

# REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS: CARACTERÍSTICAS E DILEMAS DO DESENVOLVIMENTO DE UMA REGIÃO METROPOLITANA NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

CAVALCANTE, Katia Viana <sup>1</sup>;  
FRANCHI, Tassio <sup>2</sup>;  
LOPES, Rute Holanda <sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Professora, Universidade Federal do Amazonas, Doutora em Desenvolvimento Sustentável.

<sup>2</sup> Professor, Escola Comando e Estado-Maior do Exército, Doutor em Desenvolvimento Sustentável.

<sup>3</sup> Professora, Universidade Federal do Amazonas, Doutoranda em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia.

## RESUMO

A criação de regiões metropolitanas é uma tendência que vem a atender demandas político-administrativas das entidades municipais modernas, e geralmente conurbadas. As cidades e comunidades amazônicas apresentam características singulares e isto se expressa também na constituição da Região Metropolitana de Manaus-RMM. As dimensões amazônicas distanciam os centros urbanos que tornam-se pequenos diante da área rural. Manaus destaca-se como polo produtivo, mercado consumidor e atrator de mão de obra. Os demais municípios têm como principal atividade produtiva a agricultura e tornam-se fornecedores naturais destes produtos para a capital Manaus. O presente texto aponta relações entre as características urbanas, rural, e ribeirinhas das cidades e comunidades inseridas na RMM e os dilemas ao planejamento regional decorrentes das mesmas. Sua metodologia baseou-se em entrevistas com gestores públicos, pesquisa de campo e documental, além do embasamento bibliográfico.

**Palavras-chave:** Amazônia; Planejamento Regional; Cidades Amazônicas;

## **ABSTRACT**

The creation of metropolitan areas is a trend that has to meet political and administrative demands of modern municipalities, and generally conurbation. Cities and Amazonian communities have unique characteristics and this is also expressed in the constitution of the metropolitan region of Manaus-RMM. This text points out relations between urban, rural characteristics, and riverside towns and communities within the RMM and dilemmas for regional planning derived therefrom.

**Keywords:** Amazon; Regional Planning; Amazon cities

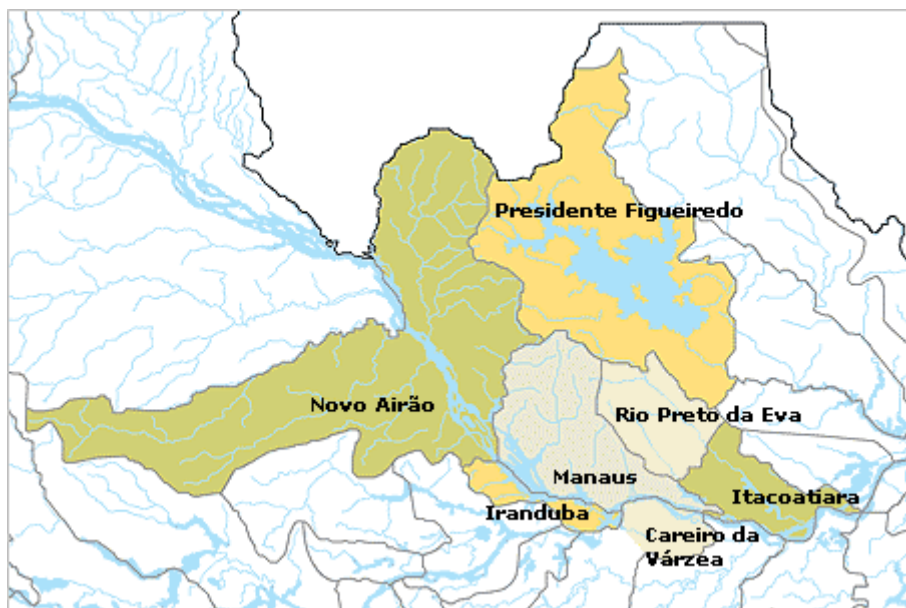
## **1. INTRODUÇÃO**

As cidades na Amazônia brasileira são particulares em diversos aspectos quando comparadas às demais cidades do Brasil. Entretanto, para atender a lógica administração e legislação pública que regula repassas e isenções fiscais, dentre outros benefícios, por vezes essas cidades se voltam para modelos de organização aparentemente exógenos às características locais. Este é o caso da região Metropolitana de Manaus-RMM.

E neste contexto destaca-se a Região Metropolitana de Manaus – RMM, formada pelos municípios de Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Manaus, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Novo Airão (ver Mapa 1), que possui uma espacialidade peculiar composta de grande extensão territorial com grandes vazios populacionais entre os seus centros urbanizados que totalizam oito municípios. Dentre esses centros urbanos Manaus abriga mais de 80% da população metropolitana, além de concentrar a produção industrial, sendo está sua grande atratividade.

Além da capital, as cidades de Itacoatiara e Manacapuru também se apresentam como polos atratores devido a sua localização e maior desenvolvimento urbano (SCHOR, 2007), proporcionando maior infraestrutura urbana e de serviços para atendimento da população local e dos municípios circunvizinhos.

## Mapa 01 – Região Metropolitana de Manaus



Fonte: SRMM, 2010.

Com exceção de Manaus, os demais municípios têm a característica de serem responsáveis pelo abastecimento de produtos agropecuários e de mão-de-obra para a capital. Esses municípios, mesmo estando próximos a capital, apresentam um grau de desenvolvimento muito menor e grande fragilidade econômico-social, devido à escassez de agentes geradores de renda e a facilidade de migração. Esse quadro se agrava ao afastar-se do perímetro urbano destes municípios em direção as diversas comunidades rurais que estão localizadas as margens de rios e/ou estradas e vicinais. Nesses locais, o acesso a bens e serviços torna-se muito difícil, as expectativas diminuem e aumentam os riscos sociais.

As cidades menores, bem como as pequenas comunidades<sup>1</sup> quase sempre são pequenos núcleos com pouca infraestrutura, e tendo como principal fonte de renda os repasses dos governos estadual e federal. Embora possuam “núcleos urbanos”, a população se dedica a atividades rurais como agricultura, pesca e extrativismo, dispendo de pouca, ou nenhuma, infraestrutura de apoio para o beneficiamento da produção, vendida *in natura* para atravessadores.

---

<sup>1</sup> Comunidades são unidades político-administrativas onde se agregam principalmente grupos de parentesco por consanguinidade e afinidade (CAVALCANTE, 2013).

E, dessa forma não é mais possível falar do rural e do urbano com as mesmas peculiaridades, essa nova realidade cede lugar as chamadas ruralidade e urbanidades, que ocorrem justamente quando essas áreas passam a influenciar na maneira de viver, nos costumes, nas ações e organização do espaço. Sendo necessário, portanto, o fortalecimento econômico e aparelhamento social destes núcleos. De forma que haja um equilíbrio urbano-rural entre os municípios que compõem a RMM, como forma reduzir e em alguns casos inverter o fluxo migratório rumo a capital. Mantendo, por conseguinte a cultura e os laços do homem rural/florestal com a terra/floresta. Desta forma o escopo deste texto é caracterizar o habitat das principais comunidades relacionando-as com os eixos do Plano Diretor da RMM, e, apresentando de forma livre, os dilemas à real integração destas comunidades na RMM.

### **O EIXO RIO VERSUS O EIXO ESTRADA: Um histórico**

A Região Metropolitana de Manaus possui inúmeras características que a diferenciam das demais regiões metropolitanas, tanto em relação a aspectos socioeconômicos e demográficos quanto ambientais e geográficos. Por um lado, observam-se baixa densidade demográfica e distribuição desigual da população e da renda, hábitos de consumo e cultura diversificados, bem como grandes espaços de usos restritos protegidos pela legislação ambiental. Por outro lado, verificam-se grandes problemas na circulação de pessoas e mercadorias, em virtude das grandes distâncias e, principalmente, de um sistema de transporte precário, composto por poucas estradas em mau estado de conservação e um sistema de rios e, no geral, pequenos portos (apenas Manaus e Itacoatiara possuem terminais portuários voltados à exportação).

Historicamente, o processo de ocupação humana e urbanização da Amazônia ocorreram em ciclos, com períodos de grande migração, seguidos de períodos de esvaziamento ou estabilidade. A linearidade não foi uma das características predominantes deste processo e os motivos desses períodos estão relacionados às mudanças nos cenários econômicos e políticos. Sendo os principais processos atratores populacionais: os ciclos da borracha e a

implantação da Zona Franca de Manaus-ZFM. Os ciclos da borracha (1880-1912 e 1942-1945) tiveram um papel fundamental na ocupação da Amazônia, uma vez que muitas cidades surgiram ou se fortaleceram a partir dos grandes seringais. Para Benchimol (1992), esse foi o início da explosão urbana da Amazônia.

O comércio da borracha impôs por suas rotas comerciais e principais centros produtores a forma dendrítica desta rede proto-urbana, que se relacionava com as áreas de maior produtividade nas várzeas e circulação de mercadorias. A evolução desta estrutura fez surgir uma urbanização hierárquica, com diferenciação entre as cidades de maior porte e o conjunto de menor, criando uma relação de dependência mantida, em alguns casos, até hoje exemplo; Manacapuru, localizada no rio Solimões e Itacoatiara localizada as margens do rio Amazonas.

Na década de 1960, intensificou-se a ocupação urbana por processos diferenciados, mas ligados ao desenvolvimento regional, com destaque para a criação da Zona Franca de Manaus, em 1967. As políticas de desenvolvimento da região expressa pelos projetos de colonização e investimentos em infraestrutura desencadeou um processo de ocupação com a chegada de imigrantes do nordeste e sul do Brasil, principalmente. A ZFM potencializou o processo de migração interna no Estado do Amazonas, atraindo os moradores dos demais municípios para a capital. A ZFM estimulou o crescimento da capital do Estado do Amazonas, centrando nas indústrias de produtos eletroeletrônicos ali instalados. A população migrante se aglomerou na periferia de Manaus, com velocidade muito maior do que desenvolvimento da infraestrutura urbana, gerando inúmeros problemas sociais.

De um modo geral, o crescimento urbano deixou de ser do tipo cidade primaz para dar lugar à urbanização regional. Espacialmente identificou-se: a substituição do padrão dendrítico pelos eixos viários. Como resultado, obteve-se a concentração dos núcleos urbanos ao longo dos dois eixos: fluvial e viário, desenhando um macrozoneamento regional. Esses núcleos urbanos diferem entre si: (i) os criados às margens das estradas, que se constituem nas novas espacialidades urbanas da Amazônia a partir dos anos 1970, em decorrência da construção de novos eixos de circulação, que são os vetores de expansão da

fronteira onde projetos de colonização e desenvolvimento públicos e privados são instalados; (ii) os núcleos tradicionais as margens dos rios, em sua grande maioria, pequenas cidades que tem suas dinâmicas atreladas a floresta e a água.

Nas pequenas cidades amazônicas, localizadas em meio da floresta e às margens dos rios, os habitantes deste espaço podem ser levados inconscientemente a estabelecer a dimensão de espacialidade a partir do encantamento da realidade física. O porto é o intermédio entre o rio, a floresta e a cidade, fortalecendo a identidade do homem amazônida com a água. É quase sempre assim que se chega à maioria das cidades ribeirinhas e delas se tem a primeira impressão, que nem sempre é a definitiva. A concretude de um arruamento caótico, de equipamentos urbanos inexistentes ou inadequados, mostra a outra realidade dessas pequenas cidades com crescimento atrelado a políticas públicas exógenas, que muitas vezes ignoram as necessidades endógenas. Esta realidade também se aplica as comunidades com acesso viário, visto que as grandes distâncias e o precário estado das vias de acesso dificultam melhorias e a comunicação entre o centro e a periferia da região.

Tanto nas pequenas cidades dos beiradões, como nas comunidades localizadas em vias secundárias, percebe-se uma serie de ausências: serviços, espaços de lazer, informação, saneamento urbano, educação de qualidade, atendimento médico e odontológico regular, dentre outros que estruturam condições dignas de vida. A problemática da oferta de serviços no Amazonas é, sobretudo, uma questão de acessibilidade, não podemos perder de vista a extensão territorial do Estado e seus gargalos na rede de transportes.

Atualmente, a urbanização da região encontra-se em fase de estruturação, a dinâmica das cidades ainda é muito intensa, ocasionando processos migratórios localizados, mas capazes de mudar os cenários pela criação de assentamentos, com processos de desmatamento e ocupação de margens de rios, mas principalmente próximo as redes viárias.

Mesmo nas pequenas cidades, em pouco mais de uma geração, as informações tornaram-se mais ágeis, pois os lugares foram atingidos por tecnologias que possibilitaram maior circulação de ideias e o acesso à modernização. Isso contribuiu concreta e subjetivamente para o surgimento de

novo processo urbano, o qual já se apresenta complexo. Em consequência, há mudanças de proporções espantosas tanto positivas como negativas.

De um lado, as cidades passam a ser associada às ideias do novo, do moderno; de outro, passam a ser associadas à baixa qualidade de vida, epidemias, inércia e lugar da destruição e da violência, as quais sempre ganham adjetivação que as associa ao espaço urbano. As comunidades afastadas da capital embora não usufruam das facilidades de uma grande cidade são influenciadas pelos padrões de consumo e valores advindos da capital meios dos sistemas de comunicação (televisão e a internet). Os quais levam os jovens e adolescentes a reproduzirem, ou almejem, modelos sociais diferentes da sua realidade conectada ao mundo rural/florestal.

### **O Eixo Estrada**

Dentro da RMM a realidade atual apresenta estrutura de rodovias estaduais e federais que dão acesso a vias secundárias onde se localizam as comunidades e pequenas propriedades, que são as unidades produtoras que abastecem a capital e a área urbana do próprio município. Essas unidades têm características diversas, podendo ser encontradas lado a lado grandes propriedades com maquinários e tecnologias atuais e propriedades familiares que utilizam técnicas rudimentares e necessitam do apoio do governo para escoamento da produção. Estas pequenas unidades também se apresentam como membros de cooperativas/associações, de forma a beneficiar-se destas organizações para adquirir equipamentos para escoamento e beneficiamento da produção, agregando valor ao produto final e renda ao pequeno produtor.

Essas comunidades têm características distintas, em vicinais que ligam comunidades que também tem acesso ao rio, o centro urbanizado localiza-se a margem do mesmo sendo um elo de acesso aos ribeirinhos e aos moradores das estradas. Neste centro, moram famílias cujos membros trabalham na rede pública de educação, saúde, entre outros equipamentos sociais disponíveis, bem como famílias que possuem casas na comunidade e áreas cultivadas nos ramais<sup>2</sup> ou ao longo dos rios. Nestas comunidades há um núcleo bem definido com escolas, postos de saúde, unidades de fornecimento de água e energia,

---

<sup>2</sup> Ramais é o nome local para vias de acesso às comunidades ou propriedades rurais, sendo geralmente de terra e podendo suportar a passagem de veículos, ou não.

telefonia pública, igrejas, mercadinhos, entre outros. As casas em sua grande maioria são de madeira ou mista.

As comunidades com acesso exclusivo pela rede viária têm características distintas. As mais próximas aos centros urbanos apresentam unidades de vários portes e usos. Destacam-se o grande número de sítios e chácaras, com pouca produtividade e operadas por caseiros a serviço dos proprietários, sendo no geral sítios destinados ao lazer familiar. Além dessas encontram-se ainda pequenas unidades familiares com produção agrícola, cujo excedente é escoado para as cidades mais próximas ou ainda para capital. Em alguns ramais também se destaca a presença de grandes propriedades com produção em larga escala, geralmente voltadas para o atendimento do mercado da capital. Nesses ramais, geralmente os equipamentos sociais são escassos, restringindo-se muitas vezes a apenas escola de ensino fundamental, pequenos comércios e algumas igrejas ou templos, espalhadas aleatoriamente, sem um núcleo bem definido e com associações desarticuladas ou inexistentes.

As comunidades mais distantes dos núcleos urbanos possuem em sua grande maioria unidades produtoras familiares, com baixa ou média produtividade e com características de sustento familiar. Com pouca estrutura disponível, sendo usuárias dos serviços de escoamento oferecidos pela prefeitura. Nestas comunidades também são encontradas, embora com menor frequência, grandes unidades produtoras que contam com infraestrutura própria e uso de tecnologias que garantem maior produtividade e melhor escoamento da produção.

## **O Eixo Rio**

As cidades e comunidades atreladas ao eixo dos rios têm suas dinâmicas estreitamente associadas ao regime das águas, pois sofrem influências dele em maior ou menor grau. Para compreender isso classificamos esses núcleos urbanos em três categorias de acordo com a sua localização geográfica:



- Comunidade Insulares - localizadas nas ilhas de várzea<sup>3</sup>, sem acesso direto aos solos de terra firme;
- Comunidade de Margem - estão localizadas entre os solos de várzea e de terra-firme e, portanto, desfrutam do acesso direto aos dois ecossistemas;
- Comunidade Insulares - localizadas nas ilhas de várzea<sup>4</sup>, sem acesso direto aos solos de terra firme;
- Comunidades de Terra-firme - localizadas em áreas mais altas, próximas ao sistema de várzea.

A desagregação da população cabocla do Amazonas analisada em três categorias de acordo com a paisagem – insular, de margem e de terra-firme revela um fato de suma importância. Tanto as populações de várzea como as de terra firme utilizam recursos dos dois ambientes sempre que possível. Residentes de comunidades de terra firme, localizadas próximas as áreas dos lagos também desfrutam de acesso aos recursos aquáticos. Da mesma forma, residentes de comunidades de várzea localizados a margem do rio são favorecidos pelo acesso direto a alguns recursos de terra-firme. Ou seja, os recursos de várzea não são explorados apenas por residentes de várzea e vice versa. Portanto, a divisão dicotômica entre “várzea” e “terra-firme”, é inapropriada para definir relações entre o acesso e os recursos e, conseqüentemente, estratégias de uso de recursos.

Quando analisadas por categoria de comunidade, a proporção das atividades econômicas apresenta uma variação marcante. A pesca comercial é muito importante nas comunidades insulares. Grau de especialização e de diversificação das atividades é outro diferencial das comunidades. As comunidades insulares apresentam o grau mais elevado de especialização na pesca comercial. A agricultura especializada é mais presente em comunidades de terra-firme. A criação exclusiva de gado não varia entre as diferentes categorias de comunidades.

---

<sup>3</sup> Por área de Várzea se compreende a área de inundação sazonal de acordo com os regimes de cheia e enchente da bacia amazônica. A Terra-firme é aquela que esta em uma cota altimétrica maior que a media dos níveis de água durante o período das enchentes (ou cheias) dos rios.

<sup>4</sup> Por área de Várzea se compreende a área de inundação sazonal de acordo com os regimes de cheia e enchente da bacia amazônica. A Terra-firme é aquela que esta em uma cota altimétrica maior que a media dos níveis de água durante o período das enchentes (ou cheias) dos rios.

Na verdade, as estratégias econômicas desenvolvidas pelas comunidades de margem são mais similares aquelas observadas em comunidades de terra-firme do que em comunidades insulares. As populações que vivem em comunidade insulares enfrentam limitação de acesso a recursos de terra-firme, e dependem principalmente de recursos da várzea. Por outro lado, populações que vivem a margem do rio são duplamente favorecidas pelo acesso físico direto aos recursos de várzea e de terra-firme e, desta forma, apresentam a maior proporção de economia familiar mista, envolvendo pesca, agricultura e criação de animais.

A diferença entre as comunidades insulares e de margem é fundamental para se entender a dinâmica de respostas as novas oportunidades econômicas. O entendimento dos fatores que mediam esses níveis contribui para a compreensão dos problemas de desenvolvimento rural, incluindo políticas de crédito e incentivos, produção e comercialização, arranjos de mão de obra e controle de capital, e os mecanismos sociais de interação entre unidades familiares, comunidades e regionais.

O uso da terra e dos sistemas de produção não ocorre linearmente. A intensificação da produção agrícola não se desenvolve uniformemente como se dependente de um único fator (crescimento populacional ou demanda de mercado). Ela acontece como uma interação desses fatores com outras variáveis como dinâmicas populacionais internas, incentivos e oportunidades de fontes externas (incentivos de projetos de desenvolvimento e oportunidades de mercado). Deste modo a intensificação e a dinâmica de uso da terra respondem a processos multilíneares que combinam variáveis operando em escalas, regionais, locais de unidade domésticas e individuais.

Produtores rurais têm percebido mudanças nas oportunidades de mercado, ocorrendo dentro de uma Amazônia cada vez mais urbanizada e internacionalmente integrada, e têm agido no sentido de aproveitar estas oportunidades, por meio da intensificação dos sistemas de produção, do uso de sua base de conhecimento (técnicas de produção). Ao mesmo tempo, produtores e comunidades se aproveitam dos incentivos de projetos de desenvolvimento e subsídio de crédito quando disponíveis. Por exemplo, produtores ribeirinhos tem se aproveitado a oportunidade de mercado para

intensificar a produção do fruto do açaí por meio do manejo da floresta de várzea, associados à técnica de plantas agroflorestais.

Entretanto, no nível da unidade doméstica, a habilidade de tirar proveito das oportunidades do mercado é influenciada pela estrutura da posse da terra, pelo acesso aos mercados e aos meios de comercialização.

De um modo geral, os pequenos agricultores da RMM buscam se inserem na economia regional em resposta a oportunidades e ao acesso a mercados consumidores. A posse da terra e a infraestrutura disponível para processamento e comercialização e o acesso ao mercado consumidor, contudo, permanecem sendo um fator significativo de **impedimento** no que concerne a rentabilidade econômica e melhoria de condição de vida.

### 3. LOCALIDADES E EIXOS DE DESENVOLVIMENTO DA RMM

As formações populacionais encontradas no Amazonas e principalmente na Região Metropolitana de Manaus são constituídas de maneira e com objetivos diferentes. Entretanto ao serem analisadas notam-se características na sua formação que permitem enquadrá-las dentro dos modelos de urbanização existentes na literatura.

Considerando-se os diversos contextos e contingência, identificando padrões espaciais de organização, os maiores adensamentos urbanos, a organização de acordo com sua geografia, história e relações externas. O modelo proposto por Becker (1985) que aponta alguns padrões de urbanização regional, baseando-se na diversidade das relações Estado - sociedade civil, nas formas de apropriação da terra e na organização dos mercados de trabalho:

- **Urbanização espontânea** - ação indireta do Estado: estradas e incentivos fiscais, povoados e vilas dispersos dominados por centros regionais e ausência de cidades médias;
- **Urbanização dirigida** - executada pelo Estado ou companhias colonizadoras. Fundamentada no Urbanismo rural do INCRA que consistia de um sistema de núcleos urbanos-rurais hierarquizados;
- **Urbanização por grandes projetos** - Fronteira de recursos isolada, desvinculada com a região, parte de organização transnacional. Depende de bases urbanas para instalações, residência de trabalhadores nas

companytown, complementada por favelões que abrigam a mão-de-obra temporária e não especializada;

- **Urbanização em áreas tradicionais** - mantém o padrão onde o centro comanda a rede dendrítica;
- **Comunidade Insulares** - localizadas nas ilhas de várzea, sem acesso direto aos solos de terra firme;
- **Comunidade de Margem** - estão localizadas entre os solos de várzea e de terra-firme e, portanto, desfrutam do acesso direto aos dois ecossistemas;
- **Comunidades de Terra-firme** - localizadas em áreas mais altas, próximas ao sistema de várzea.

Com as características de **Urbanização espontânea** podemos identificar as seguintes aglomerações rurais da RMM: no eixo Leste: as comunidades ao longo da estrada Manaus/Itacoatiara, com destaque para Lindóia, colônia dos japoneses, no eixo Oeste; comunidades ao longo da Rodovia Manuel Urbano e da rodovia de acesso a Novo Airão, com destaque para Manairão; Norte-Sul: todas as comunidades localizadas em ramais e/ou vicinais na estrada de Balbina a AM 174, com exceção dos assentamentos. O Marco Zero, no Careiro da Várzea. No tipo de colonização de **Urbanização dirigida** encontram-se 26 assentamentos. Com destaque para o INCRA/AM que mantém sete projetos de assentamento da reforma agrária: Rio Pardo, Morena, Uatumã e Canoas, localizados no município de Presidente Figueiredo; Iporá e Rainha, no município de Rio Preto da Eva; Tarumã Mirim e Santo Antonio, na região de Manaus. Distrito Agropecuário da Suframa.

Identificamos como **Urbanização por grandes projetos** as Vilas de Balbina e do Pitinga. Localizadas no município de Presidente Figueiredo. Com essas características de **Urbanização em áreas tradicionais** encontram-se na RMM Novo Remanso, Vila Engenho, Lago do Limão e todas as comunidades localizadas as margens dos rios.

Com estas características de **Comunidade Insulares** podemos identificar: Ilha do Careiro, Ilha da Marchantaria, Ilha do Baixio, Ilha da Paciência e todas as ilhas encontradas nas várzeas dos rios Amazonas e Solimões. No padrão de **Comunidade de Margem** encontram-se todas as comunidades nas margens dos Rios Amazonas e Solimões. Exemplo: Costa do Pesqueiro (Manacapuru), Costa do Marrecão (Manacapuru). As **Comunidades de Terra-**

**фирме** da RMM são: Lago do Limão (Iranduba), Paricatuba(Iranduba), Tumbiras (Iranduba), Tupé (Manaus), Vila do Engenho (Itacoatiara), entre outros.

Estas cidades, vilas e comunidades estão distribuídas nos Eixos de atuação da Região Metropolitana de Manaus, que foram pensados no Plano Diretor da RMM. Eles congregam as seguintes características que norteiam suas necessidades e demandas perante a RMM. Abordando de forma sintética cada um destes eixos podemos traçar o seguinte panorama:

- **Eixo Manaus - Rio Preto da Eva** – trecho de estrada já estabelecido com unidades tradicionais familiares. Caracterizado por sítios e fazendas, com presença de empreendimentos de médio e grande porte como granjas e fazendas. Como investimentos de lazer destacam-se o Resort (Golf), e hotéis fazendas, SPA e clubes de lazer. A tendência nos próximos cinco anos, baseando-se no desgastes do solo e no tipo de relevo que exigem grandes investimentos, é que o padrão de empreendimentos deverá ser mantido. Podendo haver uma intensificação nos empreendimentos de lazer melhoramento nas estruturas existentes, migrando de uma estrutura de propriedades familiares para oferta destes serviços ao público da capital manauara. Nos sítios e chácaras localizados nos ramais ao longo deste trecho deverá haver uma redução na pressão imobiliária, uma vez que com a inauguração da ponte sobre o Rio Negro, parte desta demanda migrará para as áreas rurais de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão.
- **Rio Preto da Eva - Itacoatiara** – neste trecho destacam-se a presença de sítios, fazendas e áreas de plantação, com tendência a manutenção do estado atual ao longo da rodovia, podendo ocorrer investimentos isolados e fusões de propriedades para expansão de estruturas já existentes. Os distritos de Novo Remanso e Engenho Novo encontram-se em processo de crescimento urbano, com surgimento de bairros a partir de migrantes de comunidades próximas e retorno de moradores de Manaus.

Em Novo Remanso os equipamentos urbanos ainda são escassos, limitando-se a escolas, um pequeno hospital, uma agroindústria, pequenos comércios e um pequeno cemitério. Na área rural existem grandes investimentos agrícolas, com destaque para as fazendas de gado, bem como pequenas

unidades familiares produtoras de vários produtos em pequena escala. Com o fortalecimento destas características e o já manifesto de interesse de emancipação poderá ocorrer uma pressão social para o melhoramento da estrutura existente e ampliação de problemas sociais já identificadas no local.

Em Engenho Novo os equipamentos sociais são de menor porte, contando apenas com uma Unidade Básica de Saúde, posto policial e escolas. Encontra-se ainda uma agroindústria operada por uma associação de produtores rurais. Com perspectiva de ampliação dos processos produtivos. O fornecimento de energia é feito por Itacoatiara e o abastecimento de água por meio de poços artesianos. Ambos os distritos tem uma ligação forte com o transporte fluvial, no entanto em ambos os portos não oferecem infraestrutura de suporte a esta atividade.

- **BR 174 – Presidente Figueiredo** - estrada com ramais tradicionais nos primeiros 40 kms, abrigando comunidades já estabelecidas com acesso principal via estrada, tendo algumas da margem esquerda com acesso via Rio Tarumã. Nestes ramais encontram-se ocupações diferenciadas, com pequenos e médios produtores rurais, fazendas e piscicultura, bem como sítios e chácaras pouco exploradas, operadas por caseiros. No início da estrada, percebe-se a formação de comunidades, criadas a partir de invasões, já com características de bairros urbanos, com estrutura viária, linhas de ônibus e equipamentos sociais como: escolas, posto de saúde, igrejas, comércios, entre outros. Ainda no primeiro terço da estrada destacam-se os pequenos empreendimentos de lazer e alimentação, nas margens dos diversos igarapés que cortam a BR-174. A partir do km 40 percebe-se ramais mais recentes e áreas em processo de ocupação, com risco de desmatamento e formação de conglomerados a partir de unidades desocupadas/vendidas por pequenos agricultores sem recursos para torná-las produtivas. Há ainda a crescente ocupação por sítiantes com objetivo de lazer e produção agrícola. Encontram-se ainda ao longo da BR-174 assentamentos do INCRA, com destaque para Projeto de Assentamento do Canoas e a Projeto de Assentamento do Tarumã. Divididas ao longo do ramal encontram-se ainda unidades experimentais de universidades e Centro de Ensino, com destaque para a Fazenda Experimental da Universidade Federal do Amazonas.

Com a implantação de indústrias (ceras Johnson, Weber quatzolit), usina (Central Termelétrica Cristiano Rocha), unidades produtivas (FATEC reciclagem) e construção de galpões desde o trecho final da Torquato Tapajós. A tendência

dos primeiros quilômetros da estrada é de intensificação das ocupações com aumento das áreas ocupadas e valorização das propriedades existentes, exercendo pressão sobre as áreas agropecuárias vizinhas. Ao longo da estrada os investimentos em balneários e restaurantes tendem a expandir e fortalecer, com melhorias e ampliações nos espaços e nos serviços, as propriedades de produção rural e os sítios tendem a aumentar. Os ramais tradicionais deverão manter-se com a estrutura atual e os ramais que surgiram a partir das melhorias na BR 174 apresentam tendências expansionistas com risco de intensificação pela ocupação de novas áreas e desmatamento.

- **Presidente Figueiredo – Balbina** – destaca-se a presença de cachoeiras, corredeiras e grutas exploradas comercialmente por seus proprietários, principalmente nos primeiros 15 quilômetros. Ao longo de todo o trecho encontram-se ramais/vicinais que abrigam uma ou mais comunidades formadas por proprietários de pequenas unidades familiares, com baixa produtividade e subsidiadas pela prefeitura no escoamento da produção.

Alguns ramais, os mais afastados, como o São Miguel apresentam produção de carvão, com expansão das áreas desmatadas. O que pode ser uma tendência pelas dificuldades de fiscalização e pela escassez do produto dado a queda na produção de áreas tradicionais, que por serem mais próximas a Manaus tem sua produção inibida pela fiscalização ambiental.

- **Rodovia Manoel Urbano** – Nessa rodovia encontram-se logo dos primeiros quilômetros várias olarias que geram emprego para as populações de cidades vizinhas, bem como para áreas de invasão como o bairro do Mutirão. Após este perímetro possui a característica de unidades agropecuárias familiares e grande número de sítios e chácaras. Com exceção da comunidade na divisa dos municípios de Iranduba e Manacapuru que apresenta um aglomerado urbano com alguns equipamentos sociais. As demais unidades encontram-se nos ramais de acesso as comunidades tradicionais como o Lago do Limão e Paricatuba. A tendência principal na própria Rodovia e nos ramais adjacentes é de valorização das terras, mudança de proprietários e de tipos de uso, já ocasionados pelo aumento demanda a partir da inauguração da ponte e com perspectiva de intensificação com o passar dos anos. Observa-se uma grande quantidade de propriedades a venda, principalmente nos ramais localizados no município de Iranduba. Outra convergência identificada nessa rodovia é a de multiplicação dos

balneários e de estruturas de suporte ao turista que acessa a área com maior frequência devido a facilidade criada com a ponte sobre o rio Negro. Ação desordenada poderá causar impacto ambiental aos igarapés, lagos e nascentes da região. **AM 352 – Novo Airão.** Nesta área a maior comunidade é Manairão, com mais de 400 famílias, localizada na divisa com o município de Manacapuru. Nesta estrada prevalecem as pequenas e médias propriedades exploradas por unidades familiares. No município de Novo Airão percebe-se uma redução nas áreas plantadas, pela restrição ao uso da terra o -que ocorre, pois quase todo o município é área de proteção ambiental. No entanto, após a construção da ponte começam a surgir nas margens da estrada novas áreas de ocupação, com desmatamento recente, visando especulação imobiliária.

▪ **BR 319 – Careiro da Várzea** – Neste trecho destaca-se o Distrito Gutierrez, no Marco Zero da BR-319. A formação dessa comunidade é peculiar, não havendo identificação com as características já apresentadas. A maior parte da comunidade é formada por casas flutuantes ou palafitas acima da cota de inundação do rio. Possui significativa densidade populacional, fomentada principalmente pelo comércio que atende aos usuários da balsa. O processo de ocupação se dá de maneira aleatória e desordenada, à medida que o único entrave para a construção de moradias. Parcelas da população se avolumam ao redor de trapiches ou ainda em flutuantes a margem do rio, sem nenhum terreno, espaço ou propriedade definida. Os migrantes originam-se de áreas alagadas pelas grandes enchentes, de propriedades vendidas para pecuaristas ou parentes de moradores que vêem uma oportunidade de renda no local. Este cenário desordenado tende a expandir-se aumentando os riscos sociais e ambientais, principalmente caso a reestruturação da BR 319 se torne uma realidade nos próximos anos.

#### **4. CONSIDERAÇÕES**

Dentro da Região Metropolitana de Manaus encontram-se diversos núcleos de atratividade espalhados pelos diversos municípios e desencadeados por razões específicas e regionalizadas, sejam elas sociais, econômicas ou geográficas. No Careiro da Várzea o distrito Gutierrez possui este poder de



atratividade latente, que poderá ser intensificado a partir do tráfego gerado pela da reabertura da BR 319. Em Rio Preto da Eva, os ramais localizados no entorno do núcleo urbano, como o Baixo Rio e Francisca Mendes, tendem a serem incorporados a este núcleo. Este processo ocorrerá a partir de loteamentos, construção de condomínios e áreas de lazer, podendo atrair moradores para o município pela sua proximidade e fácil acesso a capital.

Em Itacoatiara, destacam-se os distritos de Novo Remanso e a Vila do Engenho que já apresentam uma pequena estrutura urbana com aparelhos sociais como escolas, hospitais, comércios, entre outros. Recentemente, vivenciaram um processo de expansão causado pelo regresso de antigos moradores que foram beneficiados pelo Programa de habitação PROSAMIM, do governo do Estado. A tendência observada é de que com o aumento de sua atratividade gera um crescimento populacional e adensamento urbano. A implantação de universidades como a UFAM - Universidade Federal do Amazonas, o IFAM - Instituto Federal do Amazonas e a UEA - Universidade Estadual do Amazonas tornou este município um Polo Universitário e trouxe desenvolvimento para o setor imobiliário, de serviço e modernização para os estabelecimentos comerciais. Em Iranduba, além da faixa que já está sendo planejada para ocupação, verifica-se a intensificação da compra e venda de propriedades nos ramais que possuem pequenos núcleos, com alguma infraestrutura urbana e fácil acesso a rodovia Manuel Urbano. Demonstrando o interesse imobiliário e fragilidade destas comunidades frente ao processo de modernização advindo do acesso criado com a ponte, que liga a região com o a área urbana de Manaus. A ponte também promoveu o crescimento dos estabelecimentos ao longo da rodovia, com ampliação, melhorias e surgimento de novos empreendimentos voltados ao atendimento dos turistas manauaras que buscam lazer no município nos feriados e fins de semana. Além disso, a construção da cidade universitária e de condomínios também aponta para o desenvolvimento deste município nos próximos anos.

Em Presidente Figueiredo, devido a pequena distancia, a boa qualidade da BR 174 até a sede municipal e os atrativos naturais, principalmente as cachoeiras, a tendência é de manter-se como local de lazer do público manauara e de turistas que visitam a capital, tendo crescimento moderado pela

demanda turística e pela exploração de seus recursos naturais: uso dos recursos hídricos, exploração comercial da água mineral, extração de minérios de seu solo e belezas naturais pelo turismo ecológico.

Nas demais cidades a baixa densidade demográfica, o acesso ainda precário bem como as dificuldades da infraestrutura urbana devem reduzir os impactos oriundos da pressão exercida por Manaus. Por um lado, a garantia de um mercado consumidor para os produtos agrícolas e os repasses para os municípios, e por outro, as discrepâncias entre as duas realidades que resultam em pressão social e migração rural que alimenta as periferias da capital e fornece mão de obra com pouca ou nenhuma qualificação que submetem-se a subempregos ou ao mercado informal.

A RMM tem o desafio de articular uma série de regiões com características e dinâmicas ligadas aos rios, e áreas rurais de várzea e terra-firme, com as pressões oriundas de demandas urbanas advindas de Manaus. Criar as conexões entre é um desafio que pode ajudar a estruturar o cinturão verde que abastece a capital ou mesmo leva-lo à falência, o que como consequência afetaria a própria capital manauara. A construção do equilíbrio, para não usar o jargão da sustentabilidade, entre a floresta e a cidade vai depender das políticas públicas de incentivo as pequenas comunidades e unidades produtivas que estão espelhadas na RMM.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

BECKER, B.K. **A Amazônia nos Cenários para o Planejamento Ambiental**. In: Atlas: Os Ecossistemas Brasileiros e os Principais Macrovetores de Desenvolvimento. Brasília: MMA, 1995.

BENCHIMOL, Samuel. **Amazônia: A Guerra na Floresta**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1992

CARDOSO, A. C. D; LIMA, J. J. F. Tipologias e Padrões de Ocupação na Amazônia Oriental. In: O Urbano e Rural na Amazônia. ed. Belém: Editora da UFPA, 2006.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**. 10. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2007.

OLIVEIRA, José Aldemir. **A vivência nas cidades da Amazônia:** algumas reflexões. Salvador, Cadernos CEAS, nº 207, setembro, 2003.

RIBEIRO, M.A.C. **A complexidade da rede urbana Amazônica:** três dimensões de análise. Tese (Doutorado) apresentada ao Departamento de Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1998.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. 3ª edição. São Paulo: Editora: Hucitec, 1999.

SCHOR, Tatiana; COSTA, Danielle Pereira da; OLIVEIRA, José Aldemir de. **Notas sobre a tipificação da rede urbana na Calha do rio Solimões, Amazonas.** XII Encontro Nacional da ANPUR. Belém: Anais, 2007.

SRMM – **Secretaria da Região Metropolitana de Manaus.** In: [www.srmm.am.gov.br](http://www.srmm.am.gov.br). Acesso em: 15/04/2010.

TUAN, Yi-fu. **Topofilia:** um estudo da percepção. Atitudes e Valores do meio ambiente. São Paulo: Difel, 1980.

WAGLEY, Charles. **Uma comunidade Amazônica:** um estudo do homem nos trópicos. 3ª edição. Belo Horizonte: Itatiaia: São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1998.