênfase nos municípios de Iranduba e Manacapuru.

Quando consideramos os *efeitos físico-territoriais* à luz da análise realizada por Mattos (2000), vemos que o processo de reestruturação nessa área da RMM também produz uma nova paisagem urbana e ainda que não se construam *artefactos urbanos* com os mesmos atributos ou funções daquelas observadas nas grandes metrópoles latino-americanas, conforme argumenta o autor, essa *nova paisagem* urbana guarda muitas semelhanças com o modelo urbano-fordista[56]. Uma urbanização que excluiu e ainda exclui grande parte da população brasileira, que continua sem acesso à moradia digna.

Assim, podemos afirmar que as mudanças observadas na RMM são morfológico-territoriais, com relativa expansão da mancha urbana da metrópole e ainda alguns efeitos físico-territoriais decorrentes da mudança de função do distrito de Cacau-Pirêra e o surgimento de uma nova paisagem urbana. No caso das mudanças morfológico-territoriais, elas são mais perceptíveis na nova disposição espacial de Cacau-Pirêra e Alto de Nazaré (Mutirão), como serão mostrados mais adiante.

Podemos assim ratificar que na compreensão da reestruturação do espaço urbano-regional devem-se ponderar esses distintos elementos; atentando às transformações econômicas e demográficas e à expansão do capitalismo que ocorre especialmente em função da instalação de grandes projetos de infraestrutura

[56] Convém ressaltar que o "[...] regime urbano fordista no Brasil, [...] se configurou na realidade em um fordismo excludente na medida em que não incorporou a população como um todo, conforme ocorreu nos países do capitalismo central onde o assalariamento foi universalizado levando a ampliação dos direitos de cidadania, entre eles o da moradia (CABRAL, 2005, p. 4).

dirigidos pelo Estado, por meio das *políticas de integração e desenvolvimento* econômico na região.

No caso da reestruturação nos municípios de Iranduba e Manacapuru, podemos entender que as ações políticas e econômicas produziram (e ainda está em curso) a instalação de novas estruturas no espaço, de novas formas e conteúdos. As mudanças são materializadas no aumento da quantidade de carros transitando nessas cidades e na rodovia Manoel Urbano.

Antes da construção da ponte, por exemplo, a cada hora se observava um grupo de veículos que saía da balsa e tomava a estrada, mas atualmente com a ponte, este fluxo tornou-se contínuo. A estrada passou a ser movimentada nos dois sentidos da via e em razão da imprudência dos condutores, do excesso de velocidade e das ultrapassagens em curvas, onde todos sabem que é proibido, o número de acidentes na estrada tem aumentado. A precária sinalização e a ausência de fiscalização são também apontadas como causas desse novo quadro.

Identificamos ainda as novas dinâmicas socioespaciais nos balneários e cafés regionais à beira da estrada, pois apesar de alguns já existirem antes da ponte ser inaugurada, como serviços e espaços de lazer, as transformações na estrutura física destes espaços e no papel que passaram a desempenhar, mostram-nos claramente a reestruturação no espaço urbano-regional.

Nesse sentido, a reestruturação econômica para os balneários, cafés e restaurantes não foi apenas na quantidade, isto é, no surgimento de novos estabelecimentos, mas principalmente na sua qualidade, em função do aumento do número de clientes e consumidores que passaram a atender. O público já não se restringe aos mesmos visitantes dos fins de semana. A cada dia, ou melhor, a cada fim de semana ou feriado, tem mais pessoas que vão visitar e experimentar as novas condições, as novas opções de lazer.

Muitos vão conhecer um pouco mais das especificidades da região, representadas pelas praias de água doce, pelas feiras e cafés regionais, pela tapioca com castanha, pão com tucumã, queijo e banana frita, pupunha, macaxeira e cará-roxo. Ao meio-dia, um banho de igarapé (de águas ainda não totalmente poluídas) para refrescar-se do calor; no almoço, um tambaqui assado ou alguns jaraquis fritos, servido com vinagrete, baião de dois e a farinha do Uarini. Depois

disso, voltar para casa, para cidade que cada vez mais perde estas qualidades e atributos.

Os visitantes levam algo desses lugares – a saudade e as lembranças – mas não apenas isso, eles também propiciam o surgimento de novas relações sociais e de trabalho. Por isso, as mudanças também geram diversos conflitos socioespaciais, até mesmo pela introdução de valores na estrutura socioeconômica local e regional provocando diferentes usos e ocupação da terra, também trazendo demandas por mais infraestrutura, mais saneamento básico e mais serviços públicos e privados. Assim, reestruturar significa, ainda, operar uma mudança tecnológica e organizacional na produção e, para tanto, as mudanças nas relações sociais (e espaciais) que possibilitam a produção do espaço e da vida são essenciais para que aconteça a reestruturação econômica produtiva, a reestruturação socioespacial.

A RMM e a Ponte são elementos que potencializam a instalação das novas infraestruturas, assim como foi a implantação do gasoduto Coari-Manaus. Esses empreendimentos contribuíram (e continuam contribuindo) para as dinâmicas comerciais, para a circulação de pessoas e mercadorias, como discutimos no capítulo anterior. Devemos lembrar que as dinâmicas socioespaciais, nos municípios de Iranduba e Manacapuru, resultam dessas ações do Estado e são postas como políticas de desenvolvimento regional podem ser representadas pelas interações e conflitos entre os agentes do capital e os distintos agentes sociais, cujos interesses podem até convergir, no entanto são contraditórios.

A substancial mudança tecnológica e organizacional propiciada pela ponte foi de empreender maior rapidez à travessia do Rio Negro, que nesse trecho entre Manaus e Cacau-Pirêra mede aproximadamente 5 km e o percurso era feito em até 50 minutos, isso sem contar o tempo de espera na fila da balsa, que independente de sair de Manaus (porto de São Raimundo) ou voltar de Iranduba (porto de Cacau-Pirêra), às vezes durava até quatro horas. Assim, a distância entre esses lugares torna-se predominantemente relativa.

Com isso, a ponte Rio Negro intensificou os fluxos nesse espaço regional e alterou a natureza das relações sociais de produção, impregnando um ritmo diferenciado às dinâmicas socioespaciais. As condições que foram criadas também potencializam o crescimento demográfico nos espaços além da ponte, colaborando, no entanto, para reforçar a centralidade exercida por Manaus e o processo de

concentração do capital. Por exemplo, muitas lojas e comércios, localizados em Manaus, estão buscando abrir filiais ou mesmo estabelecimentos nessas áreas agora alcançadas com uma mínima infraestrutura para o seu funcionamento – transportes rodoviários, energia elétrica – porém a gestão permanecerá na cidade de Manaus, como dissemos anteriormente. É o caso das lojas de departamento e comércios varejistas, como as Lojas Bemol, Shopping do Pé e ApaMóveis que instalaram filiais em Manacapuru.

Outro aspecto que devemos destacar é que a reestruturação econômica e socioespacial possibilitada e estimulada a partir da criação da RMM deve ser vista não apenas no sentido jurídico e fundiário, condição esta que já muda a relação entre os municípios e a cidade de Manaus. Essa reestruturação é compreendida ainda sob o ponto de vista ideológico, do discurso difundido pela mídia, orientado pelos interesses de quem controla os meios de produção, servindo à especulação imobiliária, à expansão das atividades comerciais e de serviços, como vimos no capítulo anterior.

Com a instituição da RMM, os agentes imobiliários passam a vender seus produtos como localizados *na região metropolitana,* o que eleva o preço dos imóveis, e não meramente neste ou naquele município. Em relação aos imóveis em Iranduba, a relativa proximidade também costuma ser mencionada nos anúncios: imóvel localizado a 30 minutos do centro de Manaus, por exemplo. Esse tem sido o tom propagandista.

Essa condição de rápido acesso é muito relativa, pois conforme o crescimento do volume de veículos trafegando pelas vias de acesso aos municípios de Iranduba e Manacapuru e mantendo-se as condições atuais das rodovias, com apenas uma faixa em cada sentido, é sabido que os congestionamentos serão uma realidade presente nos deslocamentos diários, como já se observa nas ruas de Manaus.

A relatividade nas condições e no tempo de deslocamento é, sobretudo, marcada pelas diferenças de classe. Para aqueles com elevadas condições financeiras e que queriam atravessar o Rio Negro, não tinha de enfrentar quase nenhuma dificuldade, pois dispunham de transporte rápido e até confortável – as lanchas particulares ou disponíveis para frete; enquanto os estratos sociais de baixa renda tinham de esperar a travessia na balsa. Portanto, é como avalia Santos (1988,

p, 20), “essa mobilidade no território é, aliás, negada aos que dispõem de menos rendas”.

A reestruturação produtiva do espaço urbano-regional é ao mesmo tempo causa e consequência das mudanças empregadas pelas ações do Estado e do Capital. A valorização imobiliária, por exemplo, já associada ao discurso ideológico da situação e posição dos novos objetos nos lugares, também acontece pela aglomeração dos equipamentos e serviços que serão instalados ao redor desses lugares agora incorporados ao sistema urbano metropolitano, além, é claro, em função das chamadas economias de aglomeração, sob o raciocínio de que um empreendimento atrai outro.

No processo de formação socioeconômica dos lugares, a instalação de outros empreendimentos faz parte dos interesses e objetivos das partes envolvidas no processo de produção, tanto daqueles que comandam a produção como daqueles que a operam. Desse modo, como bem nos explica Santos (2008, p. 33), “os objetos geográficos aparecem nas localizações correspondentes aos objetivos da produção num dado momento e, em seguida, pelo fato de sua própria presença, influenciam-lhes os momentos subsequentes da produção”. Parece-nos que ali se espera que assim aconteça, isto é, que os empreendimentos construídos estimulem a instalação de outros demais.

Os folhetos publicitários do Residencial Bela Vista, no município de Iranduba – km 9 da rodovia Manoel Urbano – exploram a vantagem de localização e inclusive anunciam empreendimentos que ainda são apenas projetos, como a construção do Shopping Ponta Negra, a instalação dos polos de produção agrícola e de cosméticos, a construção da cidade universitária da UEA.

> 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* (Manaus); área da Região Metropolitana com maior volume de investimentos do Estado do Amazonas; polo 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; *polo agrícola; polo 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. [grifos do autor]

Com o propósito de atrair clientes também se vende a ideologia da qualidade de vida e da fuga dos problemas da cidade. Dito de outra maneira é: venha morar longe, porém perto! Foi isso que a RMM e ponte Rio Negro melhor proporcionaram. Morar longe do stress do cotidiano urbano, porém suficientemente perto para que se tenha acesso aos equipamentos urbanos e serviços especializados somente disponíveis na capital.

Contudo, essas moradias não são para qualquer pessoa. Resta saber até quando a "biodiversidade da natureza" permanecerá "em harmonia com o homem". Como sabemos a relação homem-natureza além de contraditória também tem sido de depredação. Como pode ser observado, as margens dos igarapés, das estradas e dos balneários de Iranduba e Manacapuru têm ficado cada vez mais cheias de lixo, podendo assim repetir os mesmos vícios que ocorreram com quase todos os canais fluviais de Manaus.

Considerando essas reflexões, podemos compreender que a ponte e a RMM de fato produzem uma profunda reestruturação espacial e econômica na região de Manaus. A reestruturação realizada pela construção da ponte, aparentemente põe os espaços – de Iranduba e Manacapuru – interligados à malha urbana de Manaus, em condições iguais ou mesmo de superioridade em relação às zonas leste e norte da Capital. A interligação daqueles municípios com Manaus fez surgir uma forte demanda por imóveis, o que também favoreceu a supervalorização da terra urbana.

A ponte Rio Negro possibilitou ainda novos usos do espaço e estes levaram à reestruturação urbano-regional, que tem sido manifestada pelas mudanças nos setores imobiliários e de comércios e serviços. As mudanças trouxeram uma racionalidade – de uso e ocupação do espaço – diferente da então existente, contudo, parecem reforçar as condições particulares do espaço urbano-regional.

3.2 Uma nova racionalidade no espaço-tempo versus as particularidades do espaço urbano-regional

A reestruturação do espaço urbano-regional em Iranduba e Manacapuru trouxe uma nova dinâmica na organização socioespacial, a qual é construída em função da presença dos objetos inseridos no espaço e dos agentes sociais que passaram a conviver nesses lugares. Nesse sentido, a reestruturação socioespacial

observada é compreendida pela racionalidade empregada no espaço-tempo da máquina e do mercado versus as particularidades do espaço urbano-regional.

A nova racionalidade que se impõe ao espaço urbano-regional de Iranduba e Manacapuru está no ritmo dos deslocamentos seja na cidade ou fora dela, nos novos usos do espaço e nos arranjos espaciais, nos preços dos produtos e serviços, que tendem a aumentar, acompanhando assim o crescimento do comércio, dentre outras mudanças que, segundo Milton Santos, parece buscar a exatidão funcional, uma perfeição.

> O que caracteriza o espaço geográfico atual? Os objetos que o constituem são objetos técnicos, intencionalmente concebidos para o exercício de certas finalidades, intencionalmente fabricados e intencionalmente localizados. A ordem espacial assim resultante é, também, intencional. Frutos da ciência e da tecnologia, esses objetos técnicos buscam a exatidão funcional, aspirando, desse modo, a uma perfeição maior que a da própria natureza. Desta maneira, são mais eficazes que os objetos naturais e constituem as bases materiais para as ações mais representativas do período (SANTOS, 2008, p. 166).

A nova ordem espacial intencionalmente constituída ambiciona impor novos usos do espaço e novos hábitos para a população. Os descompassos e as contradições no espaço podem ser notados nas tipologias construtivas das casas, na morfologia das ruas ou até na relação com o espaço ocupado. Antes, em Iranduba e Manacapuru, não se encontrava condomínios residenciais, os quais já começam a aparecer como a alternativa de moradia segura e confortável.

Os loteamentos, mesmo aqueles realizados pelo poder público municipal, foram elaborados com ruas, que, de acordo com os padrões urbanísticos atuais, são consideradas estreitas. Havia poucas casas com garagem ou vagas para estacionar. Em muitos bairros, principalmente em Iranduba, as casas não tinham muros, de maneira que não havia uma separação estrita entre o público e o privado; quer dizer, mesmo o privado era de uso comum.

Desse modo, a reestruturação do espaço dá-se com o encontro e a convivência de diferentes espacialidades e temporalidades. Nessa relação, emergem discursos e práticas distorcidas sobre o desenvolvimento e o progresso – o ambiente rural é visto como um lugar atrasado e as melhorias nas condições de vida passam pelos processos de urbanização, industrialização.

O progresso [do mercado] é urgente e não pode encontrar barreiras. O avanço desse modelo de desenvolvimento e urbanização dá-se de maneira que apenas alguns poucos recebem os benefícios e apropriam-se das melhores terras, valorizadas por este próprio processo, que não pode cessar – essa é a tônica do *crescimento econômico*. Além do mais é preciso acelerar os fluxos, se necessário mudar sua natureza, seu sentido e seu propósito; ainda que no discurso corrente nada disso seja divulgado, mas a realidade acaba por revelar e evidenciar os interesses escusos.

A racionalidade, inserida no espaço-tempo e que se choca com as particularidades regionais existentes, pode ser apreendida diretamente nas mudanças no sistema de transporte. As viagens entre Manaus, Iranduba e Manacapuru, que podiam demorar quatro horas, dependendo das condições da travessia na balsa ou nas lanchas, são feitas atualmente em no máximo uma hora. Esta nova condição é vantajosa especialmente para quem precisa fazer esse trajeto todos os dias, ou seja, estudantes e trabalhadores.

Todavia sabemos que essa vantagem imediata, do rápido deslocamento, tem limite, inclusive porque as estradas não têm capacidade de receber a quantidade de automóveis que tende a aumentar; além desta, existem ainda outras questões como os engarrafamentos, a poluição produzida pelos veículos automotores, o desemprego dos trabalhadores que atuavam nas balsas e nas lanchas. Enfim, esses são alguns dos resultados observados nessa nova racionalidade do espaço-tempo.

Os efeitos da RMM e da ponte Rio Negro ocorrem não do modo como divulgado pelo poder público, isto é, de que estas ações objetivam levar a instalação de infraestruturas e condições para o desenvolvimento do interior, com a finalidade de neutralizar os descompassos e desigualdades inter-regionais entre os municípios.

A experiência recente da instalação do gasoduto Coari-Manaus, nesse mesmo espaço urbano-regional, nos mostra que as dificuldades enfrentadas pelos municípios da área de influência do empreendimento ainda persistem e estão longe de serem resolvidas. Os principais benefícios anunciados simplesmente não aconteceram. As cidades da área de influência do gasoduto permanecem com um sistema de comunicação (internet, telefonia) muito ruim e com um sistema de

energia elétrica instável e muito caro, tanto econômica quanto ambientalmente, pois as usinas termelétricas são abastecidas com óleo diesel.

De acordo com Camargo et al. *(*2004, p. 318), a garantia do fornecimento de energia elétrica e o bom funcionamento do sistema de transporte são elementos fundamentais para o desenvolvimento das atividades produtivas; sem eletricidade não há perspectivas de desenvolvimento econômico e social, para uma comunidade ou região, nem mesmo eletrodomésticos as pessoas podem usar em suas casas, quanto mais ter perspectivas da instalação de indústrias que agreguem valor aos produtos regionais.

Muitos domicílios no interior do Amazonas, mesmo nos municípios integrantes da RMM ainda permanecem sem eletricidade, apesar de o Programa Luz pra Todos ter contribuído para melhorar essa realidade, os moradores subsistem em condições precárias. Diante disso, reitera-se a importância de garantir a disponibilidade de energia elétrica em uma determinada cidade/região, para tanto, deve-se buscar as melhores alternativas e fazer os investimentos necessários, pois eles poderão propiciar melhores condições de vida para a população.

Goldemberg e Moreira (2005) ressaltam que,

> São os serviços gerados pela energia que realmente conduzem a uma melhoria do bem-estar. Também o propósito para o qual os serviços energéticos são alocados é que determina, em última análise, o nível de desenvolvimento econômico atingido. [...] O Brasil precisa aumentar sua disponibilidade de energia para garantir maior progresso econômico e, assim, ter meios de melhorar as condições de vida da população (GOLDEMBERG; MOREIRA, 2005, p. 215-217).

O gasoduto Coari-Manaus foi construído, mas o seu resultado não avançou conforme se previu inicialmente, isto é, não apenas servir para o abastecimento de postos de combustíveis e para a geração de energia na capital Manaus, mas também, através dos terminais em cada município de seu trajeto, disponibilizar gás natural para o abastecimento das usinas termelétricas que seriam construídas, a fim de garantir energia elétrica menos poluente e estável para os oito municípios situados em sua área de influência.

Diante disso, quais são os resultados que se pode esperar para os municípios de Iranduba e Manacapuru com a RMM e ponte Rio Negro? Essas novas

e impactantes ações do Estado trouxeram uma nova racionalidade para o espaço urbano-regional, que em muitos momentos se choca com a realidade existente.

Inicialmente o que nos salta à vista, como resultante dessa nova racionalidade trazida e imposta por essas ações é a constituição dos diversos problemas sociais e ambientais. Muitos deles são problemas mais comuns nas grandes cidades que especialmente vivenciam a urbanização acelerada; o crescimento da violência urbana, a fobia nos/dos lugares, a especulação imobiliária, a habitação precária, a degradação ambiental etc.

Para o Governo do Estado, a RMM e a ponte Rio Negro são ações pelas quais se pretende expandir as atividades industriais, o modelo do PIM para os municípios do interior. O modelo de incentivos fiscais, objetivando a instalação de indústrias, que não utilizam insumos e nem matéria-prima dessa região, seria o ideal para o desenvolvimento do interior do Estado?

Reproduzimos a seguir um trecho da mensagem do governador Omar Aziz, que consta no Plano de Desenvolvimento Sustentável e Integrado da RMM (PDRMM):

> 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. [...] 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 (PDRMM, 2010, p. 4-5).

Com a construção da ponte Rio Negro o governo do Estado cria a possibilidade de *novos* fluxos e *novas* relações espaciais de Manaus com Iranduba e Manacapuru, no entanto, as transformações não ocorrem do modo como difundido pelo poder público, quer dizer, com mudanças que produziriam melhorias sociais, pois o que se percebe, pelo menos até o momento, são a valorização do espaço e a

especulação imobiliária, como vimos expondo neste trabalho. Ainda que tais ações possam gerar oportunidades de rendimento financeiro, elas serão apenas para poucos e, os problemas sociais e espaciais tendem a ser bem maiores.

Também se pode observar que, para o Estado, a RMM e a ponte foram postos como elementos que propiciam a ampliação da estrutura urbana (e industrial) de Manaus, buscando a "implementação de novas plantas industriais, na esteira da expansão do modelo do PIM". Apesar disso, os descompassos e desigualdades regionais dificilmente serão neutralizados, não apenas porque a instalação da RMM e os demais projetos associados, como é o caso da ponte rio Negro, sejam ineficientes nesse propósito, mas especialmente porque tais projetos, pelo que se pode observar não se apoiam nas especificidades regionais e não priorizam as melhorias nas condições sociais.

Mas ao contrário disso, esses projetos buscam a valorização do espaço e a inserção de novas áreas no mercado imobiliário de Manaus. De uma forma clara, destinam as novas áreas para um uso e uma ocupação de elevado padrão econômico e financeiro, conforme pode ser notado no planejamento elaborado pelo próprio Estado.

> A ligação a ser operacionalizada, através da Ponte, demandará uma continuidade urbana entre a Ponta Negra e a Margem Direita do Rio Negro com bolsões de Condomínios e Resorts de alto padrão, bolsões de desenvolvimento socioeconômico com os novos bairros residenciais e de produção. (PDRMM, 2010, p. 156).

Pelo que se observa, é uma contradição da proposta do Governo, pois se a ocupação da margem direita do rio Negro, conforme prescrito no PDRMM, deve ser nos moldes do que se realizou no bairro Ponta Negra, margem esquerda em Manaus, o parcelamento dos terrenos e o padrão construtivo serão destinados para as classes sociais de alto status socioeconômico.

Figura 25 – Iranduba: margem direita do Rio Negro nas proximidades da ponte
Ao fundo, margem direita do Rio Negro, nas proximidades da Ponte, não há nenhuma construção; em primeiro plano, a ponte Rio Negro ainda em fase de construção. (PDRMM, 2010, p. 156).

Este fato explicita que a reestruturação no espaço urbano-regional se traduz em processos que, ao mesmo tempo, homogeneízam e fragmentam o espaço, seguindo a hierarquização e a exclusão, também perceptíveis nas diferentes classes sociais. Desse modo, as intervenções do Estado, concretizadas na criação da RMM e na construção da ponte Rio Negro, parecem não objetivar melhores condições de vida para aqueles que vivem nessas áreas.

As experiências de reestruturação econômica produtiva neste mesmo recorte urbano-regional nos mostram isso. O gasoduto Coari-Manaus, enquanto um novo objeto inserido no espaço contribuiu no processo de reestruturação produtiva do espaço urbano-regional, no entanto, tal reestruturação não melhorou as condições sociais, conforme fora dito que aconteceria.

O empreendimento na época foi proposto como a alternativa de uma fonte de energia elétrica estável e de baixo custo, que abasteceria as usinas geradoras em Manaus e nos municípios localizados em seu trajeto, neste caso, Iranduba e Manacapuru, e assim reduziria o preço cobrado pela eletricidade. Entretanto, isso não se realizou, uma vez que as usinas termelétricas a gás natural não foram instaladas nem Iranduba nem em Manacapuru.

Dentre tantas expectativas e reais mudanças decorrentes do processo de restruturação iniciado com o gasoduto Coari-Manaus, divulgou-se a instalação de

rede de fibra ótica para as cidades situadas ao longo do seu traçado. O uso da infraestrutura trazida pelo gasoduto seria um importante benefício dessa reestruturação para os moradores destes lugares, pois, como se sabe, o investimento em tecnologia cria diversas oportunidades de emprego e renda, como também as possibilidades da instalação de redes de serviços; como rede de educação à distância, o atendimento médico, o acesso à internet e à telefonia de alto desempenho etc.

Conforme divulgado no Jornal A Crítica, na edição de 12 de maio de 2011, a implantação de fibra ótica para as cidades ao longo do gasoduto Coari-Manaus, e que agora fazem parte da RMM, já despertou o interesse dos lojistas de Manaus que têm perspectivas de expansão do comércio e dos serviços para estes municípios, mas até o momento (janeiro/2013), as melhorias no sistema de comunicação/internet em Iranduba e Manacapuru permanecem como expectativas.

A infraestrutura de comunicação que ficou de ser construída a partir do gasoduto possibilitaria a instalação de uma gama de serviços que são dependentes do sistema de comunicação rápida e estável, como por exemplo, o sistema bancário, as agências de créditos, as redes de rádio e televisão, e a própria interlocução entre os agentes produtores, distribuidores e consumidores, beneficiando-se também a população residente. Por precariedade no sistema de comunicação, muitos dos pequenos empresários dessas cidades não conseguem instalar e disponibilizar para os clientes máquinas de cartão crédito e débito (pagamentos eletrônicos), dificultando o desempenho de suas das atividades.

A questão é intrigante, pois quando se trata da instalação de equipamentos que auxiliarão diretamente o processo de produção, eles são mais rapidamente instalados, do que àqueles que estão mais relacionados ao consumo coletivo. É o que nos esclarece Lencioni (2007) ao discutir o processo de reestruturação econômica e produtiva:

> Os equipamentos de consumo coletivo relacionados diretamente ao processo de produção (meios de circulação em conexão direta com o processo produtivo) se desenvolvem de forma mais rápida que os indiretamente relacionados a esse processo. [...] É isso que explica o ritmo mais acelerado da produção de rodovias e das redes de fibra ótica, do que o ritmo dos equipamentos coletivos de consumo voltados para o desenvolvimento do ensino, por exemplo. (LENCIONI, 2007, p. 5).

A situação observada nos permite refletir sobre as condições gerais de produção, como elas estão diretamente inter-relacionadas e para quais lugares a infraestrutura produtiva é levada, quer dizer, onde os equipamentos necessários para a produção são instalados e a quem eles beneficiam. Ora, se mesmo após quatro anos do término das obras do gasoduto, a instalação de uma rede de fibra ótica, que mudaria todo o sistema de comunicação no espaço urbano-regional, ainda não aconteceu, o que transparece é que isso não seja uma prioridade. Na realidade deveria ser, pois pelo menos as cidades de Iranduba e Manacapuru possuem diversos serviços para os quais um sistema de comunicação eficiente é de fundamental importância.

As indústrias, os comércios, as instituições públicas, as faculdades e a rede bancária, em quase todas as cidades do interior amazonense, continuam usando uma internet instável e precária e, acima de tudo, muito cara. Essas condições inibem o crescimento econômico no interior e não atrai empreendedores. Pelo que se percebe, a carência de investimento neste setor é urgente.

Mas a ponte Rio Negro era prioridade, por causa da RMM. A ponte tinha como objetivo interligar por meio rodoviário a cidade de Manaus com as cidades de Iranduba e Manacapuru. Embora já houvesse uma interligação terrestre da capital com as cidades situadas ao norte (Rio Preto da Eva, Presidente Figueiredo) e a leste (Itacoatiara), a questão é que as relações socioespaciais com Iranduba e Manacapuru são muito mais intensas. A razão também está nas particularidades desse espaço urbano-regional e na peculiar situação geográfica das cidades de Iranduba e Manacapuru.

A ponte rio Negro veio para reduzir o tempo de deslocamento entre Manaus, Iranduba e Manacapuru. Nesse sentido, ela é produto e produtora de uma intensificação da relação entre essas cidades. O que prevalece nessas transformações socioespaciais observadas são os contrastes: de um lado uma nova racionalidade – maior rapidez aos fluxos, aos deslocamentos e de outro, o realce das particularidades do espaço urbano-regional. Desse modo, a manutenção da concentração das atividades econômicas produtivas em Manaus também faz parte desse objetivo.

Na RMM o sítio urbano de Iranduba, em especial e até certo ponto de Manacapuru, é o que possibilitará a distinção desses municípios em relação aos

demais que também são vizinhos de Manaus; quer dizer, a proximidade da área central de Manaus com os terrenos de Iranduba ainda não parcelados para o uso e ocupação urbana estimulou o mercado imobiliário. Vale ressaltar que grande parte dos novos proprietários de lotes é oriunda de Manaus.

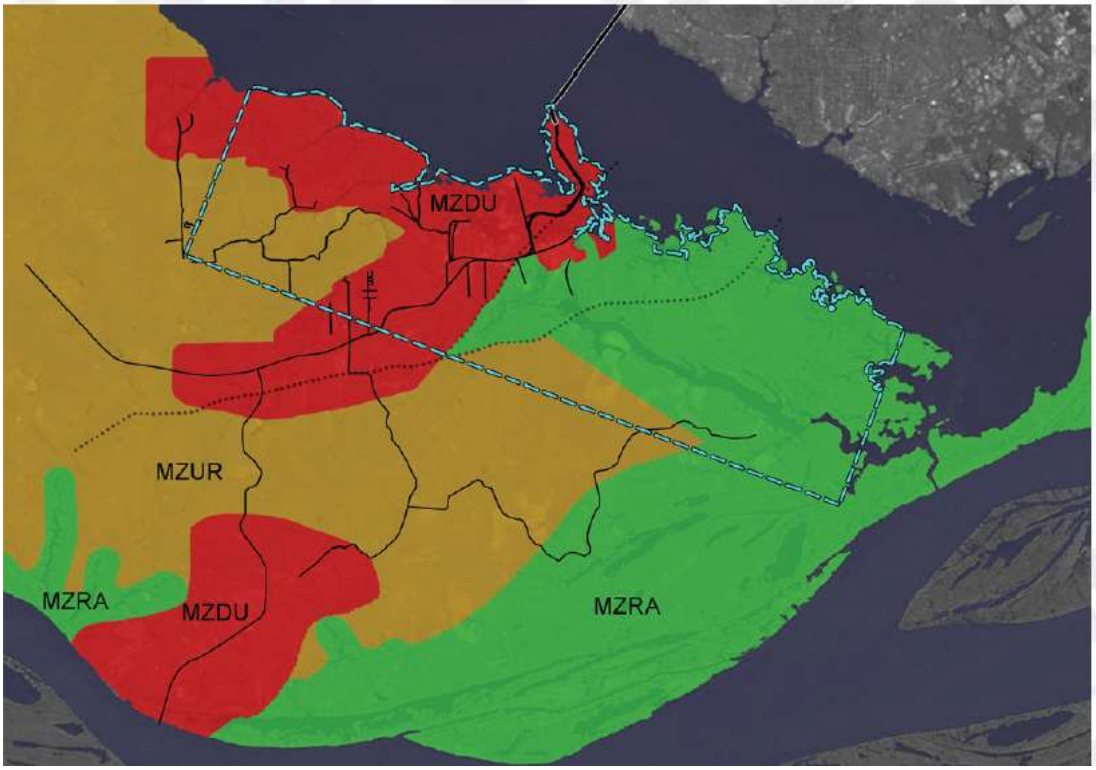


Figura 26 – Zoneamento proposto para a expansão urbana em Iranduba
Fonte: (PDRMM, 2010, p. 284).
Em vermelho, as áreas da Macrozona de Desenvolvimento Urbano – MZDU; em verde, as áreas da Macrozona de Relevância Ambiental – MZRA; e, em amarelo, a Macrozona de Uso Rural – MZUR.

Mas não apenas a questão da proximidade com a área central de Manaus, outras nuances envolvem os terrenos desses municípios e que os diferenciam em relação aos demais já interligados via terrestre à capital – um destaque diz respeito à legislação que regulamenta o uso e a ocupação de suas terras. Enquanto a zona de transição de Manaus, com os municípios situados ao Norte, sofre restrições federais para o processo de ocupação, os municípios de Iranduba e Manacapuru têm restrição parcial[57] e sobre jurisdição estadual.

[57] Conforme o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), a Área de Proteção Ambiental (APA) instituídas para proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais, permite-se a ocupação desde que planejada. Informações disponíveis em: http://www.icmbio.gov.br/portal/biodiversidade/unidades-de-conservacao/categorias Acesso em jan./2013.

A construção da ponte do Rio Negro levou muitas pessoas a adquirirem imóveis, como segunda residência em Iranduba e Manacapuru, sobretudo ao longo da rodovia, apesar de suas atividades produtivas permanecerem em Manaus. O próprio Estado, por meio da Secretaria da Região Metropolitana, propôs o Zoneamento das áreas próximas e o Ministério Público do Estado passou a fiscalizar os terrenos e coibir a invasão de terras.

A fiscalização e o controle no processo de uso e ocupação da terra são realmente necessários, pois geralmente eles vêm acompanhados do planejamento para construção e instalação de infraestruturas. Mas é preciso ter cuidado para que tais ações não se transformem em apenas um processo de valorização das áreas ocupadas e, desse modo, realize o processo de substituição dos moradores, quando as pessoas de menor renda, que há alguns anos habitavam a área, são forçados a se retirar, e assim se promove nova ocupação por uma classe social de maior rendimento.

Não obstante, a proposta para o uso e ocupação das terras no espaço urbano-regional, depois de passados quase seis anos da criação da RMM e três anos após a publicação de seu Plano de Desenvolvimento, aparentemente nada foi feito.

Mas a nova racionalidade do espaço-tempo realmente se manifesta no espaço urbano-regional de Iranduba e Manacapuru, quando consideramos o processo de metropolização em curso. O intenso crescimento da mancha urbana não mais se restringe ao município de Manaus. Os investidores e agentes imobiliários, bem como a demanda solvável para seus produtos, também se multiplicam em outros municípios da RMM.

Com isso, o sistema de transportes na região de Manaus-Iranduba e Manacapuru não pode mais (ou não deveria) ser pensado separadamente, porque os deslocamentos diários dos passageiros ultrapassam seu município de origem – o reconhecido movimento pendular diário, comum especialmente nas áreas metropolitanas, já faz parte do cotidiano de muitos manauaras e irandubenses.

É claro que nem todas essas características estão plenamente manifestadas na região, mas alguns problemas, exatamente em função das dificuldades de gestão, já começaram a ser observados – o sistema de transporte foi talvez o primeiro setor a sentir as mudanças. Enfim, o processo de reestruturação aqui

analisado não se restringe ao processo de metropolização, mas considera ainda as outras transformações socioespaciais, como a instalação e expansão das atividades de comércios e serviços.

De acordo com Lencioni (2008, p. 47), “O processo de metropolização corresponde a um momento mais avançado do processo de urbanização e se constitui numa determinação histórica da sociedade contemporânea associada à reestruturação capitalista”. No caso de Manaus, Iranduba e Manacapuru, provavelmente, haja uma combinação dos processos de urbanização e metropolização, pois algumas áreas experimentam agora a chegada dos aspectos da vida urbana, com as atividades de comércios e de serviços ainda se estruturando, mas também há outras em que aparentemente as formas urbanas e os conteúdos existentes denotam o modo contemporâneo e complexo das grandes aglomerações da América Latina.

Podemos afirmar que mesmo incipiente, o processo de metropolização da RMM já demonstra transformações que, de fato, trouxeram uma racionalidade diferente ao espaço regional, seja pelos novos fluxos, seja pelas perspectivas dos mesmos. A proposta de construção da Cidade Universitária da UEA em Iranduba é um dos elementos representativos da metropolização, a essa proposta estão associadas diversos empreendimentos em quase todos os setores da economia e da produção em geral.

A estruturação econômica que se visualiza com empreendimentos anunciados – a exemplo da cidade universitária – pode estimular incisivas mudanças naquele município, no entanto, contribuem para fortalecer a polaridade da capital da RMM, uma vez que se trata de uma ampliação das redes e dos agentes presentes em Manaus. Considerando este aspecto, julgamos fundamental a discussão da concentração em Manaus e a reafirmação de sua importância frente a este processo de reestruturação socioespacial. Com isso, busca-se ainda um entendimento da dinâmica interna da produção do espaço urbano dos municípios de Iranduba e Manacapuru e como essa dinâmica supera ou se relaciona com as particularidades do espaço urbano-regional.

3.3 O processo de reestruturação do espaço urbano-regional e a importância de Manaus

À primeira vista, a ponte Rio Negro pode ser compreendida como um elemento estrutural que produzirá uma desconcentração espacial da aglomeração urbana em Manaus. Pode até ser que isso ocorra depois de muitos anos, todavia, o que se vê nesses primeiros dois anos, inclusive com a perspectiva de afirmação da RMM, é o adensamento na principal mancha urbana, é a concentração socioespacial e econômica já existente em Manaus.

O crescimento urbano e imobiliário da RMM mesmo tendo, agora com a ponte Rio Negro, a possibilidade de expandir-se para os municípios além da ponte (margem direita do Rio Negro), continua a se desenvolver na própria capital. Há muitas áreas ainda não verticalizadas ou mesmo lotes unifamiliares[58] ou ainda antigas chácaras que têm sido transformadas em condomínios residenciais. Para a ocupação imobiliária, mesmo em Manaus, existem as áreas mais distantes do centro e outras que são mantidas preservadas, como no bairro Tarumã, que são destinadas para condomínios residenciais de alto padrão econômico, como o Residencial Alphaville Manaus.

A diferença entre comprar um imóvel (construído ou não) em Iranduba está no preço, que é diferenciado em razão da indisponibilidade de infraestrutura e dos equipamentos urbanos. Além disso, geralmente trata-se de terrenos situados em zona rural, pois são assim a maioria dos loteamentos e imóveis postos à venda, com essa abertura da ponte Rio Negro.

Desse modo, os imóveis disponibilizados à venda em Iranduba e Manacapuru, nas áreas que recentemente foram incorporadas pelo setor imobiliário, apresentam valor monetário, em geral, menor do que aqueles imóveis situados em Manaus, por isso são mais facilmente comercializados. É possível que haja exceções, quer dizer, no extremo leste da cidade de Manaus, bem distante do centro, se consiga encontrar lotes com valores parecidos com aqueles disponíveis à venda em Iranduba e Manacapuru.

Esse *boom* no mercado imobiliário, que é produtor e produto da reestruturação espacial e econômica, pode ser visto como o início da desconcentração urbana em Manaus, mas para que isso aconteça é necessário que

[58] Espaços convencionalmente chamados de vazios urbanos.

haja investimento em infraestrutura. Além da duplicação da rodovia Manoel Urbano, deve-se implantar redes de energia e telecomunicações, de abastecimento de água, de serviços de saúde, de saneamento e de educação.

A desconcentração urbana e das atividades econômico-produtivas da capital poderia acontecer com a instalação de melhores condições e infraestrutura que possibilitassem a acomodação de unidades produtivas (e não apenas residenciais) para o desenvolvimento nestes municípios do interior: Iranduba, Manacapuru e Novo Airão – o que seria excelente realização do poder público. Contudo, ratificamos que, ao menos nesses primeiros anos, o que se percebe é um reforço do papel centralizador da economia na cidade de Manaus.

O fortalecimento da concentração em Manaus não é fruto de uma ação isolada, mas constituído pela combinação de um conjunto de fatores que influenciam ou mesmo determinam a produção do espaço como um todo – isto é, as ações (e omissões) do Estado, os interesses dos agentes do capital e as próprias condições do espaço urbano-regional contribuem para esse arranjo espacial.

Para os agentes capitalistas a concentração urbana, populacional e de infraestrutura são muito proveitosas, pois elas favorecem a produtividade e possibilitam o aumento da rentabilidade dos negócios, como escreveram Scott et al. (2001):

> A produtividade e o desempenho são, portanto, favorecidos pela concentração urbana de duas maneiras. Primeiro, a concentração garante, sobretudo a eficiência do sistema econômico. Segundo, ela intensifica a criatividade, a aprendizagem e a inovação, tanto pela flexibilidade crescente dos produtores, quanto pelos enormes fluxos de idéias e conhecimento que ocorrem ao longo dos vínculos transnacionais dentro das redes industriais localizadas (SCOTT et al. 2001, p. 16).

Quando o Estado, na maioria das vezes sob o comando dos próprios agentes capitalistas, resolve construir determinada infraestrutura ou equipamento urbano numa região, é muito provável que esteja preparando o espaço urbano-regional para receber outras instalações, (valorização) ou até estimulando a migração para aquela área. O fato de não construir, de não produzir as condições necessárias, isto é, infraestrutura mínima como transporte e energia elétrica também pode ser traduzida como uma produção pela omissão. Vale lembrar que as áreas e regiões da cidade desprovidas de infraestrutura são obviamente desvalorizadas e

não recebem o interesse do mercado imobiliário – constituindo-se nas áreas consolidadas pela urbanização possível, sem o planejamento oficial.

Acontece que, para os proprietários fundiários, sobretudo os grandes proprietários de terras, muitos terrenos funcionam como reserva de valor e são destinados para especulação imobiliária ou para barganha política no futuro. A classe média, que costuma ter acesso ao crédito, também pode se beneficiar, ao adquirir terrenos com a expectativa de valorização dos mesmos, para negociá-los algum tempo depois. Mas para aqueles desprovidos de crédito, incapazes de solver os imóveis (legalizados) postos à venda, e convém salientar que não são todos os terrenos que estarão disponíveis, lhes restará o espaço na periferia, sem equipamentos urbanos, sem infraestrutura.

Na melhor das hipóteses, os estratos sociais de menor renda conseguirão pagar um aluguel, em um bairro localizado a uma distância suficientemente possível de deslocar-se, mesmo de maneira sofrível, diariamente para o trabalho, ou seja, ao trabalhador com baixo rendimento é dado tão somente condições mínimas para sua reprodução, para que continue oferecendo sua mão de obra para ser explorada.

As condições de precariedade e pobreza urbana são comumente encontradas nas grandes cidades dos países em desenvolvimento, todavia isso não é uma exclusividade das metrópoles. É possível identificar mesmo nas pequenas cidades, próximas ou não das áreas metropolitanas, uma massa de moradores geralmente provenientes da zona rural. Muitos são trabalhadores excluídos do desenvolvimento rural e acreditam que na cidade poderão ter melhores condições de vida. Serre observa que,

> [...] a exclusão urbana é a continuidade de um processo de exclusão que se iniciou na zona rural. Excluídos do desenvolvimento rural, os migrantes deixam o campo para a cidade na esperança de sobreviver melhor, sobretudo para ter acesso à saúde e à educação para os filhos. Mas a maioria deles já faz parte de uma lógica de excluídos: sem trabalho, sem formação e com poucos recursos. Para muitos deles, o milagre da cidade vira a realidade dura de favela (SERRE, 2003, p. 7).

O relato de Serre (2003) sobre o processo de urbanização na Amazônia brasileira se assemelha à anterior análise de Scott et al. (2001) a respeito da reestruturação econômica e nova configuração territorial de áreas metropolitanas em cidades-globais. Para estes autores, a reestruturação econômica que se observa

nas cidades-regiões serve para reforçar a concentração urbana, econômica e populacional numa região, o que significa ainda a garantia de mão-de-obra de baixo custo disponível para a contratação/exploração. Segundo eles,

> As populações mais pobres e oprimidas são muitas vezes afastadas da terra por políticas econômicas injustas, pela violência física, ou pela *monopolização dos recursos fundiários pelos ricos*. Elas acabam nas cidades, onde mais uma vez são sujeitas à turbulência econômica e social implicada na integração ao sub-proletariado urbano. (SCOTT et al, 2001, p. 21)

No caso da região de Manaus, Iranduba e Manacapuru, é válido destacar a observação da *monopolização dos recursos fundiários,* pois mesmo considerando que um significativo percentual de terras são de áreas legalmente protegidas, como a APA Rio Negro, a RDS Piranha dentre outras unidades, podemos aferir que a falta de investimentos e alternativas na zona rural é o que coopera para que muitas famílias migrem para a zona urbana, mesmo na pequena cidade, em busca de trabalho, saúde e educação – cidadania. Mas não conseguem alcançar esses *direitos* plenamente.

Inclusive o Estado, quando resolve construir moradias destinadas à classe trabalhadora, de baixo rendimento, constrói pequenas habitações com a metragem mínima estabelecida e nas periferias distantes da cidade, nas periferias desprovidas de serviços e infraestrutura urbana, conforme analisou Mattos (2000):

> Pese al relativo éxito de la política de vivienda impulsada por el gobierno para los sectores de menores ingresos, se puede comprobar que mayoritariamente ellos han podido tener acceso a soluciones habitacionales baratas, tanto en lo que concierne a diseño como a construcción, edificadas en terrenos reducidos, localizados en la periferia pobre de la ciudad, donde el precio de la tierra es más bajo (MATTOS, 2000, p. 55-6).

Na cidade de Manaus isso pôde ser observado na construção do Conjunto Cidadão, construído em várias etapas no período de 2003-2008 e localizado no extremo norte da zona urbana. Atualmente a cidade de Manacapuru vivencia essa experiência – a construção de um conjunto habitacional, ao qual nos referimos anteriormente (figura 17), em condições um tanto semelhantes, a diferença é que são construções verticais. O empreendimento está localizado em uma área de expansão da cidade.

Muitos terrenos, que se tornaram acessíveis pela rodovia e assim interligados à zona urbana de Manaus pela ponte, ainda não dispõem de nenhuma infraestrutura urbana; são áreas rurais e sem condições mínimas de moradia, pois não possuem água encanada ou energia elétrica e em muitos loteamentos não foi feita nem a terraplanagem do arruamento. Obviamente há os lugares melhores localizados, especialmente situados próximos da rodovia Manoel Urbano que dispõem de energia elétrica e os proprietários/moradores já construíram poço para o abastecimento de água; outros até instalaram transformadores para terem acesso à energia elétrica.

Nesse sentido, o entendimento é de que a ponte Rio Negro colabora para a dinâmica econômica na região, para o desenvolvimento das atividades de comércios e serviços, contudo a concentração urbana, populacional e financeira tende a permanecer na capital. É preciso construir as condições necessárias para a habitação e moradia, as quais estão para além do transporte e da energia elétrica, pois devem envolver as condições para a saúde, educação, lazer e garantia de emprego e renda. As precariedades nas condições do espaço urbano-regional também cooperam para inibir a instalação de atividades produtivas nessas novas áreas, que, por enquanto, não dispõem de infraestrutura suficientemente adequada.

As melhorias nas condições de infraestrutura, que deveriam acontecer nos municípios da RMM diretamente relacionados com a ponte Rio Negro, dependem dos empreendimentos do setor produtivo, dos interesses dos agentes responsáveis pelos setores comercial e industrial, e isso é diferente da maneira como foi divulgado no discurso oficial do Estado.

Os interesses dos agentes capitalistas é que, pelas condições disponíveis, consigam reproduzir suas atividades e, de preferência, com a maior margem de lucro. A redução dos custos com transportes, a isenção ou renúncia fiscal e a expansão dos negócios são fatores que contribuem para isso, porém há outros elementos que igualmente colaboram para a obtenção de maior lucro, como a redução/inexistência de concorrentes e a formação de oligopólio ou mesmo monopólio em um determinado setor.

A acumulação seguida da concentração de capital são processos aceitos e esperados na produção capitalista e assim não seria diferente nessa reestruturação espacial e econômica aqui estudada. A função das condições gerais de produção é

garantir a produção (tangível e intangível) e a viabilização da gestão do capital e para tanto, se necessário, busca *interligar o que está territorialmente disperso,* pois, conforme nos explica Lecioni (2007, p. 6), “o fato de estarem aglomeradas territorialmente imprime maior velocidade na rotação de cada capital em particular, o que contribui, por decorrência, para uma maior rotação na reprodução do capital social (do capital em geral)”.

A reestruturação visualizada a partir da RMM reafirma a importância de Manaus e a função de liderança e de comando (da economia, da política) que a capital exerce sobre os demais municípios. Além disso, os empreendimentos comerciais e imobiliários instalados nessas áreas incorporadas à mancha urbana de Manaus, apesar de localizados em outro município, o seu gerenciamento ocorre na capital, até por conta das infraestruturas existentes.

Com isso, podemos afirmar que, embora o discurso do Estado para a criação da RMM e especialmente para a construção da ponte Rio Negro fosse o de levar melhores condições para os municípios do interior do Estado e, desse modo, gerar desenvolvimento, estimular instalação de infraestrutura, na realidade, essa reestruturação contribui para os processos de acumulação e concentração de capital, que inclusive são reforçados pela especulação imobiliária.

É oportuno lembrar que o gasoduto Coari-Manaus foi também posto como empreendimento que propiciaria desenvolvimento econômico para os municípios do interior, isto é, àqueles situados em suas áreas de influência direta, contudo, serviu para reforçar a concentração industrial em Manaus, porquanto se destinou, sobretudo, à geração e distribuição de energia elétrica na capital.

Como consequências do processo de reestruturação, advindo especialmente com a ponte Rio Negro, temos a requalificação do espaço urbano-regional, a refuncionalização das cidades de Iranduba e Manacapuru e, com isso, a rede urbana regional tende a se alterar profundamente.

A função de Manacapuru na rede urbana atualmente constituída deu-se, principalmente, por sua condição anterior à construção da ponte Rio Negro, ou seja, na sua relação com as cidades mais próximas e menores colocava-se em um papel de destaque, uma vez que dispunha e ainda dispõe de equipamentos e serviços urbanos que as outras cidades, situadas no seu hinterland, ainda não possuem.

Com as novas condições de interligação rodoviária com Manaus, a cidade de Manacapuru tende a se tornar apenas ponto de passagem, ou seja, os afluxos de pessoas que ela tinha agora possivelmente se direcionem para a capital, afinal é onde se tem disponível uma maior variedade de serviços urbanos. Essa tendência dar-se-á especialmente nos serviços especializados, o que pode ser ruim, tanto pela concentração na capital quanto pela indisponibilidade do serviço mais próximo de onde as pessoas residem.

Já a cidade de Iranduba permanece com menor importância na rede urbana regional, pois, apesar da sua dinâmica econômica externa, possibilitada pelas relações de comercialização dos produtos oleiro-cerâmicos e da sua produção rural, ela tende a se tornar cada vez mais dependente de Manaus, seu principal mercado consumidor. Essa função de fornecedora de produtos primários e da construção civil para a capital é reforçada em razão da sua proximidade.

Graças à facilidade de acesso rodoviário, tornou-se menos dificultoso para o produtor/agricultor e menos incômodo e oneroso para o consumidor atravessar o rio Negro que, pelo menos por enquanto, não precisam pagar pedágio. Nessa nova condição trazida pela reestruturação do espaço urbano-regional, mesmo produzindo o reforço da polaridade em Manaus, aparentemente, ambos os municípios são beneficiados. Até porque devemos lembrar que “o espaço não é homogêneo e evolui de maneira desigual, a difusão dos objetos modernos e a incidência das ações modernas não são as mesmas em toda parte” (SANTOS, 2008, p. 167).

Nesse sentido, compreendemos que o processo de restruturação produz a seletividade e a exclusão dos recortes espaciais e isso ocorre porque, além do caráter diferenciado da superfície terrestre, as ações que modificam as formas e as funções, e que são realizadas conforme os interesses dos agentes produtores hegemônicos, produzem as desigualdades sociais e espaciais.

3.4 Seletividade e exclusão: quem ganha com as transformações socioespaciais advindas da criação da RMM e da Ponte

A discussão do caráter seletivo e excludente que pode ser observado na reestruturação em Iranduba e Manacapuru está relacionada à própria condição da produção do espaço, pois, enquanto produto da sociedade capitalista, o espaço urbano-regional apresenta-se de modo fragmentado e articulado, como reflexo e condicionante social, conforme nos expõe Corrêa (1995).

Desse modo, a reestruturação do espaço urbano-regional, que é fruto das transformações socioespaciais, manifesta-se de maneira desigual e por vezes contraditória. Essas desigualdades são expressas especialmente por meio dos arranjos espaciais, da distribuição da infraestrutura e dos equipamentos urbanos. Como acontece em praticamente todas as cidades "os sistemas de transporte, saneamento, habitação e água, são geralmente distribuídos desigualmente no espaço metropolitano e carências agudas são comuns" (SCOTT et al., 2001, p. 21).

A instalação da infraestrutura e dos equipamentos urbanos é produtora e resultante da seleção e exclusão de áreas e consequentemente de classes e grupos sociais, os quais podem ter vantagens ou desvantagens com a reestruturação espacial, podem sofrer com a desvalorização de seus imóveis ou lucrar com a valorização deles.

Com isso, o processo de reestruturação pode ser vantajoso para uns, como pode não ser para outros, vai depender dos interesses de quem observa as transformações socioespaciais ou ainda da escala temporal considerada para a análise. No caso que temos analisado, a reestruturação, resultante da RMM e da ponte, também produziu espaços distintos que podem inclusive ter realçado as desigualdades socioespaciais então existentes.

A seletividade e a exclusão, produzidas pelas transformações socioespaciais, além de se manifestarem na disposição dos objetos e infraestrutura construída no espaço e na distribuição dos equipamentos e serviços, também podem ser observadas nas diferentes condições de acesso ou de deslocamento. Nesse quesito, as mudanças no sistema de transporte, no uso e ocupação das áreas para lazer e nas atividades comerciais em Iranduba e Manacapuru ilustram muito bem essas iniquidades socioespaciais.

Curioso é que as desigualdades somente são reconhecidas quando se pensa em igualdade, pois cada membro da sociedade deveria ter direitos iguais. Ao se analisar a origem dos problemas sociais e econômicos, por exemplo, a ocorrência dos crimes contra o patrimônio, ou dos crimes de lesão corporal, cria os lugares perigosos e indesejados em uma cidade. Isso pode resultar na desvalorização de uma determinada área urbana; é a hierarquização do espaço, processo diretamente relacionado à fragmentação espacial.

O fortalecimento das atividades comerciais, que em si mesmo tem esse caráter seletivo e excludente, uma vez que os produtos e mercadorias são destinados a públicos específicos, propicia a hierarquização. As melhores áreas para investimento e instalação de comércios, serviços e quaisquer outras atividades, sejam públicas ou privadas, são aqueles lugares que passaram a ter maior circulação de pessoas.

A feira do Cacau-Pirêra, por exemplo, não experimentou o sucesso de crescimento econômico propiciado para algumas áreas que passaram a ser interligadas via rodoviária com Manaus. Pelo contrário, como ela ficou fora da rodovia da ponte, muitos de seus feirantes e ambulantes foram excluídos desse crescimento do comércio.

O porto de Cacau-Pirêra não mais tem a importância que tinha antes da inauguração da ponte Rio Negro, com isso, aconteceu o enfraquecimento do comércio ambulante naquele distrito, pois houve uma redução do número de pessoas circulando naquele lugar. A alternativa para alguns feirantes e vendedores ambulantes foi se transferir para o Mutirão (bairro Alto de Nazaré) e organizar uma nova feira, localizada aproximadamente no quilômetro cinco da rodovia Manoel Urbano.

Imagem 6 – A estrada da ponte Rio Negro e a nova situação do distrito de Cacau-Pirêra

A instalação da Feira trouxe um novo arranjo espacial urbano para o Distrito de Cacau-Pirêra, criando assim um novo ponto de referência na estrada Manoel Urbano, e novas territorialidades. Atualmente os motoristas/visitantes costumam parar no local para comprar frutas, verduras ou lanchar, como pode ser visto na figura 21. Na feira tem ainda barracas de cafés regionais e restaurantes.

A seletividade e a exclusão socioespacial produzidas pela reestruturação em Iranduba e Manacapuru são especialmente apreendidas nas praias/balneários localizados nos ramais e ao longo da rodovia. Os balneários foram reestruturados, mudou a forma e a estrutura, o produto tornou-se uma mercadoria cujo preço, para alguns, até pode ser barato, mas, para a maioria dos usuários que tinha a opção de lazer de forma gratuita, certamente tornou-se muito caro e pode até excluí-lo. Para quem pagava de R$ 25,00 a R$ 30,00 numa banda de tambaqui roelo (tambaqui pequeno medindo em média de 2 kg a 2,5 kg) com acompanhamento (baião de dois, farofa e vinagrete) para duas ou três pessoas, ter de desembolsar R$ 50,00 agora pelo mesmo prato é muito difícil, às vezes até impossível.

E quem ganha com isso? No caso dos comércios e serviços, incluindo-se aí os balneários, podemos listar os proprietários e um pouco a mão de obra local que, com a nova dinâmica econômica, pode ter perspectiva de trabalho, mesmo que seja informal. Quem perde, além dos usuários/moradores, são os próprios comerciantes, especialmente os menores que, com a subida dos preços, os consumidores/clientes que costumam visitar esses lugares procuram servir-se nos ambientes melhor estruturados, com maior variedade de produtos etc., o que reduz a concorrência e colabora para o aumento do preço. Aí mais uma vez, são os clientes os mais prejudicados.

No setor imobiliário, também se confirma a seletividade e a exclusão como resultantes da reestruturação espacial produzida pela ponte Rio Negro. O *boom* imobiliário e a valorização dos imóveis, como mostrado no capítulo anterior, propiciaram a organização de loteamentos, a oferta de imóveis especialmente residenciais, a perspectiva de algum emprego e renda, sobretudo para os proprietários e para os corretores de imóveis.

O aumento da oferta de imóveis residenciais não significa que se caminha para acabar com o déficit habitacional na região, pois a maioria das pessoas que

necessitam de habitação e moradia digna permanece sem condições econômico-financeiras de pagar pelo imóvel, seja na aquisição ou locação[59].

A elevação dos preços dos imóveis e das mercadorias em geral pode beneficiar algumas pessoas, mesmo da economia local, por exemplo, aquelas que tiverem como negociar a compra ou venda de imóveis, entretanto, para a maioria os resultados são prejudiciais. Quem permanece relativamente com o mesmo rendimento de antes das intervenções do Estado naquela região, que são praticamente todos os assalariados, aqueles que não possuem moradia própria e precisam locar ou mesmo adquirir um imóvel, são excluídos do processo de desenvolvimento econômico promovido nesse espaço urbano-regional.

Portanto, a reestruturação produzida no espaço urbano-regional, com as ações do Estado e do capital, não contribui para redução das desigualdades e iniquidades sociais, mas ao contrário disso, parece-nos realçar o caráter seletivo e excludente inerente ao processo de produção do espaço capitalista.

Nesse sentido, as mudanças advindas do crescimento do mercado imobiliário, dificilmente podem ser vistas como vantajosas para a maioria da população, afinal o número de pessoas pertencentes ao grupo de proprietários de imóveis, de lojas de materiais de construção e dos corretores é significativamente pequeno em relação à população geral. Isso significa que a maioria é sim excluída dos bônus da valorização das propriedades, dos imóveis.

Quando o crescimento do mercado imobiliário se traduz em oportunidades de investimentos e expansão da indústria de construção civil, é possível incluir um grupo maior de agentes e setores beneficiados, entretanto o mercado imobiliário, impulsionado pela RMM e pela ponte é majoritariamente de imóveis não construídos. Nesse caso, a participação dos comércios de materiais de construção

[59] De acordo com a Fundação João Pinheiro 16 - FJP – em 2007, o déficit habitacional do Amazonas era de 162.066 domicílios, equivalentes a 18.2% dos domicílios particulares permanentes. Destes, 133.325 correspondiam ao déficit urbano e 28.741 ao rural. Estes números referem-se ao cálculo por uma nova metodologia que inclui o total das famílias conviventes e exclui os domicílios alugados com adensamento excessivo. Domicílios em aglomerados subnormais representavam 86.777. Ainda em 2007, eram 65.11117 os imóveis vagos. Destes, 41.411 têm condições de serem ocupados. Segundo a FJP, a aparente contradição entre a existência de déficit de moradias ao lado de um enorme número de imóveis sem serem habitados, se constitui sempre numa fonte de questionamento. E este fator tem se destacado a cada nova atualização do déficit habitacional. Uma maior caracterização é de vital importância para o delineamento do perfil desses domicílios e identificação da parcela que mais provavelmente poderia ser direcionada a suprir parte das carências de habitação da população. (PDRMM, 2010, p. 261).

ainda é pouca, assim como os empregos, mesmo os temporários, que podem ser gerados neste setor.

A valorização e a especulação imobiliária trazem diversos problemas ambientais, sociais e implicações para o espaço urbano-regional, especialmente nas proximidades das estradas e nos arredores das zonas urbanas de Iranduba e Manacapuru, que estão sendo desmatadas. A retirada da cobertura vegetal, essencial para a manutenção do ecossistema amazônico, conforme avalia Sioli (1985, p. 19; 60), pode ser considerada uma ação que contribui para o desenvolvimento seletivo e excludente, sobretudo se a área desmatada for ocupada irregularmente, aí então que os problemas se agravam.

Quando se intensifica o processo de uso e ocupação do espaço sem os necessários cuidados, tem-se como resultado diversos problemas sociais e ambientais, como o estímulo a processos erosivos, o assoreamento dos cursos de água, a poluição ambiental etc.

Com a inauguração da ponte Rio Negro, a imprensa passou a registrar a ocorrência de algumas ações de ocupação ilegal de terrenos, especialmente em Iranduba. Dentre as invasões de terras noticiadas nos jornais, destacamos a seguir uma reportagem[60] publicada em dezembro de 2012, que nos relata a invasão do terreno da Transcal, uma antiga olaria, e de um dos terrenos da cerâmica Miranda Corrêa.

> A mais recente área invadida está sendo ocupada por 400 famílias, em um terreno particular de, aproximadamente, 6 mil hectares, onde funcionava a olaria Transcal. De acordo com o líder do grupo, Raimundo Moreira, 32, o terreno está abandonado há pelo menos 30 anos. “Estive na prefeitura e um amigo fez a procura da documentação do terreno e nada foi encontrado. Conseguimos o mapa do terreno e iremos levar a alguém responsável para pedir a área”, afirmou. [...]
> Outro terreno conhecido como da Miranda Corrêa de 7 mil hectares, que faz divisa com a antiga Transcal, foi invadido há, aproximadamente, um ano por cerca de 300 famílias. Segundo os ocupantes da área, muitos moradores vieram de Manaus.
> Cada terreno invadido recebe uma placa e um vigia como garantia de que outro invasor não possa chegar para tentar tomar o terreno. Mulheres levam os filhos para passar o dia em barracas improvisadas, como forma de demarcar o território.
> Na 8ª Companhia de Polícia Militar (PM) de Iranduba, policiais confirmam que as invasões tiveram início após a inauguração da

[60] Iranduba registra ocupações ilegais após Ponte Rio Negro. Jornal Diário do Amazonas. Islânia Lima. Disponível em: http://www.d24am.com/noticias/amazonas/iranduba-registra-ocupaces-ilegais-apos-ponte-rio-negro/75107 Acesso em 06 de dezembro de 2012.

> Ponte Rio Negro e que nunca foi visto tantas pessoas de fora na cidade. [...] De acordo com o presidente do Instituto de Terras do Amazonas (ITEAM), Wagner Santana, as terras invadidas até o momento não pertencem ao governo do Estado, mas sim a proprietários particulares e que não cabe ao órgão verificar a atuação de invasores (LIMA, dez./2012).

No mosaico de fotografias a seguir, alguns momentos da ocupação do terreno da antiga Transcal, conforme publicada na matéria acima referida.

Figura 27 – Mosaico fotos de uma ocupação ilegal de terrenos em Iranduba após a inauguração da ponte Rio Negro
Fotos: Tiago Corrêa, 2012.
As famílias demarcam os lotes e começam a construir, mesmo barracos improvisados, a fim de garantir a posse dos terrenos.

Em Manaus, sobretudo nos bairros situados nas zonas leste e norte da cidade, onde o processo de ocupação deu-se sem o planejamento oficial e dirigido pelas ocupações ilegais (invasões), encontramos diversas áreas em que os problemas ambientais acima referidos são uma constante na vida dos moradores. Os deslizamentos de terras, as enchentes em períodos de chuva, os focos de epidemias e a poluição e morte dos igarapés urbanos são algumas resultantes desse processo.

Curiosamente, essa degradação e desrespeito ao ambiente ocorrem também sob a tutela do Estado, a diferença é tão somente a oficialização da ocupação que se dá por meio da realização de estudos ambientais. Uma prova disso são as construções de casas populares em Manaus sobre os igarapés do já referido programa PROSAMIM, o qual também vem sendo realizado na cidade de Manacapuru.

Diante do exposto, podemos entender que o processo de reestruturação urbana-regional vem produzindo um desenvolvimento que, ao ser seletivo e excludente, também promove a degradação social e ambiental. Em outras palavras, uma reestruturação produtora de precariedade e escassez dos recursos (naturais) disponíveis. Estas questões aqui levantadas – desmatamento, poluição e degradação ambiental – têm se manifestado mais intensamente no município de Iranduba, de acordo com o que se observa, pela quantidade de loteamentos e de imóveis postos à venda.

Outra contribuição do modo como se faz a reestruturação, dá-se quanto ao uso das praias e balneários para os quais se dirige um número maior e frequente de visitantes vindos de Manaus, especialmente nos fins de semana. Se antes das transformações socioespaciais qualquer pessoa poderia usufruir desses ambientes, atualmente vem se restringindo ao grupo daqueles que podem pagar: pelo estacionamento, pela comida que se tornou mais caro, e em alguns lugares cobra-se também pelo ingresso. É a privatização do bem natural.

No quadro 4, apresentamos uma síntese das transformações que contribuem para o desenvolvimento econômico, seletivo e excludente em Iranduba e Manacapuru, e de que maneira elas se manifestam nesse processo de reestruturação do espaço urbano-regional, advindo da criação da RMM e construção ponte Rio Negro, evidenciando assim os agentes e setores que notadamente foram beneficiados e prejudicados até o momento.

	Situação Anterior à ponte	***Situação Posterior à ponte***	***Quais são as vantagens?***	***Quais são as desvantagens?***	***Quais setores/ agentes ganham com as mudanças?***	***Que setores/ agentes perdem com as mudanças?***
Sistema de Transportes (interurbano e intraurbano)	Travessia em balsas lentas, precárias, sujas, sem manutenção ou lanchas	Travessia por transporte individual próprio	Redução no tempo de deslocamento, redução do preço, fluidez momentânea	Engarrafamento, poluição das diversas formas, aumento do número de acidentes.	Vendedores de carros e motos, empresários de ônibus, proprietários de transporte próprio, estudantes/trabalhadores do movimento pendular	Proprietários de lanchas que faziam a travessia, taxistas de Iranduba e Manacapuru.
Atividades de Comércios e Serviços	Fraco e sem perspectivas de crescimento	Intenso e com novos clientes, consumidores.	Expansão, ampliação dos lucros, surgimento de novos estabelecimentos, concorrência.	Maior produção de resíduos sólidos, Elevação dos preços, Degradação ambiental	Comerciantes, a mão de obra local com perspectivas de renda, visitantes, consumidores locais com as novas opções, o Estado com arrecadação	Pequenos comerciantes pela concorrência, feirantes do Cacau-Pirêra, consumidores com o aumento de preços e o ambiente
Setor Imobiliário (produção e mercado)	Praticamente inexistente	Um boom imobiliário com valorização dos imóveis Parcelamento de glebas	Loteamentos, oferta de unidades residenciais, disponibilidades de lotes à venda, geração de emprego	Desmatamento, supervalorização dos imóveis	Incorporadores imobiliários, corretores construtoras, pequenos investidores, proprietários fundiários	Quem permanece relativamente com o mesmo rendimento após a inauguração e que precisa locar ou adquirir imóvel (não tem casa própria)
No Espaço Urbano-Regional	Municípios com processos socioespaciais relativamente isolados	A formação da RMM, criação e intensificação de fluxos de pessoas e mercadorias	Possibilidade de deslocamento rápido entre Manaus e, Iranduba-Manacapuru	Aumento da poluição e da destruição do ambiente, devido à intensificação do uso e ocupação dos terrenos	Quem se desloca entre esses municípios; donos de cafés e restaurantes na estrada, o Estado com a arrecadação, proprietários de imóveis	Quem não tem acesso ao crédito, a mão de obra local, pequenos comerciantes etc.

Quadro 4 – O desenvolvimento seletivo e excludente na reestruturação do espaço urbano-regional em Iranduba e Manacapuru
Elaboração própria. Fevereiro/2013.

Considerando o quadro geral da reestruturação do espaço urbano-regional (Manaus, Iranduba e Manacapuru), as transformações socioespaciais servem, dentre outros possíveis resultados, para nos mostrar o processo de formação de fato da RMM. Com a integração do transporte rodoviário, por exemplo, a RMM vai tomando corpo, estruturando-se espacialmente. O crescimento das atividades de comércios e serviços nos mostra a circulação de pessoas e mercadorias, e o desenvolvimento do mercado imobiliário nos apontam para uma nova configuração territorial da mancha urbana da região metropolitana.

As transformações socioespaciais, em cada um desses municípios, especialmente em Iranduba e Manacapuru, são produtoras de novas relações políticas e econômicas, tanto interna quanto externamente. As mudanças operadas nas questões político-administrativas, no uso e ocupação do território, podem por um momento beneficiar um lado e prejudicar outro, mas podem também criar condições favoráveis a uma modalidade em detrimento de outra, como foi no caso do sistema de transporte – hidroviário para rodoviário.

Com o crescimento do mercado imobiliário e com a expansão das atividades de comércios e serviços, pode acontecer, por um lado, a pressão sobre o ambiente e os recursos naturais, o desmatamento e o aumento da produção de lixo, como referido anteriormente. Por outro, pode ocorrer um aumento na arrecadação municipal, que pode ser traduzida em aumento da capacidade de investimento do poder público local, afinal são os subsídios estatais e as políticas sociais que podem mudar a situação de exclusão social e espacial. Como discute Mattos (2000, p. 46), são os gastos públicos em saúde e educação que colaboram para a redução das desigualdades. Portanto, é nesse tipo de investimento que pode haver melhorias nas condições de vida.

3.5 As condições atuais em Manaus, Iranduba e Manacapuru e as perspectivas do processo de reestruturação socioespacial

Com o processo de reestruturação do espaço urbano-regional, especialmente desencadeado pela ponte Rio Negro, aos poucos e de maneira ainda tímida, a RMM vai tomando corpo e se firmando como um novo arranjo espacial. A nova configuração espacial ocorreu logo nas imediações da ponte, em ambos os lados, porém com maior intensidade do lado de Iranduba e, a partir daí, foi se espalhando seguindo o curso da rodovia Manoel Urbano até o km 32, depois da entrada para sede municipal, que fica no km 12.

A área da RMM em que a reestruturação do espaço urbano-regional é mais facilmente percebida é o trecho entre as cidades de Manaus e Iranduba (imagem 7). Dentre as mudanças, podemos visualizar a instalação de diversas atividades comerciais e de serviços. Os cafés regionais, os postos de combustíveis, os balneários, os loteamentos e lançamento imobiliários são as iniciativas mais encontradas nesse recorte espacial. A proximidade com a zona central de Manaus e a relativa facilidade de acesso têm contribuído para a inserção das novas formas e conteúdos no recorte espacial.

A ponte Rio Negro é, portanto, o principal instrumento da reestruturação espacial, ela é o elemento que confirma o processo de formação da RMM. A nova estruturação espacial pode servir ao desenvolvimento urbano, pois “todo o processo de crescimento e desenvolvimento urbano consiste em um constante arranjo, estruturação e reestruturação do espaço urbano” (SMITH, 2007, p. 20).

Com isso, a reestruturação desse espaço, realizada graças a construção da ponte Rio Negro, torna-se efetivada pela integração do transporte e, claro, do transporte rodoviário, o qual, ainda que não o consideremos o mais adequado para as condições regionais no Amazonas, possibilita a aceleração dos fluxos e contribui para o crescimento das atividades econômicas.

Imagem 7 – Área com maior intensidade de transformação
Fonte: levantamento de campo, fevereiro/2013.

Dentre os empreendimentos instalados ou em instalação nos últimos 3 anos, localizados nessa área, contabilizamos:

22 Cafés e Restaurantes, 9 Postos de combustíveis, 4 Balneários que foram reformulados, 10 Loteamentos e Condomínios (apenas os principais) e 14 Mercadinhos e Lojas de Materiais de Construção. Além destes, há outros empreendimentos nessa área e que não estão aí representados, como 1 faculdade particular, 1 Escola Integral do Estado, a Sede da APAE e a Cidade Universitária da UEA.

Os municípios de Iranduba e Manacapuru, além da integração rodoviária (mudança na forma) com a cidade de Manaus e a instalação de empreendimentos imobiliários e novas atividades de comércio e serviços (mudanças no conteúdo espacial), experimentam a mudança na sua função regional, o que ocorre graças à nova condição no espaço urbano-regional, quer dizer, tornam-se, aos poucos, municípios de fato metropolitanos.

A nova condição de integrantes da RMM oportuniza a esses municípios alguns benefícios, por exemplo: a Pesquisa Nacional por Amostras de Domicílios (PNAD), que é base para o reconhecimento das condições de desenvolvimento econômico, social e populacional, é realizada somente nos municípios de regiões metropolitanas. As ligações para telefones fixos deixam de ser cobradas como interurbanas e passam a ser locais, de acordo com recente regulamentação[61] feita pela Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL). Muitos programas e políticas desenvolvidos pelo Governo Federal priorizam os municípios das regiões metropolitanas, pois, como se sabe, quase metade da população brasileira vive nessas áreas e respondem por aproximadamente 75% do PIB do país. Portanto, tornam-se prioridades na destinação de verbas federais.

Existem ainda outras vantagens geralmente relacionadas aos municípios e cidades que compõem regiões metropolitanas, porém a realidade da RMM ainda não as suporta, pois não existem estruturas políticas e técnicas, como a constituição da Rede de Transportes Metropolitanos, com linhas que integram toda a região; um plano para o Sistema de Saneamento Básico, um Sistema de Coleta e Destinação de Resíduos Sólidos etc.

No caso de Iranduba e Manacapuru, a condição de municípios metropolitanos pode lhes favorecer em alguns aspectos, principalmente por causa da nova estruturação espacial posta pela ponte Rio Negro. Apesar disso, ainda são necessárias algumas atitudes da administração estadual.

As prefeituras de Iranduba e Manacapuru não possuem envergadura política, nem equipes técnicas que possam conduzir a implantação de projetos que representem a efetivação da condição metropolitana desses municípios. Outro fator muito importante e que determina a realização de obras pelo poder municipal é a frágil capacidade de investimento dessas administrações locais. Diante disso, como

[61] ANATEL. Resolução 560, de 21 de janeiro de 2011, Publicada no Diário Oficial da União Disponível em:http://www.in.gov.br/visualiza/index.jsp?data=27/01/2011&jornal=1&pagina=77&totalArquivos=160

esses munícipios são predominantemente dependentes dos repasses orçamentários do Governo Federal e Estadual, suas ações de investimentos ficam limitadas aos convênios e às emendas de parlamentares feitas ao Orçamento Geral da União.

Para que o espaço metropolitano se viabilize como tal, a infraestrutura do sistema de transportes é muito importante, tanto no espaço interno dos municípios quanto entre eles. É preciso que se construa um sistema de mobilidade e transporte capaz de dar fluidez à circulação de pessoas e bens materiais no território. Com isso, será possível também evoluir para uma futura integração espacial na região.

As dificuldades para a conexão entre os lugares, com a inauguração da ponte Rio Negro, evidentemente diminuíram, mas a situação ainda permanece precária, sobretudo, por privilegiar o sistema de transportes o rodoviário individual. As condições de trafegabilidade tendem a piorar em função da quantidade de veículos que se eleva a cada dia, que, por sua vez, está relacionada a uma maior circulação de pessoas, de visitantes, seja na zona urbana de Iranduba e Manacapuru, seja na rodovia Manoel Urbano (AM-070).

A duplicação das rodovias e a requalificação rodoviária, previstas no PDRMM figuras XY, podem introduzir melhorias no tráfego de veículos. Contudo, elas podem ser momentâneas, pois o ideal é que se invistam mais nos transportes de uso coletivo de qualidade e acessível à população em geral, visto que, assim, pode se desestimular o crescimento intensivo do transporte individual e evitar os indesejáveis congestionamentos nas estradas.

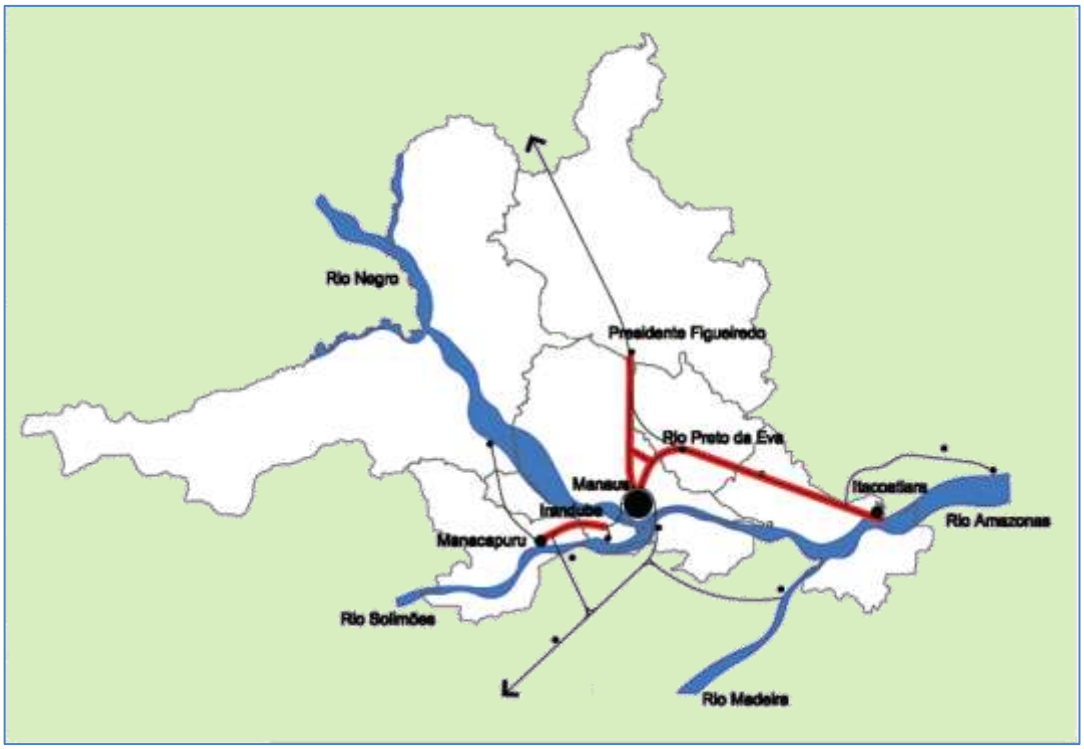


Figura 28 – Região Metropolitana de Manaus: rodovias previstas para serem duplicadas
Fonte: (PDRMM, 2010, p. 120).

No projeto de duplicação da AM-070 Manaus-Manacapuru, planeja-se a construção de duas pistas com 7,10m de largura e acostamento e drenagem com 2,30m somando a largura de 18,80m de pista com uma extensão de 78 km.

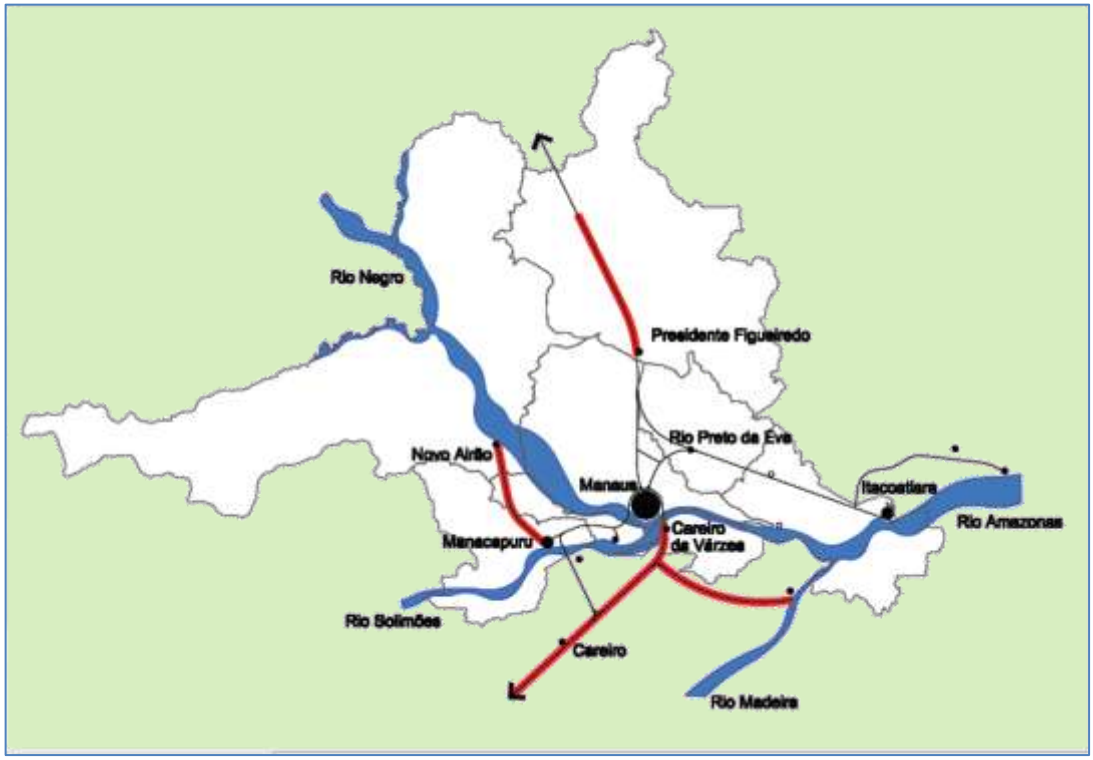


Figura 29 – Região Metropolitana de Manaus: as estradas que devem receber requalificação rodoviária
Fonte: (PDRMM, 2010, p. 120).

Dentre as áreas de rodovias previstas para receber duplicação, o trecho entre as cidades de Manaus e Manacapuru, o qual passa pela entrada de Iranduba foi o que recebeu maior fluxo de veículos de carros e motos nesses últimos dois anos, exatamente pela construção da ponte Rio Negro. A rodovia AM-070, que também é conhecida como estrada Manoel Urbano, há anos enfrenta diversos problemas, como a falta de acostamento, a precária sinalização e os muitos buracos, resultantes da falta de manutenção ou má qualidade do material asfáltico utilizado.

É oportuno registrar que no período do Festival de Cirandas em Manacapuru, realizado geralmente no mês de agosto, a Manoel Urbano recebe uma quantidade maior de tráfego de veículos, então o governo costuma fazer a manutenção – operação tapa buracos, mas, meses depois, eles começam a surgir novamente. Nos meses de novembro e dezembro de 2011, logo que a ponte foi inaugurada, a quantidade de veículos nessa estrada cresceu notadamente. Muitas pessoas queriam conhecer a ponte, a estrada, descobrir essa nova opção de lazer nas proximidades de Manaus.

A novidade da ponte Rio Negro que levou um grande número de pessoas quererem conhecê-la, passar por ela, produziu diversos problemas no tráfego e no trânsito nas imediações tanto do lado de Manaus (bairro Santo Agostinho) quanto na Rodovia Manoel Urbano (AM-070). Nesse lado da capital, foram feitas algumas adequações e requalificações viárias antes da inauguração da obra, contudo, há muitas críticas que se pode fazer em razão das condições e qualidade do que foi realizado.

Dentre as mudanças realizadas na infraestrutura urbana e viária[62] nas imediações da ponte Rio Negro em Manaus, teve-se o alargamento da Avenida Coronel Cyrillo Neves (antiga Estrada da Estanave), que se deu com diversas indenizações e desapropriações de terras. Na Avenida Brasil, próximo à sede do Governo do Estadual, também foram construídos uma ponte de concreto armado e um monumento (um totem de metal, simbolizando a ponte Rio Negro).

[62] As obras de infraestruturas viárias nas cabeceiras da ponte Rio Negro foram realizadas pela construtora Etam e custaram R$ 87,3 milhões de reais.

A ponte de concreto na Avenida Brasil permitiu que os veículos que chegam a Manaus façam conversão para a esquerda, em direção ao bairro Ponta Negra e não somente em direção ao centro de Manaus. O monumento e a pequena na avenida custaram cerca de R$ 5,5 milhões, enquanto que o alargamento da estrada da Estanave, que mede 2 km, custou R$ 2,3 milhões[63], excetuando-se as indenizações e desapropriações.

As intervenções na estrutura viária em Manaus atenderam especialmente ao transporte particular e individual. O transporte coletivo não recebeu a devida atenção, por exemplo, nas imediações da ponte, especificamente nestas novas avenidas, não foi feito nenhum abrigo de parada de ônibus; com exceção do ponto já existente em uma rua transversal e sobre o qual nos referimos no capítulo anterior. Assim, os usuários que seguem para as imediações da ponte esperam os ônibus que passam por lá sob sol e chuva, próximos a comércios ou pequenas barracas que ali se estabeleceram. Mesmo após dezesseis meses da inauguração da ponte Rio Negro, o improviso e a precariedade fazem parte da paisagem urbana.

Este improviso também pode ser apreendido na própria representação do Estado naquela área, por exemplo, o pequeno posto policial continua estabelecido em um contêiner instalado na cabeceira da ponte (figura 31). Este posto policial, importante para segurança e controle dos veículos e pessoas que passam pela ponte, parece não ter sido pensado pelo Estado.

Para o lado de Iranduba e Manacapuru, espera-se a duplicação da rodovia Manoel Urbano (figura 28), que deve custar um pouco mais de meio bilhão de reais (R$ 517,4 milhões). O dinheiro tem como fonte um empréstimo concedido ao Governo do Amazonas, autorizado pela Assembleia Legislativa do Estado em novembro de 2012. De acordo com a assessoria de imprensa[64] do Governo, além da duplicação dos 78 km, a obra prevê também “a realização de obras de restauração com pintura e jateamento das pontes, a remoção e construção de guarda-corpo e a duplicação das pontes sobre o rio Miriti e o rio Ariaú”, o primeiro localizado próximo à entrada da cidade de Manacapuru e este último na divisa municipal com Iranduba.

---

[63] FURTADO, Aristide. Novo prazo para as obras da ponte sobre o rio Negro. A Crítica. 06 Jul. 2011. Disponível em http://acritica.uol.com.br/manaus/Obras-viarias-Rio-Negro-iniciadas_0_538746392.html Acesso em 06 de jul./2011.

[64] ALEAM autoriza empréstimo para obras do Governo Estadual. Disponível em: http://www.amazonas.am.gov.br/2012/11/aleam-autoriza-emprestimo-para-obras-do-governo-estadual/ Acesso em: fev./2013.

Figura 30 – Monumento à ponte Rio Negro, na Av. Brasil, início da Av. Coronel Cyrillo Neves.
Foto: Cimone Barros, mar./2013.
Ao lado do monumento, na Av. Brasil, foi construída uma pequena ponte de concreto que permite a interligação entre essas avenidas.

Figura 31 – Posto de fiscalização Companhia de Trânsito/Polícia Militar
Foto: Cimone Barros, 29 mar./2013.

A implantação de um sistema de coleta e destinação dos resíduos sólidos é outra ação muito importante a ser realizada na RMM, pois, como se sabe, o processo de urbanização deve ser acompanhado de uma infraestrutura mínima e, quando a produção do espaço urbano ocorre de maneira acelerada, impulsionada pela dinamização das atividades econômicas é fundamental que se cuide do saneamento básico, pois assim se terá mais possibilidades de garantir a saúde coletiva e, portanto, da qualidade de vida da população.

Cabe lembrar que existe uma legislação nacional (Lei 11.445 de 5 de janeiro de 2007) que estabelece universalização e integralidade do acesso aos serviços de Saneamento Básico nas áreas urbanas. Tais serviços, conforme a referida Lei Federal (abastecimento de água, esgotamento sanitário, limpeza urbana e manejo dos resíduos sólidos realizados de formas adequadas à saúde pública e à proteção do meio ambiente), quando realizados são compreendidos como ações preventivas e educativas para o bem comum.

Associada à crescente demanda por melhores condições também se tem as inconsistências e instabilidade do sistema de energia elétrica. Como já foi dito, o sistema é abastecido por termelétricas que funcionam com óleo diesel; este tipo de abastecimento tem um elevado custo monetário e ambiental. A alternativa de abastecer as usinas com gás natural, do gasoduto Coari-Manaus, continua apenas como uma perspectiva distante, apesar de os dutos passarem pelos municípios.

O problema da instabilidade da energia elétrica é uma situação ruim para todos no espaço urbano-regional, inclusive prejudica a constituição da região metropolitana, pois tal situação inibe a instalação de indústrias e demais empreendimentos que demandam energia em grande quantidade e estabilidade do fornecimento energético. Apesar das dificuldades existentes, os anúncios de novos empreendimentos imobiliários e o aumento do número de estabelecimentos comerciais devem funcionar como estímulos para a busca de melhorias nos sistemas de abastecimento e nos serviços urbanos em geral.

As novas relações socioespaciais no espaço urbano-regional estão se desenvolvendo, são elas que possibilitam as mais diversas transformações econômicas e sociais. No aspecto social, além de novos moradores que podem migrar para esses lugares, também encontraremos mudanças no cotidiano das pessoas. As expectativas de mudanças, postas pelo discurso corrente como

desenvolvimento, provavelmente não se traduza em cidadania, especialmente para as pessoas com menor rendimento. Com isso, o que podemos esperar são os realces dos descompassos, dos desajustes no espaço e sociedade que se alinham à ideal produção capitalista.

Esta condição atual é muito importante e merece nossa atenção, pois ela se estabelece a partir da instalação da superestrutura (conjunto de leis, aparatos ideológicos hegemônicos etc.) e da construção da infraestrutura (econômica, política) necessária para a reprodução do capital; ela é ao mesmo tempo produtora e também resultante das transformações socioespaciais.

Considerações finais

A ponte simboliza o crescente desenvolvimento no coração da maior floresta tropical do mundo e vai trazer muitas oportunidades econômicas para aqueles que vivem na outra margem[65].

Damian Carrington – The Guardian

As ações do Estado e do capital na Amazônia brasileira há muito produzem diversas transformações socioespaciais na região. Algumas delas são denominadas de *políticas públicas*, e se manifestam em obras de infraestrutura, como a abertura de estradas e a instalação de serviços públicos. Essas ações também incentivam o estabelecimento de indústrias e a migração de pessoas criando assim novos fluxos econômicos e novas territorialidades no espaço urbano-regional e contribuindo, em geral, para a valorização dos terrenos.

Os projetos de infraestrutura para a região e de gestão territorial, como são respectivamente a ponte Rio Negro e a RMM, interferem na reprodução do espaço e costumam vir acompanhados dos discursos ideológicos de progresso, de ser a alternativa para o desenvolvimento local-regional. Contudo, podem ser observados o crescimento das desigualdades socioespaciais, a concentração de renda e os diversos conflitos na região, a exemplo dos condomínios e loteamentos que agora surgem, das cobranças nos balneários, das ocupações ilegais de terra, e, sobretudo, da elevação do custo de vida em Iranduba e Manacapuru.

Conforme destacado em várias partes deste trabalho, as decisões tomadas pelo Estado, geralmente, estão associadas aos interesses dos agentes do capital, cujas ações são, também, conformadas às particularidades do próprio espaço

[65] "The bridge - the first on the world's greatest river system symbolises the surging development at the heart of the world's largest rainforest and will bring much-needed economic opportunities for those living on the far bank". *CARRINGTON, Damian.* First Amazon bridge to open world's greatest rainforest to development. The Guardian. 29 Jul. 2010. Disponível em: http://www.guardian.co.uk/environment/2010/jul/29/manaus-bridge-amazon-rainforest Acesso em dez./2012

urbano-regional. Os tipos de investimentos e a maneira como são feitos não estão subordinados às condições técnicas disponíveis, mas às decisões políticas, como é o caso da ponte Rio Negro. Trata-se de uma ação que procura adequar o território às necessidades da produção capitalista.

Nesse sentido, o entendimento é de que não há oportunidades para todos; os benefícios gerados pelas ações do Estado e do capital não são para a maioria da população, mas sim para grupos seletos de agentes produtores do espaço, tais como os proprietários de terra, os incorporadores imobiliários e alguns comerciantes, principalmente aqueles de maior porte.

O fato de os empreendimentos gerarem expectativas e mesmo possibilidades de emprego, aumentando o nível de renda de uma população em uma dada região não significa dar melhores condições de vida para a maioria. Para que isso ocorra, o poder público, por meio de seus agentes responsáveis, deveria instalar e distribuir os equipamentos urbanos e os meios necessários à população e não privilegiar determinadas áreas e setores da sociedade.

Quando alguns recortes espaciais são privilegiados, vemos o crescimento das desigualdades socioespaciais em função da concentração da riqueza, como discutimos no *primeiro capítulo*; alguns espaços recebem uma rápida e elevada valorização, servindo à especulação imobiliária e à expansão de atividades comerciais, como expusemos no *segundo capítulo* e, desse modo, as mudanças ocorridas não surtirão o efeito divulgado e especialmente esperado pela população local, como tratamos no *terceiro capítulo*.

Assim, salientamos que no desenvolvimento dessa tese buscamos analisar as principais transformações socioespaciais nos municípios de Iranduba e Manacapuru, nos anos recentes, decorrentes de significativas ações do poder púbico, como a criação da Região Metropolitana de Manaus e a construção da ponte Rio Negro. Nessa análise procuramos compreender as dimensões política, econômica e social das mudanças ocorridas nesse tempo e espaço urbano-regional.

No desenvolvimento do primeiro capítulo, o enfoque foi apresentar a situação geográfica dos municípios de Iranduba e Manacapuru em relação a Manaus. O crescimento da capital e a maneira como se deu a organização para o uso e a ocupação do território, restringindo o processo de ocupação de um lado e considerando as condições favoráveis do outro, inclusive em função das

características da produção agrícola e rural, tudo isso foi posto como subsídio ao leitor a respeito das razões e dos interesses envolvidos na criação da RMM e, principalmente, na construção da ponte Rio Negro.

Nessa contextualização, foi fundamental a leitura de diferentes autores que discutem a organização e a produção do espaço na Amazônia brasileira, especialmente a partir da década de 1970, quando a região de Manaus começa a experimentar um vertiginoso crescimento populacional, sendo diretamente influenciado pela instalação do Polo Industrial. O aumento da população não ocorreu separado de um intenso desenvolvimento do mercado imobiliário, o qual impulsionado pelo avanço no sistema de transportes parcelou e ocupou até as áreas mais distantes do centro da cidade, contribuindo para a expansão da mancha urbana da própria capital.

Portanto, a RMM foi instituída para a reorganização do espaço urbano-regional, para um melhor controle da gestão territorial, enquanto a ponte Rio Negro surgiu como a possibilidade da expansão urbana do sistema de transportes, do mercado imobiliário e das atividades de comércios e serviços para além do município de Manaus. A ponte aparece então como um instrumento chave para a realização da RMM, garantindo a contínua expansão da mancha urbana.

Para discorrer sobre as principais mudanças no espaço urbano-regional, partimos do entendimento de que as transformações socioespaciais, apesar de observadas em três frentes (sistema de transportes, mercado imobiliário e atividades de comércios e serviços) e de serem vistas em diferentes dimensões (política, econômica e social), compreendemos que elas não podem ser analisadas isoladamente, pois estão estritamente relacionadas entre si e com outros processos mais amplos, como a urbanização dada ao longo da história de Manaus e desses outros municípios e, mais recentemente, o processo de metropolização que começou tomar forma nesse recorte urbano-regional.

Nesse processo de produção e reorganização do espaço, podemos observar as seguintes modificações: uma integração rodoviária dos municípios de Iranduba e Manacapuru com a capital Manaus, facilitando a interação dos fluxos e da circulação entre essas cidades e, assim, reiterando a interdependência das mesmas; o surgimento do extraordinário mercado imobiliário, em função da valorização das terras; e a expansão das atividades de comércios e serviços nessa região.

A discussão sobre essas mudanças foram acompanhadas de dados captados em fontes primárias fornecidas pelo próprio poder público, entidades de classe, e em fontes secundárias, como o IBGE, MTE, DENATRAN e SNPH. Os dois principais periódicos de Manaus, A Crítica e Diário do Amazonas, também foram muito importantes no fornecimento de informações. A cada edição, uma e outra matéria traziam o registro das transformações em curso naquelas cidades.

Na análise das transformações socioespaciais foi possível apreender que as mudanças no espaço e no tempo produziram uma reestruturação do espaço em Iranduba e Manacapuru, porquanto elas não se restringiram à forma, à função ou à estrutura. As modificações fizeram emergir novas relações socioespaciais, inclusive contribuíram para o desenvolvimento do espaço urbano dessas cidades. A nova centralidade que se constitui nas proximidades do distrito de Cacau-Pirêra evidencia esse processo de mudança.

Apenas aparentemente o processo de reestruturação do espaço nos municípios de Iranduba e Manacapuru foi muito bom para todos; a dinamização da economia beneficiou os diferentes segmentos sociais, com exceção dos trabalhadores e prestadores de serviços na travessia do Rio Negro. Os moradores daquelas cidades, mesmo reconhecendo que a interligação rodoviária com a capital também lhes aproximou dos problemas sociais (crimes, violência) vivenciados na metrópole, preferem destacar que nessa nova realidade eles têm a possibilidade de ter acesso aos produtos e serviços disponíveis na capital, mas, como dissemos, é uma possibilidade, pois o acesso de fato depende de outros fatores.

Não obstante a essas vantagens, sabemos que o crescimento do comércio em determinadas áreas, o aumento da circulação de veículos, a valorização da terra urbana e a realização do mercado imobiliário, aspectos discutidos no capítulo dois, são a condição, o meio e o produto para a hierarquização e fragmentação do espaço, ou seja, para o realce das iniquidades socioespaciais. A expulsão dos estratos sociais de menor renda para áreas mais distantes, desprovidas de serviços urbanos e equipamentos coletivos, é o que se pode esperar como traços marcantes das transformações socioespaciais ocorridas.

O entendimento sobre a reestruturação socioespacial, quer dizer, do que ela representou para os diferentes agentes sociais participantes do processo, foi desenvolvido no terceiro capítulo, cujo objetivo foi analisar de que maneira as

transformações socioespaciais interferiram nas dinâmicas internas e externas dos municípios, discutindo quais as implicações no processo de reestruturação do espaço urbano-regional.

A elevação dos preços das mercadorias e dos serviços foi algo comum para todos os setores e segmentos sociais, no entanto, os proprietários ou comerciantes foram os que mais ganharam com isso. Os empreendimentos imobiliários, os loteamentos particulares e mesmo as iniciativas individuais de construções de imóveis contribuíram para o aquecimento do mercado de materiais de construção civil, mas a geração de emprego nesse setor não se desenvolveu na mesma proporção. A comercialização de terrenos cresceu bastante, porém as edificações não aconteceram no mesmo ritmo.

Sabemos que as transformações socioespaciais produziram ainda tantas outras consequências que afetam a todos, como os congestionamentos de veículos, em especial na estrada Manoel Urbano, a privatização de balneários, a elevação geral dos preços dos produtos e serviços etc., sendo que estas últimas mudanças prejudicam principalmente os estratos sociais de baixa renda. O resultado que se vislumbra desse processo de reestruturação é, portanto, de um desenvolvimento que é seletivo – social e espacialmente; uma urbanização que não se realiza do mesmo modo e nem em todas as áreas da cidade.

Estes elementos aqui destacados e que foram desenvolvidos ao longo desse trabalho corroboram a tese de que a RMM e a ponte Rio Negro, enquanto ações do Estado e do capital associadas às condições materiais disponíveis, produziram diferentes transformações nos municípios de Iranduba e Manacapuru, as quais interferirem nas dinâmicas socioespaciais e resultaram em uma reestruturação do espaço urbano-regional.

Como supúnhamos inicialmente, as transformações socioespaciais têm como resultado um desenvolvimento econômico, cuja seletividade e exclusão são características inerentes, porque prioriza o crescimento dos negócios, a dinamização da economia, o que aumenta e intensifica a circulação de pessoas, o fluxo dos produtos e das mercadorias; busca ainda uma maior eficiência dos processos de trabalho, porém não observa e não respeita as particularidades regionais. Dessa forma, as transformações advindas destas ações do Estado e do capital, enquanto instalação de novas infraestruturas, podem até representar elementos para o

desenvolvimento regional, contudo são essencialmente adequações no espaço para a reprodução ampliada do capital e, assim, não visam necessariamente as melhorias das condições sociais.

De modo geral, a RMM e a ponte Rio Negro estimularam significativas alterações na superestrutura e na infraestrutura do espaço urbano-regional. Muitas mudanças na gestão territorial foram propostas no planejamento e zoneamento elaborados no Plano Diretor da RMM. O novo parcelamento do solo possibilitou uma nova ocupação e uso dos terrenos – a produção e a expansão das áreas urbanizadas é o principal resultado observado.

É interessante notar que as ações do Estado e do capital, aqui consideradas, aparentemente são corroboradas pela população em geral, isto é, não se restringe a uma vontade das elites econômicas e políticas. É como se não acontecesse o que Gonçalves (2001) denomina de divórcio entre sociedade e Estado, onde os interesses da população local costuma não ser levado em conta, como nos revela a história de dominação e apropriação da região Amazônica. Por exemplo, na anexação da Amazônia ao Brasil em 1823, as elites regionais se uniram às nacionais, por causa de um objetivo comum: a manutenção da escravatura, enquanto que a maioria, formada por caboclos e índios, não tinha esse posicionamento; mesmo assim, a população, representada especialmente na revolução dos cabanos, não foi atendida em suas reivindicações.

Quando o Estado instituiu a RMM intencionou uma integração administrativa dos municípios, firmando legalmente as relações de interdependência nas decisões políticas, econômicas e sociais, enfim, da gestão do espaço urbano-regional. Cada administração local não está mais isolada, suas deliberações, a partir de então, passam a considerar a formação desse novo ente político-administrativo, de sua nova condição territorial.

Temos o entendimento, entretanto, de que a constituição de uma região metropolitana não era e nunca foi uma necessidade ou uma solução para o desenvolvimento social e econômico das cidades circunvizinhas a Manaus. Pelo que podemos avaliar, pelo menos em relação aos municípios que analisamos nessa tese, as melhorias esperadas em função da RMM, mesmo após cinco anos de sua criação, permanecem apenas no campo dos discursos.

Por sua vez, o posicionamento oficial de que a implantação de infraestrutura, como a ponte Rio Negro, visa reduzir as desigualdades regionais e gerar desenvolvimento é contraditório, pois, como vimos, os ajustes no espaço deram maior fluidez à circulação do capital, da mercadoria, da força de trabalho, produzindo assim a valorização e uma nova hierarquização do espaço urbano-regional. Nesse sentido; a reestruturação produzida pelas ações do Estado e do capital muito se assemelham às ações de implantação de projetos e construção de infraestruturas no passado, as diferenças das ações atuais estão nas tecnologias empregadas, nas ferramentas utilizadas, na dimensão e expressividade dos efeitos, contudo as práticas espaciais são as mesmas de outrora.

Por fim, reiteramos que a ponte Rio Negro foi o principal instrumento para afirmação da RMM, uma vez que ela possibilitou pelo menos entre Manaus e Iranduba a interação espacial e, mais, nos traz a perspectiva de uma integração da mancha urbana dessas cidades. As novas possibilidades de distribuição e circulação do capital, dos produtos e das mercadorias foram ampliadas nesse espaço urbano-regional, graças à nova infraestrutura, o que tornou possível também o aumento do número de clientes e consumidores, que por sua vez está associado aos fluxos no território.

As transformações socioespaciais que observamos nos municípios de Iranduba e Manacapuru são decorrentes da coadunação de interesses e ações do Estado e do capital, como também são influenciadas por determinantes do próprio espaço urbano-regional. Os fluxos que fazem a interação e cooperam para a integração da mancha urbana de Manaus com Iranduba estão relacionados às condições antes existentes e com as que passaram a existir com esse processo de reestruturação. Portanto, a integração que se verifica atualmente entre essas cidades não é nova, é sim consequência de um processo histórico reforçado pela construção da ponte Rio Negro e pela instituição da Região Metropolitana de Manaus.

Referências

AB'SÁBER, Aziz Nacib. A cidade de Manaus: primeiros estudos. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, n. 15, p. 18-45, 1953.

ACCIOLY, Vera Mamede. Mobilidade e expansão urbana na Região Metropolitana de Fortaleza: da concentração a dispersão urbana. In: COSTA, Maria Clélia Lustosa; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia, [org.] *Vulnerabilidade socioambiental na Região Metropolitana de Fortaleza.* Edições UFC. Fortaleza, 2009.

ADORNO, Sérgio. Exclusão socioeconômica e violência urbana. *Sociologias* [online]. 2002, n. 8, pp. 84-135. ISSN 1517-4522. http://dx.doi.org/10.1590/S1517-45222002000200005. Acesso em: jan./2013.

ALEXANDRE, M., LIMA, G. T., & CANUTO, O. Distribuição espacial da atividade bancária no Brasil: Dimensões e Indicadores. *Revista Nova Economia*, 15(1):11-33. jan-abril, 2005.

ANDRADE, Thales de. A natureza brasileira nos anos 70: a estética agressiva de Amaral Netto, o Repórter. *Terra Brasilis Revista de História do Pensamento Geográfico*, Ano V, n. 6 – *Representações Geográficas*. n. 6, 2004 p. 153-172

BARROS, Cimone. *Renda de 'lancheiros' cai 90% após a inauguração da ponte Rio Negro*. A CRÍTICA. Manaus, 15 Nov. 2011. Disponível em: http://acritica.uol.com.br/manaus/Manaus-Amazonas-Amazonias-Renda-economia-Ponte_Rio_Negro-Voadeiras-Transporte_Fluvial-interior-Iranduba_0_591540930.html. Acesso em: 11 Fev. 2012.

BECKER, Berta Koiffmann. *Amazônia: geopolítica na virada do III milênio.* Garamond. Rio de Janeiro, 2009.

BECKER, Berta Koiffmann. Redefinindo a Amazônia: o vetor tecno-ecológico. (pp. 223-244) In: CASTRO, I. et al. (org.): Brasil. *Questões atuais da reorganização do território.* Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 2008. 4ª ed.

BECKER, Berta Koiffmann. *Reflexões sobre políticas de integração nacional e desenvolvimento regional*. Ministério da Integração Nacional/ Secretaria de Desenvolvimento Regiona, set, mimeo. Brasília, 2000.

BECKER, Berta Koiffmann. Síntese do Processo de Ocupação da Amazônia, lições do passado e desafios do presente. In: *Brasil, Ministério do Meio Ambiente. Causas e Dinâmicas do Desmatamento na Amazônia*. Brasília, 2001.

BRANDÃO, Carlos Antônio. *Território e Desenvolvimento: as múltiplas e desenvolvimento entre o local e o global.* Editora da Unicamp. Campinas, 2007.

CABRAL, M. Habitação e questão social – análise do caso brasileiro. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona*: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (26). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-26.htm> [ISSN: 1138-9788].

CAMARGO, Aspásia; COPABIANCO, João Paulo R.; et all (Orgs.) *Meio Ambiente Brasil – avanços e obstáculos pós-Rio 92.* FGV – ISA. São Paulo, 2004.

CARDOSO, Fernando Henrique; MÜLLER, Geraldo. *Amazônia:* expansão do capitalismo. Naea/EDUFPA, 2002. 2.ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1978.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A (re)produção do espaço urbano*. 1ª reimpr. Edusp. São Paulo, 2008.

CHAVES, Maria do Céu Câmara. *Iranduba: ribeirinhos na travessia produzida – análise de um projeto para populações no estado do Amazonas*. Dissertação de Mestrado. Instituto de Estudos Avançados em Educação. Fundação Getúlio Vargas. Rio de Janeiro, 1990.

CORRÊA, Roberto Lobato. A *periodização da rede urbana da Amazônia*. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, RJ, v.49, n.3, p.39-68, jul. 1987.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço: um conceito-chave na geografia. In: CASTRO, Iná et al (Orgs.) (Orgs.) *Geografia, conceitos e temas.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano.* Editora Ática, Série Princípios, 3ª edição, n. 174, São Paulo, 1995.

DIEGUES, Antônio Carlos Sant'Ana (org.) *Povos e Águas: inventário de áreas úmidas***.** 2ª ed. São Paulo: Núcleo de Apoio à Pesquisa sobre Populações Humanas e Áreas Úmidas Brasileiras, USP, 2002.

DOLLFUS, Olivier. *O espaço geográfico.* Difusão Européia do Livro, 1972.

FERREIRA NETO, Francisco. *O problema amazônico*. [Belém] Of. gráf. da Revista de Veterinária, 1942, 80 p .il.

GOLDEMBERG, José e MOREIRA, José Roberto. Política energética no Brasil. *Revista de Estudos Avançados*. set./dez. 2005, vol.19, no.55, p.215-228. ISSN 0103-4014.

GOMES, Luana. *Ponte Rio Negro impulsiona setor imobiliário em Iranduba*. A CRÍTICA, Manaus, 22 Ago. 2012. Disponível em: http://acritica.uol.com.br/manaus/Manaus-Amazonas-Amazonia-cotidiano-economia-Iranduba-Setor_Imobiliario-Sinduscon-construcao_civil-gargalos_0_760123992.html. Acesso em: 23 Set. 2012.

GOMES, Maria Terezinha Serafim. *O processo de reestruturação produtiva em cidades médias do oeste paulista: Araçatuba, Birigui, Marília, Presidente Prudente e São José do Rio Preto.* Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana. FFLCH-USP, São Paulo, 2007.

GOTTDIENER, Mark. [1993] *A produção social do espaço urbano.* Edusp. 2ª ed. São Paulo, 2010.

HARVEY, David. *O enigma do capital: e as crises do capitalismo.* Tradução de João Alexandre Peschanski. – São Paulo, Boitempo , 2011.

IANNI, Otávio. *Estado e Capitalismo.* São Paulo: Brasiliense, 2004. 2a ed.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2010. Disponível em: http://www.censo2010.ibge.gov.br.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa de Informações Básicas Municipais. Perfil dos Municípios Brasileiros. Finanças Públicas 1998-2000. Rio de Janeiro, 2004.

IPAAM – Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas – *Plano de Manejo da Estação Ecológica Anavilhanas* / Fase 2, IBAMA/Fundação Djalma Batista/IPAAM, 1997.

IPEA – *Perspectivas do desenvolvimento brasileiro*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Série Eixos Estratégicos do Desenvolvimento Brasileiro, livro 10. Brasília, 2010.

ISA – Instituto Socioambiental. *Parque Nacional de Anavilhanas*. Disponível em: http://uc.socioambiental.org/uc/564. Acesso em dez./2012.

LEFEBVRE, Henri. *Espaço e Política.* Ed. UFMG. Belo Horizonte, 2008.

LEFEBVRE, Henri. The production of Space. Translated by Donald Nicholson-Smith. United States, Blackwell Publishing, 1991.

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. (Versão on-line, site da Revista).

LENCIONI, Sandra. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales.* Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm. 245 (07). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24507.htm> [ISSN: 1138-9788]

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo Metrópole: território e sociedade. In: SILVA, Cátia Antônia da; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. (Orgs.). *Metrópole: governo, sociedade, sociedade e território*. Rio de Janeiro: DP&A: Faperj, 2006.

LENCIONI, Sandra. Reestruturação: uma noção fundamental para o Estudo das Transformações e Dinâmicas Metropolitanas. In: CD ROM *Anais do VI Encontro de Geógrafos da América Latina.* Buenos Aires, 1998.

LOUREIRO, Antonio. *A grande crise.* Editora Valer. Manaus, 2004.

MAGNENTI, Renata. *Caixa Econômica lança projeto de casas populares para interior do AM.* A CRÍTICA Manaus, 12 Maio 2012. Disponível em: http://acritica.uol.com.br/noticias/Manaus-Amazonas-Amazonia-Caixa-Economica-populares-interior-AM_0_698930108.html Acesso em: 15 Maio 2012.

MARINHO, Jhemisson. *Na expectativa pela ponte, lotes irregulares crescem em Iranduba.* Diário do Amazonas. Manaus, 18 Jul. 2010. Disponível em: http://www.d24am.com/noticias/amazonas/na-expectativa-pela-ponte-lotes-irregulares-crescem-em-iranduba/3289 Acesso em: 30 Set. 2012.

MATTOS, Carlos A. Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existia sigue existiendo. EURE. *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales.* Santiago, v. XXV, n 76, 2000. p. 29-56. (versão on-line, site da revista)

MEDEIROS, Rodrigo; ARAÚJO, Fábio França Silva (Organizadores). *Dez anos do Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza: lições do passado, realizações presentes e perspectivas para o futuro.* Brasília: MMA, 2011. 220 p.

MELLO, Neli Aparecida de; THÉRY, Hervé. A armadura do espaço amazônico: eixos e zoneamentos. *Revista ALCEU* - v.1 - n.2 - pg 181 a 214 - jan./jul. 2001.

MELLO, Neli Aparecida. *Políticas Territoriais na Amazônia*. Annablume. São Paulo, 2006.

OLIVEIRA Jr., Antônio. Amazônia; gênese de uma região de planejamento. In: OLIVEIRA, José Aldemir; ARAGÒN, Luis Eduardo. (Orgs.) *Amazônia no Cenário Sul-Americano.* EDUA. Manaus, 2009.

OLIVEIRA, José Aldemir de. *Crônicas de Manaus.* Manaus. Ed. Valer, 2011. 112p.

OLIVEIRA, José Aldemir. *Cidades na Selva*. Ed. Valer. Manaus, 2000.

PDRMM – Plano de Desenvolvimento Sustentável e Integrado da Região Metropolitana de Manaus 2010-2020. Governo do Estado do Amazonas. Secretaria da Região Metropolitana de Manaus. Consórcio VETEC/VALENTE, 2010.

PINHEIRO, Andréa de Cássia Lopes, et al. Dinâmica Urbana do Estado do Pará. In: PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; FURTADO, Bernardo Alves. (Org.) *Dinâmicas urbano-regional: rede urbana e suas interfaces.* IPEA, Brasília, 2011.

PORTELA, Lilian. *Crescem os índices de criminalidade nos municípios de Iranduba e Novo Airão.* Diário do Amazonas. Manaus, 26 Set. 2012. Disponível em: http://www.d24am.com/noticias/amazonas/crescem-os-indices-de-criminalidade-nos-municipios-de-iranduba-e-novo-airao/69655 Acesso em: 29 Set. 2012.

RODRIGUES, Eduardo Paschoal; PINHEIRO, Eduardo da Silva. O desflorestamento ao longo da rodovia BR-174 (Manaus/AM – Boa Vista/RR). *Sociedade e Nataureza,* Uberlândia, v. 23, n. 3, Dec. 2011. Acesso em 11 de fevereiro de 2012. http://dx.doi.org/10.1590/S1982-45132011000300011.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.* Hucitec/Edusp. São Paulo: (1996) 4ª edição, 2008.

SANTOS, Milton. *A totalidade do diabo: como as formas difundem o capital e mudam as estruturas sociais*. São Paulo, Hucitec, 1977, Disponível em: http://miltonsantos.com.br/site/wp-content/uploads/2011/08/a-totalidade-do-diabo-como-as-formas-geograficas-difundem_miltonsantos1977.pdf

SANTOS, Milton. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo, Edusp, 2002.

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos teórico e metodológico da geografia*. São Paulo. Hucitec,1988.

SANTOS, Milton. *Técnica, Espaço, Tempo Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional.* São Paulo. Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. *Espaço e Método*. *São Paulo*: Studio Nobel, *1985*.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro, São Paulo, Record, 2001.

SCHOR, Tatiana; COSTA, Daniele Pereira da. *Rede Urbana na Amazônia dos Grandes Rios: Uma Tipologia para as cidades na calha do rio Solimões – Amazonas-AM.* Disponível em: http://www.nepecab.ufam.edu.br. Acesso em 22 de out. 2008.

SCOTT, A.J.; AGNEW, J.; SOJA, E.W.; STORPER, M. Cidades-regiões globais. *Espaço e Debates.* nº 41, p.11-25, 2001.

SERRE, Agnes. *A gestão ambiental urbana na Amazônia: um investimento de longo prazo da política pública.* Centro de Desenvolvimento Sustentável – UnB. Disponível em: http://www.ecoeco.org.br/conteudo/publicacoes/encontros/iv_en/mesa4/11.pdf. UnB, 2003.

SINGER, Paul. 1932. *Economia Política da Urbanização.* 2. Ed. 1ª reimpressão. Contexto: São Paulo, 2010.

SIOLI, Harold. *Amazônia: Fundamentos de ecologia da maior região de florestas tropicais.* Tradução de Johann Becker. Petrópolis-RJ, Editora Vozes, 1985.

SMITH, Neil. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. *GEOUSP*, 2007, Nº 21, p. 15-29.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *Fobópole o medo generalizado e a militarização da questão urbana*. Bertrand Brasil. Rio de Janeiro, 2008.

TRINDADE Jr., Saint-Clair Cordeiro. Agentes, Redes e Territorialidades Urbanas. *Revista Território*. n. 5, jul./dez. 1998. Disponível em: http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/05_3_trindade%20jr.pdf

TRINDADE Jr., Saint-Clair Cordeiro. Cidades na floresta: os "grandes objetos" como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros – IEB n51 2010 mar./set. p. 113-137.*

TRINDADE Jr., Saint-Clair Cordeiro. Pensando a concepção de Amazônia. In: SILVA, José Borzacchiello; LIMA, Luiz Cruz; ELIAS, Denise. (Orgs.) *Panorama da Geografia Brasileira I***.** Editora Annablume. São Paulo, 2006.

VILLAR, Rosana. *Comerciantes de Rio Preto da Eva e Presidente Figueiredo investem em Iranduba*. Diário do Amazonas. Manaus, 13 Fev. 2012. Disponível em: http://www.d24am.com/noticias/economia/comerciantes-de-rio-preto-da-eva-e-presidente-figueiredo-investem-em-iranduba/50208. Acesso em: 13 Fev. 2012.