



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
CURSO DE MESTRADO EM GEOGRAFIA

MOISÉS BARBOSA DA SILVA

DAS INTERVENÇÕES URBANAS AOS ESPAÇOS DE CONSUMO
EM MANACAPURU

MANAUS, 2016

Moisés Barbosa da Silva

**DAS INTERVENÇÕES URBANAS AOS ESPAÇOS DE CONSUMO
EM MANACAPURU**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Ciências Humanas e Letras da Universidade Federal do Amazonas, como requisito para obtenção do título de mestre em Geografia, área de concentração Amazônia Território e ambiente, linha de pesquisa Espaço, Território e Cultura na Amazônia.

Orientadora: Profa. Dra. Paola Verri de Santana

MANAUS, 2016

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

S586d Silva, Moisés Barbosa da
Das intervenções urbanas aos espaços de consumo em
Manacapuru / Moisés Barbosa da Silva. 2016
127 f.: il. color; 31 cm.

Orientador: Paola Verri de Santana
Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do
Amazonas.

1. Estado. 2. Setor Privado. 3. Atividades Econômicas. 4.
Manacapuru. I. Santana, Paola Verri de II. Universidade Federal do
Amazonas III. Título



Poder Executivo

Ministério da Educação

Universidade Federal do Amazonas

ICHL/DEGEO/Programa de Pós-Graduação em Geografia

Mestrado Conceito 4 - Aprovado pela Resolução nº 009 – CONSUNI de 17/08/95

Credenciado pela CAPES em set/2000

Reconhecido através da Portaria Nº 1.077-MEC, de 31 de agosto de 2012



PORTARIA Nº 014 / 2016

O COORDENADOR DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DO INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS/, usando de suas atribuições estatutárias, e

CONSIDERANDO o documento oficializado junto à Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Geografia, no que concerne à composição de Banca Examinadora de Defesa Pública de Mestrado,

CONSIDERANDO o que dispõe o Artigo 10 Resolução Nº 033/2014-CONSEPE, de 30 de setembro de 2014,

R E S O L V E:

CONSTITUIR com os professores doutores abaixo nominados, Banca Examinadora de Defesa Pública de Mestrado do discente **MOISÉS BARBOSA DA SILVA** do Programa de Pós-Graduação em Geografia, a qual ocorrerá no dia 27 de junho de 2016, às 14h00, na Sala de Audiovisual do Departamento de Geografia/UFAM:

Presidente:

- Professora Doutora PAOLA VERRI DE SANTANA
PPGEOG/UFAM

Membros Titulares:

- Prof. Dr. ISAQUE DOS SANTOS SOUSA
UEA
- Profa. Dra. SELMA PAULA MACIEL BATISTA
UEA

Membros Suplentes:

- Prof. Dr. JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA
PPGEOG/UFAM
- Profa. Dra. Márcia Regina Calderipe Farias Rufino
PPGAS/UFAM

Dê-se ciência e cumpra-se.

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA, em Manaus/AM, 30 de maio de 2016



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

Prof. Dr. José Aldemir de Oliveira
Coordenador do Programa

ICHL/PPG-GEOG/MESTRADO EM GEOGRAFIA/UFAM – Av. Gal. Rodrigo Otávio Jordão Ramos, 3000, Setor Norte, Campus Universitário – 69077-000 – Manaus/AM – E-mail: ppgeog@ufam.edu.br / ppgeog@hotmail.com

Nós, os pesquisadores da área do conhecimento, nos desconhecemos mutuamente. Isso tem seu motivo específico. Nunca nos procuramos, como haveríamos de nos encontrar algum dia? Com razão foi dito: “Onde estiver vosso tesouro, aí está vosso coração”. Nosso tesouro está hoje como que nas colmeias do conhecimento. Para essas colmeias nos dirigimos, como laboriosas abelhas que levam o mel do espírito, e de coração só nos propomos “levar” alguma coisa.

Friedrich Wilhelm Nietzsche

DEDICATÓRIA

A meus pais José Rodrigues da Silva e
Maria Barbosa da Silva.

AGRADECIMENTOS

Ao Deus todo poderoso, o criador dos céus e da terra, por ter me dado sabedoria para a conclusão de mais esta etapa da minha vida, pois sem sua companhia, em todos os momentos, todas as conquistas não teriam acontecido.

À Universidade Federal do Amazonas – UFAM. Aos colegas de curso da turma 8 (2014) do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPG-GEOG) que participavam das discussões dos textos antes mesmo de iniciar as aulas, desta maneira fazíamos os debates fluir melhor durante as aulas. Aos atendimentos da Dona Graça Luzeiro.

Agradeço a minha orientadora Professora Doutora Paola Verri de Santana pela paciência, compreensão e orientação para concretização desta dissertação.

O reconhecimento também se estende ao Professor Doutor Isaque dos Santos Sousa que muito contribuiu para meu crescimento profissional durante a graduação.

A grande amiga Médica Dra. Alba da Costa Kuhl que ao longo da minha vida acadêmica me incentivou a prosseguir com os estudos e a fazer diferença na sociedade.

O seguinte texto resume minha eterna gratidão aos amigos André Campos Alves, Franciney Sousa Santos e Renato Clebson da Silva: *“Em todo tempo ama o amigo, e na adversidade nasce o irmão”* (Provérbios 17: 17). Estes, sempre quando foram solicitados estavam dispostos para me ajudar com documentos, trabalhos de campo e revisão de textos. Vocês fazem parte deste trabalho.

Ao Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades da Amazônia Brasileira (NEPECAB) que colaborou para esta dissertação através de trabalhos de campo, grupos de estudos e financiamentos para participações em eventos. O agradecimento também se estende a Gercicley Rodrigues dos Santos por sempre estar incentivando e participando junto com todos os pesquisadores deste núcleo e das dificuldades enfrentadas por nós que optamos em fazer pesquisa na Amazônia, e aos demais colegas pesquisadores que durante as conversas geográficas compartilhávamos dos resultados de nossas pesquisas.

O agradecimento também se faz necessário aos professores: Dra. Amélia Regina Batista Nogueira; Dr. Geraldo Alves de Souza; Dr. Manuel de Jesus Masulo da Cruz; Dr. José Aldemir de Oliveira; Dra. Tatiana Schor e; Dra. Paola Verri de Santana, que

ministraram as disciplinas. Em todas as aulas os professores contribuíram com novos conhecimentos para a concretização da referida pesquisa.

E por fim, minha gratidão sempre será infinita a toda minha família, em especial a meus pais José Rodrigues da Silva e Maria Barbosa da Silva que me apoiaram em todos os momentos.

RESUMO

O presente trabalho analisou a influência das intervenções espaciais na vida urbana de Manacapuru mediada pelo setor de comércio de bens e serviços, mais precisamente os estabelecimentos hoteleiros e postos de gasolina. Nesta pesquisa partimos da hipótese de que a ponte Rio Negro consiste no objeto geográfico que induz com maior intensidade os modos de vida urbanos nos referidos espaços de consumo por meio da facilidade do tráfego de veículos motorizados entre Manaus e Manacapuru. Este evento influenciou os espaços de consumo a serem lugares onde as relações sociais tornam-se cada vez mais mediadas pelo modo de produção capitalista. Portanto, este trabalho mostra que o comércio de bens e serviços ganharam novos valores de acordo com as transformações econômicas e socioespaciais.

Palavras-chaves: Estado. Setor Privado. Atividades Econômicas. Manacapuru. Urbano.

ABSTRACT

The following study examined the influence of spatial interventions in the urban life of Manacapuru mediated by trade and services sector of Manacapuru, specifically the hotel establishments and gas stations. The research started from the hypothesis that the Rio Negro bridge consists of the geographic object that induces intensely urban lifestyles in these consumption spaces through the easy traffic motor vehicle from Manaus to Manacapuru. This event influenced the spaces of consumption to become places where social relationships increasingly mediated by the influence the way of capitalist production. Therefore, this work shows that trade and services have gained new values according to the economic and spatial transformations.

Keywords: State. Private sector. Economic activities. Manacapuru. Urban.

LISTA DE SIGLAS E INFORMAÇÕES

ADS - Agência de Desenvolvimento Sustentável do Amazonas;

AFEAM - Agência de Fomento do Estado do Amazonas;

AMAZONASTUR Empresa Estadual de Turismo do Amazonas;

ANP Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis;

APL Arranjos Produtivos Locais;

BNDES Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social;

CNAE Classificação Nacional de Atividades Econômicas;

DENATRAN Departamento Nacional de Trânsito;

EMBRAPA Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária;

FPM Fundo de Participação dos Municípios;

FUNDEB Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação;

IBAMA Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis;

IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística;

ICMS - Imposto Sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e Sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual, Intermunicipal e de Comunicação

IDAM Instituto de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal Sustentável do Estado do Amazonas;

INPA Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia;

IPAAM Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas;

IPTU Imposto Predial Territorial Urbano;

IPVA Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores;

ISSQN Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza;

PDP Plano de Desenvolvimento Preliminar;

PIB-M Produto Interno Bruto Municipal;

PRONATEC Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego;

RMM Região Metropolitana de Manaus;

SEBRAE Serviço Brasileiro de apoio às Micro e Pequenas Empresas;

SENAC Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial

SENAI Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial;

SENAR Serviço Nacional de Aprendizagem Rural

SENAT Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte

SEPLAN-CTI Secretaria de Estado de Planejamento, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação;

SEPROR Secretaria de Estado de Produção Rural;

SUFRAMA Superintendência da Zona Franca de Manaus;

UEA Universidade do Estado do Amazonas;

UFAM – Universidade Federal do Amazonas.

LISTA DE MAPAS

MAPA 1: Localização do município de Manacapuru	25
MAPA 2: Região Metropolitana de Manaus e em destaque os Municípios de Manaus, Iranduba, Manacapuru e Novo Airão	33
MAPA 3: Postos de combustíveis na área urbana de Manacapuru	68
MAPA 4: Hotéis na cidade de Manacapuru	74
MAPA 5: Pousadas do município de Manacapuru.....	75
MAPA 6: Hotéis Fazenda (hotéis de selva) do município de Manacapuru.....	76
MAPA 7: Construção de posto de gasolina na área urbana do município de Manacapuru	109
MAPA 8: Posto de gasolina construído na área urbana do município de Manacapuru	110
MAPA 9: Construção de posto de gasolina na área rural do município de Manacapuru	112
MAPA 10: Posto de gasolina construído na área rural do município de Manacapuru.	113

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: Ponte Rio Negro sentido Manaus – Iranduba.....	34
FIGURA 2: Fatores que contribuem para a dinâmica dos espaços de consumo em Manacapuru	48
FIGURA 3: Pontão Palmeiras	50
FIGURA 4: Hotel Dona Laura	51
FIGURA 5: Posto de combustível Equador	52
FIGURA 6: Elementos que ocasionam modificações e permanências nos estabelecimentos	58
FIGURA 7: Ônibus coletivo urbano em Manacapuru.....	72
FIGURA 8: <i>Outdoor</i> de hotel de selva, na estrada Manoel Urbano em Manacapuru....	78
FIGURA 9: Letreiro com anúncio de preço dos combustíveis na Avenida Manoel Urbano em Manacapuru	79
FIGURA 10: <i>Site Booking</i> fazendo divulgação de meios de hospedagem em Manacapuru	81
FIGURA 11: Página inicial do site da Pousada e Balneário Cirandeira Bela	83
FIGURA 12: Site da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis ..	84
FIGURA 13: Estabelecimento que encerrou as atividades	86
FIGURA 14: Prédio de Hotel colocado à venda	87
FIGURA 15: Elementos para compreensão da produção da vida e do espaço urbano ..	91
FIGURA 16: Espaço de circulação de pedestre	103
FIGURA 17: IV Desafio <i>Jungle Runners</i>	105

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: Valor das principais receitas e compensação financeira do município nos anos de 2007, 2010 e 2013	28
TABELA 2: PIB do município de Manacapuru 2002 – 2012, percentual por setores da economia e valor agregado anual (R\$ 1.000)	37
TABELA 3: Crescimento percentual e total de automóveis nos anos de 2010 a 2014 – Manacapuru	40
TABELA 4: Crescimento percentual e total de automóveis nos anos de 2010 a 2014 – Itacoatiara	40
TABELA 5: Crescimento percentual de automóveis nos anos de 2010 a 2014 – Manaus	42
TABELA 6: Crescimento percentual e total de automóveis nos anos de 2010 a 2014 – Iranduba	42
TABELA 7: Crescimento percentual e total de automóveis nos anos de 2010 a 2014 – Novo Airão	43
TABELA 8: Tipos e quantidade de estabelecimentos hoteleiros no município de Manacapuru	49
TABELA 9: Quantidade de postos de gasolina no município	50
TABELA 10: Mudanças ocorridas nos estabelecimentos hoteleiros	60

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: Evolução demográfica do Município de Manacapuru	27
GRÁFICO 2: Quantidade de combustíveis em litros comercializados (2008-2014)	39
GRÁFICO 3: População residente por bairro em Manacapuru – 2000 -2010.	67
GRÁFICO 4: Crescimento dos modais de transporte (2010-2014)	69
GRÁFICO 5: Quantidade de motocicletas nas cidades médias	71

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1: Intervenções urbanas nos municípios.....	31
QUADRO 2: Festas religiosas e populares	53
QUADRO 3: Estabelecimentos Hoteleiros que não responderam os formulários.....	64
QUADRO 4: Mudanças ocorridas nos postos de gasolina.....	65
QUADRO 5: Postos de combustíveis que não responderam os formulários	66
QUADRO 6: Endereço eletrônico dos estabelecimentos	82
QUADRO 7: Plano de desenvolvimento preliminar – APL de turismo ecológico e rural 2008-2010.....	95
QUADRO 8: Arranjo produtivo local de turismo ecológico e rural 2008-2010.....	96
QUADRO 9: Programa Banco do Povo	98

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	18
 CAPÍTULO 1 – INTERVENÇÕES ESPACIAIS: ESTÍMULOS À REPRODUÇÃO DA SOCIEDADE URBANA.....	23
1.1 Políticas públicas, ações transformadoras dos modos de vida	31
1.2. Infraestrutura, bens e serviços: as mercadorias dos estabelecimentos	44
 CAPÍTULO 2 – CONTRIBUIÇÕES DAS INTERVENÇÕES URBANAS À DINÂMICA DOS ESPAÇOS DE CONSUMO.....	55
2.1. Os diferentes fluxos de pessoas, veículos e mercadorias nos espaços de consumo	58
2.2 Modificações e permanências nos estabelecimentos hoteleiros e comércio a varejo de combustíveis	78
 CAPÍTULO 3 – PODER PÚBLICO, MEIOS DE HOSPEDAGEM E POSTOS DE GASOLINA: A CONCEPÇÃO E A AÇÃO NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NO MUNICÍPIO DE MANACAPURU	89
3.1 Ações públicas e privadas para o desenvolvimento dos espaços de consumo do Município de Manacapuru.....	91
3.2 O Festival de Cirandas de Manacapuru e sua contribuição ao fluxo sazonal turístico	100
3.3. Produção do espaço e do modo de vida urbano: uma análise a partir da atuação de hotéis e postos de combustíveis.....	104
 CONCLUSÃO.....	118
 REFERÊNCIAS	121

INTRODUÇÃO

Recentemente, a partir do ano de 2007, os municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão passaram por transformações sociais, espaciais e econômicas em decorrência de políticas urbanas, as de maior relevância foram: a criação da Região Metropolitana de Manaus (RMM), a construção da Ponte Rio Negro, o início da duplicação da rodovia Manoel Urbano e a construção da Cidade Universitária da Universidade do Estado do Amazonas.

As recentes políticas urbanas modificaram a dinâmica socioespacial dos referidos municípios. Segundo Isaque Sousa (2013, p. 19) estes investimentos foram concebidos com o intuito de contribuir para o desenvolvimento de todas as esferas dos municípios, por isso estão centrados em setores estratégicos da produção em geral. Mas, como será descrito ao longo deste trabalho, nem todos os lugares foram abarcados por essas ações, tendo em vista que as políticas urbanas realizadas do ano de 2007 até o momento atual vêm contribuindo para a quantidade e a dinâmica de estabelecimentos comerciais.

Os estudos feitos por Danielle Santos (2011), Isaque Sousa (2013), Marcos Lima (2014) mostram que a infraestrutura construída na região provocou mudanças nas atividades econômicas de comércio de bens e serviços desenvolvidos em Iranduba e Manacapuru, porém esta pesquisa se concentra apenas no segundo município devido as suas peculiaridades: realização de diversas festas ao longo ano; possuir ligações fluviais com demais municípios vizinhos (motivo que leva as pessoas irem para Manacapuru via a rodovia Manoel Urbano para encurtar viagem/ou tornar mais rápido aos demais municípios: Caapiranga; Anamã; Manaquiri), e exercer importante função urbana na rede com Manaus.

Uma das infraestruturas é a Ponte Rio Negro, decorrente de uma ação pública com o setor privado, que influenciou significativas modificações na dinâmica dos setores da economia. O uso da ponte estimulou uma nova organização social, espacial e econômica, em especial, a certos municípios da Região Metropolitana de Manaus, todavia, neste estudo, focamos nossas análises no Município de Manacapuru com ênfase nos estabelecimentos hoteleiros e os de comércio a varejo de combustíveis.

Para esta investigação tomamos como objetivo geral analisar a influência das intervenções espaciais na vida urbana de Manacapuru mediada pelo setor de comércio de bens e serviços do município. Os modos de vida urbanos estão evidentes em grande parte das atividades humanas e nos setores econômicos, no entanto, é na cidade e no setor terciário que estes estão mais evidentes. Os hotéis e postos de gasolina são lugares onde os modos de vida urbanos estão presentes e em constantes transformações, visto que as adequações acontecem para satisfazer as necessidades diversas das pessoas que lhes frequentam de forma passageira.

O fato de acontecer a comercialização de serviços, de bens e o uso dos seus espaços para fins diversos lhes caracteriza como espaços de consumo com dinâmica resultante das intervenções público e privadas, é neste sentido que este estudo sobre hotéis e postos de gasolina mostra sua relevância porque estes lugares estão sempre se adequando aos costumes dos clientes e ao mesmo tempo contribuindo para lhes inserir no cotidiano da população. A escolha destas duas atividades diferentes se dá pela complementaridade de suas mercadorias, se considerada a possibilidade de quem viaja de automóvel ter que abastecer o veículo e/ou se alojar em algum meio de hospedagem para o desfrute das peculiaridades do município.

Buscando investigar os impactos diversos causados pela utilização da ponte e das nova infraestrutura construída aos estabelecimentos hoteleiros e os de comércio a varejo de combustíveis do município de Manacapuru, esta pesquisa se utilizou de quatro técnicas: Documentação indireta (buscas de dados e informações em *sites* oficiais); documentação direta (pesquisas de campo); observação direta extensiva (entrevistas semiestruturada aos proprietários de hotéis e postos de combustíveis) e; descrição e análise das atividades desenvolvidas.

As alterações na oferta dos serviços e bens oferecidos pelos postos de combustíveis, antes e após a construção da Ponte Rio Negro, foram analisadas com base nos dados e informações disponíveis nos seguintes *sites*: Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, portal do Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas – IPAAM, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, da Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico – SEPLAN e Amazonastur.

A realização das entrevistas semiestruturadas com os gerentes dos postos de combustíveis e dos hotéis teve o intuito de identificar quais mudanças ocorreram nos referidos estabelecimentos, desde o ano de 2011.

As perguntas aos gerentes dos postos de combustíveis foram as seguintes: 1- Qual o ano de funcionamento do posto?; 2- Além de abastecimento de combustíveis nos postos, quais são outros serviços oferecidos?; 3- A inauguração da ponte contribuiu para quais mudanças no posto?; 4- De 2011 até os dias atuais quais serviços foram acrescentados/modificados para os consumidores?; 5- Qual a média de combustíveis comercializados aos finais de semana? E durante a semana qual é o dia de maior comercialização?; 6- O estabelecimento tem ou teve algum tipo de apoio de órgãos do Estado?

Para os gerentes dos estabelecimentos hoteleiros realizamos as seguintes perguntas: 1- Qual o ano de fundação do Hotel?; 2- Além de hospedagem quais são outros serviços oferecidos?; 3- Após a inauguração da ponte quais mudanças ocorreram ao hotel?; 4- Nos períodos de festas nos municípios ocorre grandes procura por hospedagens ou houve uma diminuição após a inauguração da ponte?; 5- De 2007 até os dias atuais, o hotel acrescentou variedades de serviços aos pacotes de hospedagem?; 6- Que tipos de hóspedes frequentam o estabelecimento? E qual a média por ano?; 7- Quais as dificuldades enfrentadas pelo estabelecimento?; 8- O estabelecimento tem ou teve algum tipo de apoio por órgãos do Estado?

Nas entrevistas com os gestores públicos buscou-se compreender quais ações o poder público municipal realizou nas atividades do setor terciário. Para o gestor público municipal foram feitas as seguintes perguntas: 1- A secretaria desenvolve políticas públicas em prol das atividades hoteleiras e de venda de combustíveis, quais são?; 2- Quais foram os parâmetros adotados pela secretaria para planejar as políticas públicas para os referidos estabelecimentos comerciais? 3- Existem convênios com o governo federal? Quais são eles?

Foram realizadas 3 entrevistas a postos de gasolina e 9 a hotéis. O quantitativo destas entrevistas deve-se ao fato de muitos dos estabelecimentos terem receio de divulgar informações que julgaram interferir nas suas atividades. Aos gestores públicos foi feita uma entrevista com o secretário de Meio Ambiente do Município de Manacapuru, os

outros não estavam dispostos a nos receber e divulgar resultado de suas ações. Esses números de entrevistas realizadas não interferiram nos resultados deste trabalho, pois estas informações complementavam as que foram colhidas nos documentos oficiais e nos trabalhos de campo.

Depois de concluídas as três primeiras fases da pesquisa, realizamos a descrição das características dos postos de combustíveis e meios de hospedagem da dissertação estruturada em três capítulos analíticos.

No primeiro capítulo descrevemos a contribuição das intervenções urbanas para as mudanças observadas nos municípios de Iranduba e Manacapuru. Uma breve descrição de Novo Airão e demais municípios ligados a Manacapuru foi necessária, não obstante a justificativa de estarem excluídos do recorte do que se convencionou ser a área de estudo. Estas intervenções aumentaram o fluxo de veículos e pessoas e juntos colaboraram para alterações no comércio de serviços e bens exercidos pelos hotéis e postos de gasolina.

No segundo capítulo foi descrito quais transformações e permanências aconteceram no comércio dos estabelecimentos hoteleiros e postos de gasolina. Devido a facilidade das viagens, por meio da Ponte Rio Negro, descrevemos quais foram as estratégias adotadas pelos estabelecimentos para se adaptarem ao novo fluxo de pessoas, veículos e mercadorias no Município.

Por fim, no terceiro capítulo discutimos a contribuição dos postos de gasolina e hotéis para a produção do espaço urbano, em particular, na vida urbana em Manacapuru. Esta discussão foi feita também a partir da ação do poder público, do setor privado e das especificidades do município, como o Festival de Ciranda de Manacapuru, visto que as ações dos estabelecimentos e destes sujeitos estão em constantes relações.

Os resultados das pesquisas demonstram que a Ponte Rio Negro contribuiu para que os estabelecimentos hoteleiros e os de comércio a varejo de combustíveis possuam dinâmicas diferentes. Enquanto que nos postos o comércio de bens e serviços cresceu com o novo fluxo de veículos e pessoas, nos hotéis o serviço de hotelaria diminuiu, estimulando assim os estabelecimentos a investir em meios diversos para continuarem atraindo a preferência dos consumidores.

Esta dissertação chega a esses resultados porque contou com o apoio dos seguintes projetos realizados no Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades da Amazônia

Brasileira (NEPECAB), na Universidade Federal do Amazonas: "***Cidades amazônicas: dinâmicas espaciais, rede urbana local e regional***", financiado pelo Programa de Apoio a Núcleos de Excelência – PRONEX/FAPEAM/CNPq, coordenado pelo Prof. Dr. José Aldemir de Oliveira; "***O Direito à cidade e a presença de políticas públicas em cidades no Amazonas***", Edital: N. 030/2013 – UNIVERSAL AMAZONAS/FAPEAM e "***A produção do espaço urbano em cidades amazonenses***", Chamada MCTI/CNPQ/MEC/CAPES Nº 22/2014 - Ciências Humanas, Sociais e Sociais Aplicadas, ambos coordenados pela Profa. Dra. Paola Verri de Santana.

CAPÍTULO 1 – INTERVENÇÕES ESPACIAIS: ESTÍMULOS À REPRODUÇÃO DA SOCIEDADE URBANA

O espaço geográfico é o lugar resultante de ações sociais ocorridas em diferentes tempos. Para Olivier Dollfus o espaço geográfico é “um espaço mutável e diferenciado cuja aparência visível é a paisagem, [...] subdividido, mas sempre em função do ponto de vista segundo o qual o consideramos, [...] fracionado, cujos elementos se apresentam desigualmente solidários uns aos outros” (DOLLFUS, 1972, p. 08). A produção do espaço é um fato histórico, entretanto, a intensidade dos eventos é recente. Foi com o advento da industrialização que o espaço se tornou mais dinâmico, pois esse induz a modernidade da cidade para outros lugares por meio de subsistemas que alimentam as necessidades da vida cotidiana.

De tantos subsistemas que interferem na economia e na produção do espaço, o subsistema do automóvel constitui-se em um porque invade a cotidianidade e intervém nela (LEFEBVRE, 1991, p. 110) e possui certa importância pelo fato de proporcionar deslocamentos para lugares distantes em tempos cada vez menores. Em decorrência disto as intervenções espaciais são concebidas para a reprodução do subsistema do automóvel que causa transformações diversas em inúmeros espaços de consumo, como é destacado ao longo deste trabalho os estabelecimentos hoteleiros e os de comércio a varejo de combustíveis.

Geralmente, as transformações espaciais acontecem como resultado do sistema capitalista e é a partir dele que a sua apropriação, pelas parcelas da população, acontece de maneira diferenciada. Para Tatiana Schor, neste momento da história em que o moderno ganha preferência na organização espacial, o espaço é vivido como uma nova raridade a partir de sua apropriação, pela lógica capitalista, do mercado fundiário e do automóvel como meio de transporte (SCHOR, 1999, p.146). Neste sentido, o capital e os modos de vida modernos são elementos que exercem influência no processo de transformações espaciais e transforma o espaço em mercadoria por conter valor de uso e de troca.

Derivado de fatores diversos, o espaço geográfico é formado de particularidades sociais do passado em adaptação com as do presente. O espaço geográfico possui uma diversidade de contrastes resultantes da industrialização que segundo Henri Lefebvre “caracteriza a sociedade moderna” (LEFEBVRE, 2001, p. 11). Esta planificação do modo de viver urbano pela superfície terrestre insere no espaço sistemas de objetos e sistemas de valores, modificadores da realidade social e espacial.

O processo de urbanização é bem mais visível no espaço urbano, lugar onde as transformações socioespaciais terão maior expressividade. De acordo com Olivier Dollfus “o espaço urbano é a superfície ocupada pelas cidades ou pelo menos a superfície necessária ao funcionamento interno da aglomeração” (DOLLFUS, 1972, p. 78). Para Carlos o espaço é “produto da materialização de relações sociais que se realizam – em um determinado momento - enquanto emprego de tempo” (CARLOS, 2007, p. 55). O espaço urbano é fragmentado (áreas residenciais, indústrias, comerciais, de serviços), entretanto, existem articulação e dependência das partes através dos eventos sociais e constantes fluxos de produtos, pessoas e informações pelo território. O resultado da interação destes diferentes elementos contribui para o desenvolvimento ininterrupto dos lugares.

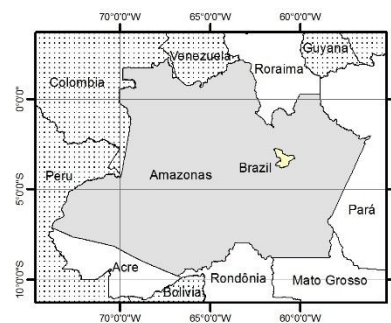
Para Tatiana Schor, Daniele da Costa e José de Oliveira o desenvolvimento dos lugares, como no município de Manacapuru, expressa os interesses sociais, em outras palavras, o seu desenvolvimento histórico-geográfico (SCHOR; COSTA; OLIVEIRA, 2006, p. 09). As primeiras ocupações humanas do município foram realizadas por índios Dessana e Mura cuja povoação começou a beira do lago Manacapuru, que deu nome ao Município, e se estendeu até a margem esquerda do Rio Solimões onde atualmente está localizada a sede municipal (Mapa 1). A criação administrativa da povoação ocorreu a partir da aprovação da Lei nº 148, de 12 de agosto de 1865 que instituiu a Freguesia de Nossa Senhora de Nazaré de Manacapuru a qual pertencia ao território de Manaus, sede da Província do Amazonas. O desmembramento da área que atualmente pertence ao município ocorreu a partir da aprovação da Lei nº 83, de 27 de setembro de 1894, contudo, a sua concretização apenas começou em 16 de junho de 1895. A criação da comarca de Manacapuru aconteceu com a promulgação da Lei nº 354, de 10 de setembro de 1901, e o título de cidade ocorreu em 16 de julho de 1932 através do Ato estadual nº 1.639 (SEPLAN, 2009).

MAPA 1: Localização do município de Manacapuru



Fonte: SIPAM, 2014.

Localização do Estado do Amazonas



Localização da República Federativa do Brasil



Fonte de Dados:
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)
Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM)
Sistema de Coordenadas Geográficas LAT/LONG
DATUM SIRGAS2000
Organização: Moisés Barbosa da Silva
Dezembro/2015

O município possui limites territoriais com Iranduba, Manaquiri, Beruri, Anamã, Caapiranga e Novo Airão. A distância da sede municipal para a capital do Estado corresponde a 88 km por via fluvial, para quem sai de Manaus e navega pelo Rio Negro até o Rio Solimões. Por via terrestre o caminho a ser percorrido é de 99 km através da AM 070, conhecida também como rodovia Manoel Urbano, fazendo a travessia pela ponte Rio Negro. O território do município de Manacapuru tem uma extensão de 7.330,075 km² e a população total corresponde a 85.141 habitantes, segundo o censo do IBGE do ano de 2010. De acordo com a metodologia de cálculo do IBGE, na área urbana a população é de 60.174 pessoas, que residem em onze bairros: Centro; Aparecida; Biribiri; Liberdade; Morada do Sol; São Francisco; São José; Terra Preta; União; Correnteza; Nova Manacá, enquanto na área rural é de 24.967 pessoas distribuídas em 185 comunidades (IBGE, 2010).

Os últimos censos realizados pelo IBGE mostram que a predominância da população urbana de Manacapuru é recente. A transição ocorreu no decênio em que começaram as explorações comerciais de petróleo no município de Coari. Até 1980 a população predominante era rural, após esse período verificou-se uma inversão demográfica (Gráfico 1). Segundo Moisés Silva e Isaque Sousa (2011, p. 143) parte desta modificação é resultante do transporte do petróleo de Coari para Manaus que até então era realizado por meio de balsas, o qual colaborou para o crescimento da arrecadação de receitas, como: Royalties de Petróleo¹, e Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços² (ICMS).

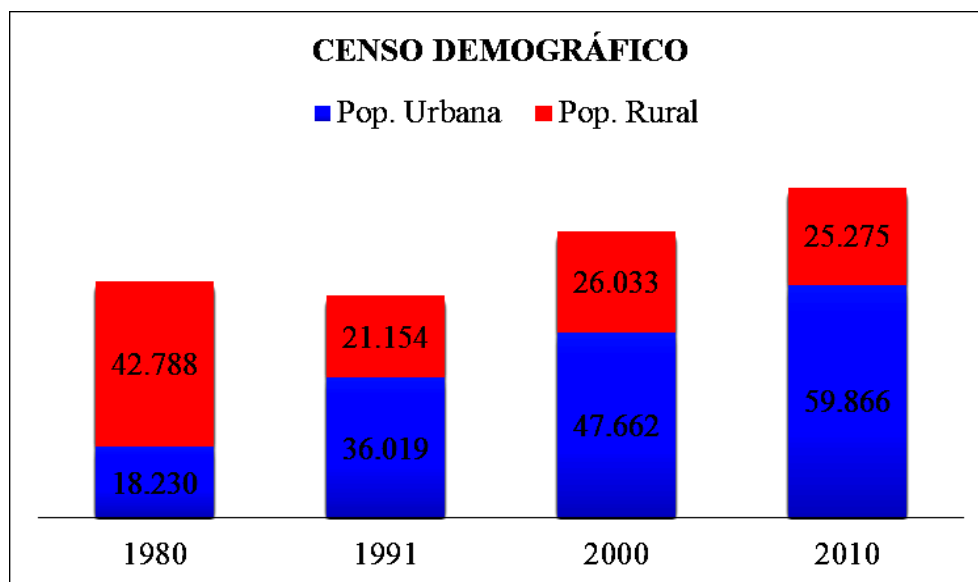
O censo de 1991 mostrou que a população do município passou a estar concentrada na área urbana e a partir dos anos 2000 o evento se intensificou, provavelmente, em decorrência da implantação do gasoduto Coari-Manaus, iniciado em 2006 e que atravessa os territórios de Coari, Codajás, Anori, Anamã, Caapiranga, Manacapuru, Iranduba e Manaus tendo sido concluído no ano de 2009, e da criação da Região Metropolitana de Manaus (RMM) em 2007. Estes eventos contribuíram para contínuas mudanças na dinâmica demográfica do município que, de acordo com o censo de 2010, o percentual de população urbana corresponde a 71% contra 29% de populações rurais. Convém afirmar ainda que a

¹ Os *Royalties* são recursos advindos da exploração de petróleo e gás natural pagos pelas empresas exploradoras e que são transferidos pela Agência Nacional de Petróleo (ANP) aos Estados e Municípios. Fonte: Portal Tributário. Acesso 25 de janeiro de 2015.

² O ICMS (Imposto Sobre Operações Relativas À Circulação De Mercadorias E Sobre Prestações De Serviços De Transporte Interestadual, Intermunicipal E De Comunicação) é uma arrecadação de competência dos Estados e do Distrito Federal. Fonte: Portal Tributário. Acesso 25 de janeiro de 2015.

totalidade da população urbana se encontra na sede municipal, conforme dados do IBGE de 2010.

GRÁFICO 1: Evolução demográfica do Município de Manacapuru



Fonte: IBGE. Acesso em 10 de janeiro de 2015.

Organização: Moisés Silva, 2015.

A partir desse período a inauguração da Ponte Rio Negro e a duplicação dos primeiros onze quilômetros (11 km) da rodovia Manoel Urbano, fora outras construções públicas e privadas, estimularam mudanças socioespaciais em Manacapuru e demais municípios como Iranduba e Novo Airão. Nos dois primeiros municípios a proximidade com a metrópole e as funções urbanas que os mesmos exercem na região foram fatores cooperadores para o aumento do fluxo de pessoas, mercadorias e ocupações residenciais. Estes eventos contribuíram para as modificações espaciais, populacionais e econômicas em Manacapuru que juntos ao aumento de repasses financeiros federais, estaduais e arrecadações próprias colaboraram para a dinâmica urbano-regional do município.

As transferências orçamentárias anuais contribuem para a produção do espaço, tendo em vista que são utilizadas pelo Poder Público para a gestão do espaço, como construção de infraestrutura, conjuntos habitacionais. Os dados existentes na Tabela 1 são concernentes aos principais repasses federais e estaduais realizados nos anos de 2007, 2010 e 2013 ao município de Manacapuru.

TABELA 1: Valor das principais receitas e compensação financeira do município nos anos de 2007, 2010 e 2013

(R\$ 1)			
RECEITAS	2007	2010	2013
Transferências federais			
ROYALTIES*	165.603,42	233.262,14	38.764,56
FPM	12.626.004,42	19.597.057,26	20.974.560,23
Transferências intergovernamentais			
FUNDEB	13.584.150,85	23.991.391,07	7.396.700,08
Transferências estaduais			
ROYALTIES*	26.251,50	388.179,69	499.704,84
ICMS	12.517.497,72	18.740.231,57	21.755.500,00
IPVA	330.793,68	544.469,48	710.000,00
Receita própria			
IPTU	71.355,86	162.596,82	142.831,64
ISSQN	5.395.459,01	9.727.845,98	2.314.418,15

* Compensação financeira.

Fonte: Portal da transparência. Acesso em 25 de janeiro de 2015.

Organização: Moisés Silva, 2015.

As receitas federais são: Fundo de Participação dos Municípios³ (FPM), *Royalties* de Petróleo⁴, e Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação⁵ (FUNDEB), e transferências estaduais e receitas próprias constituem em Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços⁶ (ICMS),

³ FPM é uma transferência constitucional (CF, Art. 159, I, b), da União para os Estados e o Distrito Federal, composto de 22,5% da arrecadação do Imposto de Renda (IR) e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). A distribuição dos recursos aos Municípios é feita de acordo com o número de habitantes. Fonte: Portal Tributário. Acesso 25 de janeiro de 2015.

⁴ *Royalties* são recursos advindos da exploração de petróleo e gás natural pagos pelas empresas exploradoras e que são transferidos pela Agência Nacional de Petróleo (ANP) aos Estados e Municípios. Fonte: Portal Tributário. Acesso 25 de janeiro de 2015.

⁵ FUNDEB é um fundo especial, de natureza contábil e de âmbito estadual, formado, na quase totalidade, por recursos provenientes dos impostos e transferências dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, vinculados à educação por força do disposto no Art. 212 da Constituição Federal. Fonte: Portal Tributário. Acesso em 25 de janeiro de 2015.

⁶ O ICMS é uma arrecadação de competência dos Estados e do Distrito Federal. Fonte: Portal Tributário. Acesso em 25 de janeiro de 2015.

Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores⁷ (IPVA), Imposto Predial Territorial Urbano⁸ (IPTU) e Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza⁹ (ISSQN).

Estas receitas (transferências federais, estaduais e os recolhimentos municipais) são utilizadas pelo Poder Público para execução e manutenção de diversas políticas públicas municipais. Estas iniciativas são consideradas investimentos a medida em que têm potencial de transformar o capital e estimula a produção e o fluxo de pessoas e mercadorias para os estabelecimentos comerciais, como é o caso dos hotéis e postos de gasolina. Estes dados financeiros demonstram a parte da dinâmica econômica do município, pois possibilitam o entendimento de que estas arrecadações, repasses, contratuais e jurídicos, são resultantes das transformações socioespaciais ocorridas na região.

Os eventos geográficos ocorridos na RMM influenciam a dinâmica urbano-regional de Manacapuru, pois, em parte, são resultantes de ações realizadas pelo Estado. Tais ações conectaram a margem direita do Rio Negro com a cidade de Manaus e intensificou a travessia do rio pela ponte e o ir e vir entre os municípios. Isso contribui para a circulação de capital e de pessoas pelos sistemas de engenharia que fornecem bases para o surgimento de novos espaços de consumo.

As intervenções espaciais disponibilizam aos diversos subsistemas elementos indispensáveis à reprodução dos mesmos, dentre os vários o subsistema do automóvel é um dos que encontram as condições necessárias para intervir no cotidiano. As estradas, as vias, o local por onde circula automóveis são concebidos para minimizar os tempos de deslocamentos, oferecer bens e serviços indispensáveis à atividade e para quem dela se serve, são estímulos ao crescimento populacional e a urbanização necessária à expansão do capitalismo. Tal processo possibilita a expansão de atividades capitalistas responsáveis pela dinâmica do espaço urbano e a inserção de novas funções aos lugares.

⁷ O IPVA - Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores tem como fato gerador a propriedade, plena ou não, de veículos automotores de qualquer espécie. Fonte: Portal Tributário. Acesso em 25 de janeiro de 2015.

⁸ IPTU é a sigla para Imposto Predial e Territorial Urbano, que é um imposto brasileiro que cada pessoa que possui uma propriedade urbana, como um apartamento, sala comercial ou uma casa deve pagar. O IPTU consta na Constituição Federal, e serve tanto para pessoas jurídicas, como pessoas físicas. Fonte: Portal Tributário. Acesso em 25 de janeiro de 2015.

⁹ ISSQN é de competência dos Municípios e do Distrito Federal, tem como fato gerador a prestação de serviços constantes, ainda que esses não se constituam como atividade preponderante do prestador. Fonte: Portal Tributário. Acesso em 25 de janeiro de 2015.

O modo como acontece a urbanização segue também a ordem da organização para o consumo de lugares e mercadorias. A dinâmica urbano-regional de Manacapuru e dos municípios da margem direita do Rio Negro tornou-se mais intensa a partir da utilização da ponte. Este objeto geográfico incentiva transformações socioeconômicas nos municípios por ser espaço indutor do modo de vida urbano que estão mais evidentes no setor de comércio de bens e serviços. Dentre as atividades terciárias destacam-se o surgimento e adequações de novos espaços de consumo aos respectivos municípios. Aqui são destacados os estabelecimentos hoteleiros – hotéis de selva, hotéis da cidade e pousadas - e os comércios a varejo de combustíveis - postos de gasolina - do município de Manacapuru.

A ponte contribuiu para que o automóvel ganhasse importância na realização das viagens de Manacapuru para demais lugares e vice-versa, neste sentido, tende a estimular o surgimento de postos de gasolina e forçar as atividades hoteleiras e o Poder Público a investir na qualidade dos bens e serviços comercializados pelos mesmos. As novas organizações que cada estabelecimento possui constantemente são influenciadas pelos subsistemas do automóvel, como podem ser visualizados na diversidade de mercadorias postas para consumo nos postos e na variedade de serviços ofertados nos hotéis. Estes eventos demonstram o ganho da importância do objeto técnico nas atividades cotidianas de ir e vir ao município e no comércio das mercadorias dos espaços de consumo.

As intervenções urbanas ocorridas na RMM alteraram as condições de mobilidade de uma margem a outra do Rio Negro¹⁰ e a reprodução das relações socioeconômicas, tendo em vista que os crescentes números de veículos implicam em novas organizações na sociedade e na produção do espaço urbano-regional de Manacapuru. Das diversas transformações observadas na RMM, Aline Leite destaca uma que é o crescimento da frota o qual é decorrente de uma série de fatores, dentre estes se destaca o impacto do pólo de duas rodas, no Distrito Industrial de Manaus (LEITE; *et al*; 2013, p. 10), já Isaque Sousa ressalta a oferta de crédito e a redução de impostos (SOUSA, 2013, p. 116). Estes seriam indicativos do aumento do número de motocicletas e motonetas. O caso do crescimento da quantidade de automóveis no município de Manacapuru deve-se aos fatores citados por Sousa.

¹⁰ Sousa (2012, p. 85) descreve a dinâmica dos lugares onde as balsas atracavam e o tempo de travessia que as balsas levavam de uma margem a outra.

1.1 Políticas públicas, ações transformadoras dos modos de vida

O atual processo de produção do espaço urbano de Manacapuru, é decorrente de construções de equipamentos urbanos na RMM (Quadro 1), os quais são atrativos a circulação de pessoas e a concentração de atividades econômicas. Nos últimos anos uma série de ações públicas e privadas tem estimulado intensas transformações espaciais na região.

QUADRO 1: Intervenções urbanas nos municípios

Ação – construção	Período de construção	Municípios envolvidos
Duplicação da rodovia AM 070	Iniciado em 2014	Iranduba Novo Airão
Conjuntos imobiliários	Em andamento	
Ponte Rio Negro	2007 a 2011	
Cidade Universitária	Início em 2014	
Gasoduto Coari-Manaus	2006 a 2009	Anamã, Anori, Codajás, Coari, Caapiranga, Manacapuru, Iranduba e Manaus
RMM	Criada em 2007	Manaus, Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Manacapuru, Novo Airão, Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva, Manaquiri, Careiro, Autazes, Itapiranga e Silves
Construção de porto fluvial	2008	Manacapuru
Recuperação da infraestrutura viária	2009	

Fonte: SEPLAN. Acesso em 25 de janeiro de 2015.

Organização: Moisés Silva, 2015.

Os estudos realizados por Sousa (2013) destacam as ações do poder público e privado como eventos que muito contribuem na dinâmica urbano-regional destes municípios. A criação da Região Metropolitana de Manaus (RMM) em maio de 2007 e a incorporação do município de Manacapuru à RMM em dezembro do mesmo ano, a

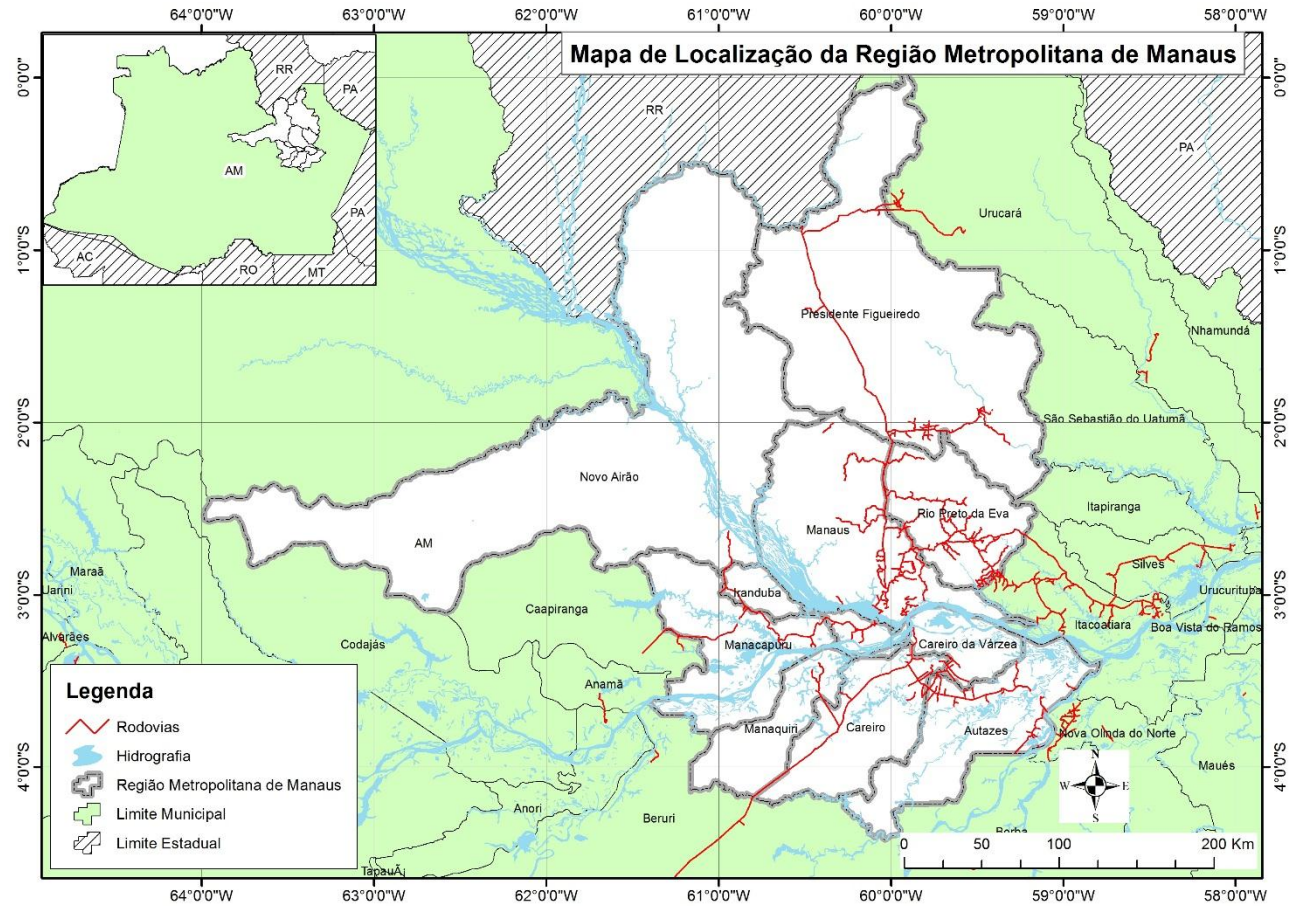
inauguração da Ponte Rio Negro, em 2011, e o início da duplicação da rodovia Manoel Urbano iniciado em 2014 são produtos, além de fatores que desencadeiam mudanças socioespaciais em Iranduba, Manacapuru e Novo Airão que passaram a ter novo meio de interligação metropolitana, no caso, a rodoviária. Neste último município as alterações foram menores devido a estar um pouco mais distante da capital amazonense e pelo fato da maior parte de seu território pertencer a áreas legalmente protegidas.

A Região Metropolitana de Manaus foi um ato político-administrativo criado em 30 de maio de 2007. A RMM¹¹ é composta pelos municípios de Manaus, Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Manacapuru, Novo Airão, Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva, Manaquiri, Careiro, Autazes, Itapiranga e Silves (Mapa 2). Embora não exista conurbação de áreas urbanas dos municípios, o poder público, em parceria com o setor privado, realiza constantes intervenções para a concretização da mesma (SOUSA, 2013, p. 66). Todavia, antes destas iniciativas acontecerem, uma malha rodoviária já estava em funcionamento, o que garante existência de fluxo de pessoas e mercadorias, inclusive através da travessia por meio fluvial no rio Negro.

A intervenção espacial que veio contribuir para a concretização da RMM e em mudanças socioespaciais nos respectivos municípios consistiu na construção da Ponte Rio Negro (Figura 3). A inauguração da ponte ocorreu no dia 24 de outubro de 2011, e resultou em mudanças na dinâmica urbano-regional destes municípios devido às alterações no uso de modais de transporte de cargas e passageiros.

¹¹ A Região Metropolitana de Manaus – RMM, que conta em 2014 com 2.360.491 habitantes (conforme estimativa populacional do IBGE de 01 de julho de 2014, publicada no D.O.U em agosto de 2014), foi criada em 30 de maio de 2007 pela Lei Complementar nº 52/2007 e modificada no dia 27 de janeiro de 2008 pela Lei Complementar nº 59 que incluiu o município de Manacapuru, que engloba Manaus e mais 7 municípios do Estado do Amazonas: Manaus, Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Manacapuru, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva e possui uma área de 101.475 km². Fonte: http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/pdf/analise_estimativas_2014.pdf. Acesso em: 14 de Set. de 2016.

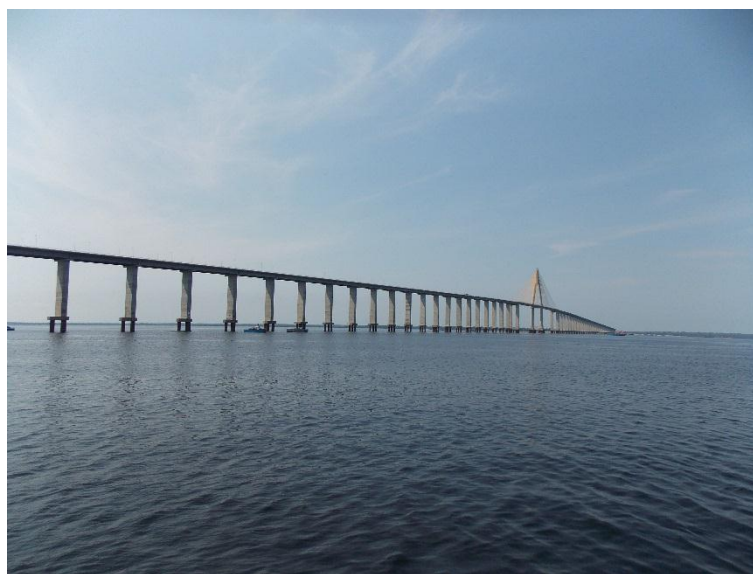
MAPA 2: Região Metropolitana de Manaus e em destaque os Municípios de Manaus, Iranduba, Manacapuru e Novo Airão



Fonte: SIPAM, 2014.

O que antes era realizado por modal hidroviário passou a ser transportado por meio rodoviário e a influenciar mudanças nas atividades econômicas: deslocamentos de comércios existentes nos portos de onde saiam as balsas; crescimento do número de postos de combustíveis ao longo da rodovia Manoel Urbano; construção de diversos conjuntos habitacionais (SOUSA, 2013, p. 37).

FIGURA 1: Ponte Rio Negro sentido Manaus – Iranduba



A ponte Rio Negro possui uma extensão de 3,595 metros e é considerada a maior ponte fluvial do Brasil.

Foto: Moisés Silva, 2014.

A ponte, financiada pelo governo estadual em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), transformou o cotidiano de cidades da margem direita do rio Negro (Novo Airão) e da margem esquerda do Solimões (Iranduba e Manacapuru) e ao mesmo tempo assegurou a reprodução dos interesses de proprietários de meios de produção, grupos sociais diversos, proprietários fundiários e promotores imobiliários” - estes agentes são classificados por Corrêa (1995, p. 12) como agentes produtores do espaço urbano - mais intensamente em Iranduba e Manacapuru, pois;

A produção da fluidez é um empreendimento conjunto do poder público e do setor privado. Cabe ao Estado, diretamente ou por concessões, e aos organismos supranacionais prover o território dos macrossistemas técnicos sem os quais as demais técnicas não se efetivam (SANTOS, 2006, p. 187).

A ponte Rio Negro foi um investimento concebido para estimular o desenvolvimento socioeconômico dos municípios conectados por ela, entretanto, a concepção das ações não abrangeu o aproveitamento das peculiaridades de todos, como em Novo Airão onde se observam poucas transformações pelo fato de a maior parte do território do município pertencer ao Parque Nacional de Anavilhanas¹² e ao Parque Nacional do Jaú¹³. A visitação turística aos parques, a cidade turística de Velho Airão e o comércio de artesanatos e de lojas de artigos em geral são algumas das atividades que movimentam a economia do município.

A presença de equipamentos e serviços urbanos induz concentrações urbanas aos lugares. As interferências espaciais modificaram os modos e os tempos de deslocamentos, em especial, entre Manaus e o município de Manacapuru, por meio da rodovia Manoel Urbano. Por esta razão, a dinâmica socioeconômica destes lugares precisa ser estudada, mesmo que seja apenas quanto aos aspectos relativos aos meios de hospedagem e os postos de abastecimento de combustíveis.

Os modais de transportes utilizados na travessia do Rio Negro, anteriormente a existência da ponte, foram os primeiros a passar por modificações. A última balsa a realizar travessia de pessoas, automóveis e mercadorias no trecho Manaus-Iranduba-Manaus ocorreu no dia 23 de outubro de 2011, a partir disso grande maioria destes meios de travessia foi substituída pela ponte. Os automóveis permanecem e ganharam agilidade, porém, algumas pequenas embarcações continuam fazendo travessias de pessoas e produtos no mesmo trecho.

A rede de serviços que se beneficiava do sistema de travessia pelo porto de São Raimundo (Manaus) - Cacau Pirêra (Iranduba) foi alterada. Dentre as existentes no Porto de São Raimundo, em bairro de mesmo nome, e do Porto de Cacau Pirêra de onde saiam as

¹² O Parque Nacional de Anavilhanas foi criado, em 1981, com o objetivo de preservar o arquipélago fluvial de Anavilhanas bem como suas diversas formações florestais, além de estimular a produção de conhecimento por meio da pesquisa científica e valorizar a conservação do bioma Amazônia com base em ações de educação ambiental e turismo sustentável. O foco proposto é harmonizar as relações entre as comunidades do entorno e a Unidade com ações de bases sustentáveis. Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/portal/o-que-fazemos/visitacao/ucs-abertas-a-visitacao/189-parque-nacional-do-jau.html> Acesso em 20 de dezembro de 2014.

¹³ Criado em setembro de 1980, o Parque Nacional do Jaú é assim denominado por situar-se na bacia do rio Jaú. A criação deste PARNA fez parte de um processo histórico que se iniciou a partir de meados da década de 1970 de estudos de áreas amazônicas com potencial para serem convertidas em reservas biológicas. Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/portal/o-que-fazemos/visitacao/ucs-abertas-a-visitacao/212-parque-nacional-anavilhanas.html> Acesso em 20 de dezembro de 2014.

balsas, estão: pequenas embarcações que faziam travessias em menor tempo; estabelecimentos de venda de alimentos e vendedores ambulantes. Algumas atividades comerciais existentes nos dois portos se adaptaram com o menor fluxo de pessoas, porém outros se deslocaram para a margem da rodovia Manoel Urbano (feiras e estabelecimento de café regional) (SOUSA, 2013, p. 37). Este novo arranjo vem sofrendo mudanças no momento das obras de duplicação da AM 070.

O uso da ponte modificou a rotina das atividades socioeconômicas que de um dia para outro viram as consequências esperadas da sua instalação. Atualmente os dois lados da ponte são mais usados como balneários por populares e menos para comércio de produtos, pois a parada de veículos não é permitida para não interromper o fluxo de veículos. As mudanças espaciais ocorridas na RMM são descritas por Sousa (2013, p. 89) como eventos transformadores da dinâmica socioeconômicas dos portos de São Raimundo (Manaus) e Cacau-Pirêra (Iranduba);

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 (SOUSA, 2013, p. 90).

A hipótese é a de que a inserção de novos objetos e valores no cotidiano da sociedade, como os decorrentes da utilização da ponte Rio Negro, transforma a dinâmica socioeconômica de Manacapuru. Talvez este processo possa ser evidenciado através da observação da soma dos valores econômicos de Manacapuru, o Produto Interno Bruto Municipal¹⁴ (PIB-M), pois este parece ser o demonstrativo de que os sistemas de objetos e os sistemas de ações, conceitos¹⁵ abordados por Santos (2006, p. 39), estimularam o crescimento das atividades econômicas do município.

¹⁴ O PIB é o principal medidor do crescimento econômico de uma região. Sua medida é feita a partir da soma do valor de todos os serviços e bens produzidos na região escolhida em um período determinado. Fonte: Portal Tributário. Acesso em 25 de janeiro de 2015.

¹⁵ Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma (SANTOS, 2006, p. 39).

Na Tabela 2 constam os dados de 2002 a 2012 do PIB nos três setores da economia. Estas informações destacam a importância dos três setores para o desenvolvimento do município, em especial, quanto à redistribuição entre os setores, embora existam desproporções do PIB nestes, todos demonstram crescimento a partir de 2007 que coincide com a criação da RMM e, em 2011, com a inauguração da ponte Rio Negro, apenas as atividades agropecuárias e industriais demonstraram leve retração no último ano da série.

TABELA 2: PIB do município de Manacapuru 2002 – 2012, percentual por setores da economia e valor agregado anual (R\$ 1.000)

PIB	2002	2004	2006	2008	2010	2012
Agropecuária	26%	21%	20%	18%	37%	45%
Indústria	9%	12%	10%	12%	10%	7%
Serviços	65%	67%	70%	70%	53%	48%
Total	153.462	196.090	333.988	369.342	644.416	848.970

Fonte: IBGE. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: 25 de janeiro de 2015.

Organização: Moisés Silva, 2015.

A variação dos montantes, a preços correntes¹⁶, no período do que poderia ser tomado como o antes e o depois das referidas intervenções urbanas (caso do gasoduto Coari-Manaus, Ponte Rio Negro e criação da RMM), aqui constituído do ano 2002 ao de 2012, pouco variou. O setor de menor crescimento foi o industrial devido a pouca presença de estabelecimentos transformadores de matéria-prima. As atividades primárias ganham relevância em decorrência da maior parte da produção agrícola do município ser advinda de plantações da várzea (solos ricos em matéria orgânica), o que contribui para que o mesmo tenha variações resultantes de vários fatores naturais. As atividades terciárias realizadas em estabelecimentos comerciais, festas populares e religiosas, que ocorrem em grande número ao longo do ano, faz deste setor o maior gerador de PIB.

As oscilações nos três setores no período anterior ao ano de 2012 devem-se, em parte, ao fato que o transporte de produtos e pessoas sofreu reduções da dependência do meio fluvial, evento que era tido como um entrave à economia do município. A facilidade do transporte rodoviário pode também ter ocasionado uma diminuição das atividades terciárias

¹⁶ Diz-se que o PIB está calculado a preços correntes, quando a produção de cada ano está avaliada aos preços do mesmo ano, por exemplo, a produção de 2000 a preços de 2000.
Fonte: Portal Tributário. Acesso em 04 de abril de 2016.

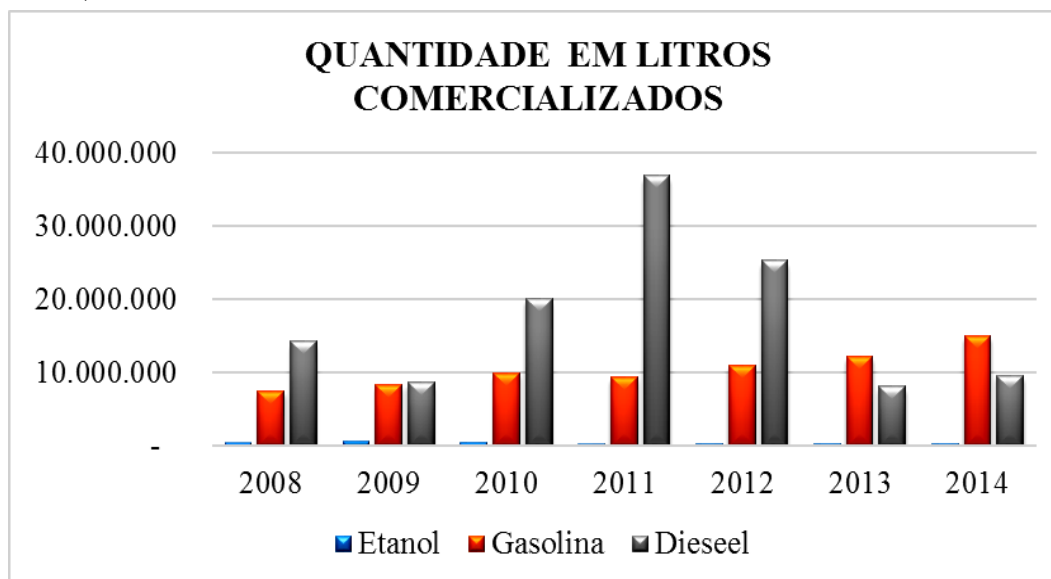
que se beneficiavam da rede de transportes fluviais, tendo em vista que após o ano de 2010 observa-se uma queda deste medidor do crescimento econômico.

A instalação da ponte modificou a dinâmica urbano-regional de Manacapuru, pois a movimentação de produtos, pessoas e capital em Manacapuru tornou-se maior a partir da utilização das infraestruturas. Para Milton Santos esta iniciativa de dotar o espaço de novas redes geográficas cria condições para os espaços de consumo se ajustar aos circuitos da economia, tendo em vista que “a economia contemporânea não funciona sem um sistema de normas adequadas aos novos sistemas de objetos e aos novos sistemas de ações” (SANTOS, 2006, p. 186). No caso de postos de gasolina e hotéis, tais investimentos contribuem para estímulos ao consumo de mercadorias diversas para quem está em trânsito pelo município.

A ponte Rio Negro e a duplicação da rodovia Manoel Urbano são considerados “objetos geográficos, idealizados e construídos pelo homem, articulados entre si em sistemas” (SANTOS, 1994, p. 62), são elementos de integração rodoviária entre os municípios e dinamizadores econômicos, via o surgimento de atividades terciárias que impulsiona o surgimento e o crescimento de diversas atividades econômicas pertencentes ao subsistema do automóvel.

O aumento do número de postos em Manacapuru (Jornal Acrítica de 30 de maio de 2012) e o crescente consumo de gasolina, mostrado no Gráfico 2 com os dados disponibilizados pela Agência Nacional do Petróleo Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), é o demonstrativo de que a intensificação do ir e vir rodoviário estimulou a venda deste combustível. A diminuição do comércio de *diesel* em parte deve-se a reduzida quantidade de viagens feitas pelos modais hidroviários (embarcações de grande porte. Estes últimos fatores, parecem ter pouco afetado o crescimento econômico das atividades do setor de comércio de bens e serviços devido ao surgimento de demais atividades e aos estímulos realizados pelo Estado.

GRÁFICO 2: Quantidade de combustíveis em litros comercializados (2008-2014)



Etanol, Gasolina e Diesel comercializados no Município de Manacapuru nos anos de 2008 até o mês de outubro de 2014.

Fonte: ANP. Acesso em 10 de outubro de 2014.

Organização: Moisés Silva, 2014.

As intervenções espaciais, realizadas para concretização da RMM, são elementos que contribuem para reprodução do capital (pois a partir deles o espaço ganha novos valores de uso e de troca) e o aumento do número de veículos em Manacapuru, embora as facilidades de créditos e a existência do Pólo de Duas Rodas em Manaus também justificam o aumento de veículos, que colaboram para o crescimento do comércio de combustíveis.

Os dados da Tabela 3, disponibilizados pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) dos anos 2010 a 2014, mostra o crescimento percentual e quantitativo de micro-ônibus, ônibus, veículos de carga, carros, motonetas e motocicletas no município de Manacapuru. Em Manacapuru observa-se que a frota de carros, motonetas e motocicletas são maiores em quantidade. Se pegarmos qualquer ano e somarmos a quantidade desses dois últimos modais, fica perceptivo que são superiores aos demais. Parte deste crescimento é atribuído ao fato de que os mesmos têm mais facilidade de deslocamentos pelos lugares.

TABELA 3: Crescimento percentual e total de automóveis nos anos de 2010 a 2014 – Manacapuru

Ano	Micro-ônibus		Ônibus		Veículos de carga		Carros		Motonetas		Motocicletas	
	%	T	%	T	%	T	%	T	%	T	%	T
2010	7,4	29	9,6	57	14	947	12	1430	14	1398	25	3275
2011	34	39	0	57	13	1073	12	1604	14	1606	26	4138
2012	51	59	21	69	13	1218	12	1812	14	1835	14	4734
2013	18	70	14	79	13	1387	13	2051	19	2186	18	5609
2014	11	79	20	99	13	1606	13	2377	10	2450	10	6302

Fonte: DENATRAN. Acesso em 25 de janeiro de 2016.

Organização: Moisés Silva, 2016.

Em breve comparação de Manacapuru com Itacoatiara¹⁷ (Tabela 4), embora o tamanho da frota neste segundo seja maior, verifica-se que no último ano de análise a frota de ônibus, veículos de carga, motoneta e carros cresceu em termos percentuais.

TABELA 4: Crescimento percentual e total de automóveis nos anos de 2010 a 2014 – Itacoatiara

Ano	Micro-ônibus		Ônibus		Veículos de carga		Carros		Motonetas		Motocicletas	
	%	T	%	T	%	T	%	T	%	T	%	T
2010	31	21	20	90	11	905	15	1840	15	4203	32	6229
2011	0	21	14	103	13	1031	7	1982	14	4815	21	7546
2012	19	25	23	127	12	1161	10	2199	9	5288	7	8136
2013	36	34	11	142	11	1295	12	2465	12	5963	8	8825
2014	15	40	-3	137	11	1461	10	2764	8	6498	5	9367

Fonte: DENATRAN. Acesso em 25 de janeiro de 2016.

Organização: Moisés Silva, 2016.

¹⁷ O município de Itacoatiara pertence a RMM e possui uma população de 86.839 habitantes (IBGE, 2010), 1.698 a mais que Manacapuru, e segundo José de Oliveira é caracterizada como cidade média de função intermediária (OLIVEIRA, 2006, p. 05).

Em Itacoatiara observa-se que após o ano de 2012 a taxa de crescimento de ônibus, veículos de carga, e carros foi inferior a de Manacapuru o que pode ser resultado, além de outros fatores já citados, da facilidade nas viagens proporcionada pelo uso da ponte Rio Negro. Este fenômeno urbano que está em curso em Manacapuru não diminuirá a importância urbana que Itacoatiara possui na região, pois, as cidades dessa área, correspondentes a calha do rio Amazonas, são influenciadas pela maior dinâmica de circulação e apresentam maior concentração de serviços urbanos, embora seus índices sejam bastante precários, assim afirmam Schor e Oliveira (2011, p. 18).

Nesta comparação da frota de automóveis destes municípios podemos tirar como conclusões preliminares que em poucos anos a frota de Manacapuru poderá se igualar com a de Itacoatiara, acarretando em contínuas organizações sociais, econômicas e espaciais, sobretudo porque diversas atividades recebem influências do subsistema do automóvel.

Para demonstrar o possível fluxo de automóveis em Manacapuru convém destacar a frota dos municípios vizinhos a este, tendo em vista que as infraestruturas construídas facilitaram os deslocamentos entre os mesmos, logo é bem provável que certa quantidade destes veículos se dirige à Manacapuru para realizar atividades diversas. Embora sejam municípios com dinâmicas diferentes Manaus (Tabela 5) Iranduba (Tabela 6) e Novo Airão (Tabela 7) possuem alguns aspectos em comum: relações econômicas entre centro produtor, consumidor e vice-versa através de ligações rodoviárias e hidroviárias.

Como pode ser observado na Tabela 5 a frota de automóveis de Manaus, sobretudo a de carros motonetas e motocicletas, é bem superior a quantidade existente nos demais municípios já mostrados e o que nos leva a considerar essas informações ainda mais relevantes é o fato de que;

A localização de Manaus, equidistante da fronteira oriental marítima e da fronteira ocidental da vasta rede hidrográfica, possibilita conexões com diferentes localidades da Amazônia e permite que a cidade de Manaus seja um importante centro de circulação de mercadorias e de pessoas para o *hinterland* e da região para o restante do país e outras partes do mundo (SCHOR e OLIVEIRA, 2011, p. 18).

TABELA 5: Crescimento percentual de automóveis nos anos de 2010 a 2014 – Manaus

Ano	Micro-ônibus		Ônibus		Veículos de carga		Carros		Motonetas		Motocicletas	
	%	T	%	T	%	T	%	T	%	T	%	T
2010	7,7	2334	7,2	5807	12	85443	9,4	252274	10	8563	15	83459
2011	11	2596	16	6783	10	94294	7,7	271885	13	9712	14	95747
2012	8,3	2812	8,2	7338	6,8	100402	7,2	291254	9,4	10630	12	108016
2013	3,3	2905	2,8	7718	5,3	106326	5,6	311179	11	11947	12	121656
2014	3,2	3003	2,7	7934	5	111993	5,3	328715	10	13362	11	136967

Fonte: DENATRAN. Acesso em 25 de janeiro de 2016.

Organização: Moisés Silva, 2016.

Seguindo a análise da frota dos municípios vizinhos a Manacapuru e que são possíveis consumidores de bens e serviços dos espaços de consumo aqui investigados, Iranduba (Tabela 6) no período estudado também passou por um crescimento do número de automóveis.

TABELA 6: Crescimento percentual e total de automóveis nos anos de 2010 a 2014 – Iranduba

Ano	Micro-ônibus		Ônibus		Veículos de carga		Carros		Motonetas		Motocicletas	
	%	T	%	T	%	T	%	T	%	T	%	T
2010	0	8	20	47	26	489	17	525	25	204	32	889
2011	37	11	-2	46	20	589	20	630	20	246	24	1104
2012	27	14	26	58	18	696	24	785	15	284	23	1364
2013	65	20	22	71	27	816	26	968	14	325	19	1686
2014	39	33	18	87	21	1041	21	1227	12	373	16	2022

Fonte: DENATRAN. Acesso em 25 de janeiro de 2016.

Organização: Moisés Silva, 2016.

Diferentemente de Manaus em que a quantidade de carros é superior aos demais veículos, como os de duas rodas, no município de Iranduba existe mais motonetas e motocicletas do que outros modais. Os possíveis fatores que podem justificar esse evento são descritos por Leite *et al* (2013) e Pinto e Schor (2013) para os municípios da Amazônia, como já descrevemos.

E por último, e não menos importante, em nossa análise sobre o possível fluxo de automóveis em Manacapuru destacamos a frota do município de Novo Airão (Tabela 7). Este município possui uma quantidade de automóveis menor que os demais, mas esse número torna-se importante para ser evidenciado devido ao fato de que as viagens rodoviárias são realizadas pela rodovia Manoel Urbano que passa por dentro do território de Manacapuru, logo são possíveis consumidores de bens e serviços dos postos de gasolina.

TABELA 7: Crescimento percentual e total de automóveis nos anos de 2010 a 2014 – Novo Airão

Ano	Micro-ônibus		Ônibus		Veículos de carga		Carros		Motonetas		Motocicletas	
	%	T	%	T	%	T	%	T	%	T	%	T
2010	25	5	0	14	12	96	4	133	19	31	15	252
2011	40	7	14	16	9	105	19	159	29	37	15	303
2012	-14	6	-25	12	16	122	23	196	75	48	28	349
2013	0	6	-9	11	18	141	20	211	34	84	21	447
2014	25	8	-10	10	15	167	17	255	25	113	17	543

Fonte: DENATRAN. Acesso em 25 de janeiro de 2016.

Organização: Moisés Silva, 2016.

O uso da ponte Rio Negro facilitou os deslocamentos entre esses municípios e essa facilidade estimulou o fluxo das pessoas para realizar atividades diversas, como estudos, trabalho, dentre outros. Manacapuru possui peculiaridades que são atrativos para quem reside em Novo Airão, Iranduba, Manaus e demais municípios e uma vez de passagem e utilizando automóveis no mesmo podem até não serem consumidores de meios de hospedagens, mas são consumidores de bens e serviços dos postos de gasolina.

As alterações espaciais ocorridas na RMM foram indutoras de modificações diversas em Manacapuru. Decorrentes deste evento surgem nos estabelecimentos diversas lojas dentro dos postos que oferecem serviços complementares para quem está em trânsito:

troca de óleo, lojas de conveniência, caixas eletrônicos, drogarias, casas lotéricas. São adequações e estímulos a novos hábitos de consumo onde, ao mesmo tempo em que ocorre uma adaptação a valores urbanos, acontece à inserção de novos modos de vida à população. As transformações e permanências socioeconômicas na RMM são decorrentes da intensificação do ir e vir via modais rodoviários os quais vêm estimulando o surgimento de estabelecimentos de comércio de bens e serviços, como é o caso dos estabelecimentos hoteleiros, postos de combustíveis e as lojas existentes nestes estabelecimentos.

1.2. Infraestrutura, bens e serviços: as mercadorias dos estabelecimentos

A Ponte Rio Negro foi um dos objetos geográficos que incentivou as atividades do setor terciário do município de Manacapuru a passar por modificações: infraestrutura dos estabelecimentos, comércio de bens e serviços. Além de facilitar a travessia de veículos, a ponte trouxe uma reorganização socioespacial ao município. Os estabelecimentos comerciais, hotéis e postos de gasolina passaram por transformações significativas resultantes das intervenções urbanas e do maior uso dos atrativos naturais e culturais.

O desenvolvimento histórico-geográfico de Manacapuru tem grande influência na atual quantidade e tipos de estabelecimentos hoteleiros e de comércio a varejo de combustíveis. São atividades econômicas que se complementam devido a função urbana que o município exerce com demais cidades e com Manaus. Para Schor e Oliveira Manacapuru caracteriza-se como cidade média com função de intermediária devido a proximidade da metrópole regional (Manaus) e a ligação rodoviária, exerce função de intermediária entre as demais cidades e redes urbanas com Manaus; abastece e é abastecida por Manaus (SCHOR; OLIVEIRA, 2011, p. 19).

O uso do alojamento temporário e o comércio de produtos diversos nos postos de combustíveis tornam estes espaços de consumo lugares essenciais para a reprodução da sociedade urbana. Hotéis e postos de gasolina constitui-se em espaços homogêneos, embora sigam certa padronização, são lugares de encontro e onde as relações sociais são mediadas

pelo modo de produção capitalista, em especial, pela troca. Estabelecimentos que oferecem serviços e comércio de bens essenciais para satisfação das necessidades cotidianas.

Segundo a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) do IBGE, hotéis da cidade, hotéis fazenda, hotel de selva e pousadas pertencem à categoria de estabelecimentos hoteleiros, enquanto os postos de gasolina pertencem à categoria de comércio a varejo de combustíveis. Estas atividades econômicas pertencem ao setor terciário que tem por característica ser um conjunto de atividades heterogêneas de comércio de bens e serviços, cuja produção não é, em geral, mensurável em unidades físicas (ALMEIDA, 1973, p. 15). Segundo David Harvey, através deste setor “grande parte da atividade laboral é realizada à margem da produção de mercadorias. Esta última requer a produção não apenas de valores de uso, mas de “valores de uso para outrem” por intermédio do mercado” (HARVEY, 2013, p. 32).

Os hotéis ofertam alojamento temporário em dormitórios na cidade, atrativos turísticos, restaurantes, serviços de comunicação, etc. Nos postos de gasolina existem lojas de conveniência, loja de venda e troca de óleo lubrificante, posto com serviços de lavagem de carros, drogarias, loterias, etc. Serviços e bens diversos são considerados como mercadorias por possuir valor de uso e valor de troca. O uso dos espaços de consumo acontece por meio da troca pela mercadoria-dinheiro, que segundo Karl Marx é uma medida de valor que possibilita a circulação de mercadorias (MARX, 1996, p. 219). Através destas relações sociais e econômicas cotidianas ocorridas no interior dos estabelecimentos acontece a reprodução do modo de vida urbano e que se estende as demais esferas da vida social.

Os serviços e os bens são riquezas que no modo de produção capitalista são definidos como mercadorias. Abstratos e concretos, mas que satisfazem as necessidades humanas. São constituídas de propriedades diversas e a utilidade lhe concede valor de uso que se concretiza no momento do consumo. Ao mesmo tempo em que tem valor de uso, a mesma tem também valor de troca que aparece no momento da troca do seu valor de uso por outro de uma espécie diferente, a mercadoria-dinheiro. Estas mercadorias “como valores de uso são, antes de mais nada, de diferente qualidade, como valores de troca só podem ser de quantidade diferente” (MARX, 1996, p. 156).

De acordo com Marx “a mercadoria é, antes de tudo, um objeto externo, uma coisa, a qual pelas suas propriedades satisfaz necessidades humanas de qualquer espécie” (MARX,

1996, p. 165). É “algo que satisfaz uma carência, uma necessidade ou um desejo humano. É algo externo a nós, de que tomamos posse e transformamos em nosso” (HARVEY, 2013, p. 26). Para manutenção dos hábitos da vida cotidiana do mundo moderno as mercadorias são diversas e seu valor se transforma de acordo com sua utilidade no espaço e no tempo.

No modo de produção capitalista, tempo e espaço interferem no valor e função da mercadoria. Função e valor são derivados dos interesses dos agentes socioeconômicos que constantemente contribui com a produção-consumo-produção das mercadorias para obtenção de lucros conforme as peculiaridades dos espaços. Para estes agentes a posse da mercadoria é adquirida através da troca do seu valor pela mercadoria-dinheiro para circulação e produção de capital;

Se o objetivo é conseguir outros valores de uso por meio da produção e da troca de mercadorias, ainda que medidas pelo dinheiro, estamos lidando com Mercadoria-Dinheiro-Mercadoria. Em contrapartida, Dinheiro-Mercadoria-Dinheiro é uma forma de circulação em que o objetivo é dinheiro, não mercadoria. O capital surge quando o dinheiro é posto em circulação com o intuito de conseguir mais dinheiro (HARVEY, 2013, p. 80).

O modo como a infraestrutura, os serviços e bens são oferecidos e consumidos nos hotéis e postos de gasolina, supõem que estes estabelecimentos estejam submetidos a lógica do modo de produção capitalista. Nestes lugares as necessidades da vida moderna tornam-se um elemento determinante à reprodução de capital, não porque seguem o mesmo ritmo de produção das fábricas, mas em decorrência da circulação e acumulação de capital estar inseridos na cotidianidade via consumo de mercadorias estimulado por meios diversos. O cotidiano é moldado pela sociedade de consumo dirigido para expandir a acumulação de capital para além dos domínios das fábricas, pois;

A cotidianidade integra-se ao modo de regulação da acumulação capitalista, pois este sai dos domínios da fábrica e invade a vida familiar, indo além de todos os tempos, não apenas o do trabalho. O tempo do não trabalho passa a ser contado como tempo para o consumo, fundamentando a acumulação pela circulação, distribuição e consumo de mercadorias e não simplesmente na exploração da força de trabalho (SANTANA, 2008, p. 72).

Para a reprodução de capital, a partir de hábitos cotidianos, a sociedade de consumo dirigido utiliza de estratégias que eliminam as interferências no processo de troca da

mercadoria por mercadoria-dinheiro. Considerando a “troca uma transação em que o valor sofre uma mudança de forma” (HARVEY, 2013, p. 69), conquista-se o cotidiano por meio de investimentos em infraestrutura, prestação de serviços e diversidade de bens que de forma direta ou indireta são utilizados para fuga ou mesmo conservação do cotidiano urbano.

Hotéis e postos de gasolina de Manacapuru são espaços-mercadorias geradores de lucros aos donos dos estabelecimentos e ao Poder Público que ao longo dos anos desenvolve investimentos nas atividades com o intuito de gerar valor aos mesmos. O consumo por meio do comércio de serviços, de bens e dos espaços caracteriza estes estabelecimentos como espaços-mercadorias. Quando os investimentos são feitos para fins de agregar valor aos produtos, inclusive aos espaços ambos agentes recebem retornos, os empresários com consumidores nos seus estabelecimentos e o Poder Público com arrecadação de receitas.

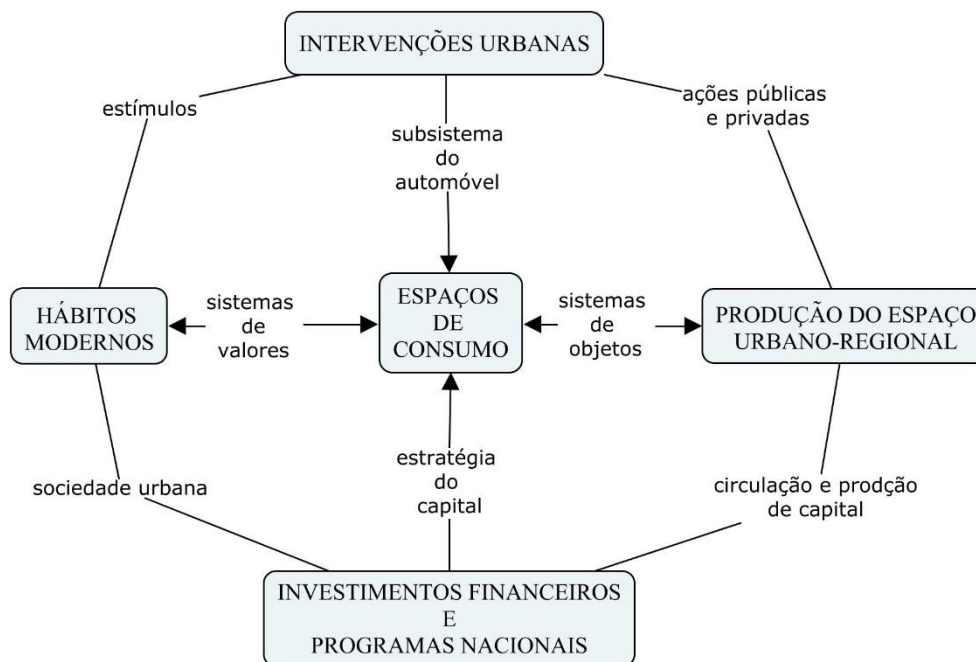
Os primeiros resultados desta investigação junto a Secretaria Municipal de Turismo de Manacapuru mostram que os estabelecimentos hoteleiros: Novo Hotel, Paraíso D’Angelo, Maranata e Cirandeira Bela receberam financiamentos por parte do Banco da Amazônia - BASA e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES. Outros meios de hospedagens acontecem em decorrência dos estímulos da Prefeitura a populares para adesão do Programa de Hospedagem Alternativa Cama e Café¹⁸, treinamento dos colaboradores e demais interessados por meio do Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego - PRONATEC¹⁹. Aos estabelecimentos de comércio a varejo de combustíveis são concedidas licenças de permissão de funcionamento pelo Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas – IPAAM e certificados de autorização emitidos pela ANP, e as lojas que funcionam nas suas dependências.

¹⁸ Comum em países europeus, o Ministério do Turismo estimula as hospedagens alternativas pelo país por meio do Programa de Hospedagem Alternativa Cama e Café o qual atrai pessoas que buscam experiências marcantes no local e que desejam economizar na estadia. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/turismo/noticias/todas_noticias/20150127.html. Acesso em 20 de fevereiro de 2015.

¹⁹ O PRONATEC foi criado pelo Governo Federal, em 2011, por meio da Lei 11.513/2011, com o objetivo de expandir, interiorizar e democratizar a oferta de cursos de educação profissional e tecnológica no país, além de contribuir para a melhoria da qualidade do ensino médio público. Os cursos, financiados pelo Governo Federal, são ofertados de forma gratuita por instituições da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e das redes estaduais, distritais e municipais de educação profissional e tecnológica. Também são ofertantes as instituições do Sistema S, como o SENAI, SENAT, SENAC e SENAR. Disponível em: <http://pronatec.mec.gov.br/institucional-90037/o-que-e-o-pronatec>. Acesso em 20 de fevereiro de 2015.

As transformações espaciais e os estímulos econômicos realizados tanto pelo setor público como o privado são fatores (Figura 2) que transformam o espaço em mercadoria devido a modificação do consumo no espaço para consumo do espaço.

FIGURA 2: Fatores que contribuem para a dinâmica dos espaços de consumo em Manacapuru



Elaboração: Moisés Silva – baseado na técnica de mapas conceituais de Joseph D. Novack *apud* Antônio Ontoria Peña.

Para Carlos (2007, p. 14);

Lugares são constantemente redefinidos pelas metamorfoses da morfologia urbana, seja através das políticas urbanas, seja através de estratégias imobiliárias que condiciona o uso do espaço da cidade à sua condição de mercadoria; esta tendência submete o cidadão marcando a passagem do processo de consumo no espaço ao consumo do espaço. Isto significa que existe uma tendência à diminuição dos espaços na cidade aonde o uso não se reduz à esfera da mercadoria e o acesso não se associa à compra e venda de um “direito de uso temporário”. Assim, cada vez mais o uso dos lugares da cidade estão submetidos à lógica do valor de troca e o lazer e o flunar; o corpo e os passos são restritos a lugares normatizados, privatizados, vigiados (CARLOS, 2007, p. 14).

Um dos fatores que contribui para inserir cada vez mais os estabelecimentos aqui analisados na lógica do consumo do espaço são os investimentos realizados. Além deste fator acrescentam-se também as especificidades do município que agregam valor aos mesmos. O consumo no espaço não desaparece, mas os atrativos destes lugares colaboram para que haja cada vez mais o consumo do espaço.

As ações do Estado e do setor privado são interpretadas não somente como contribuintes ao crescimento econômico, mas como produção do espaço urbano-regional. Sousa (2013, p. 24) afirma que as ações públicas (implantação de infraestrutura de transportes) e privadas (valorização do espaço aproveitada para reprodução do capital) são forças que se coadunam para transformações socioespaciais, embora seus interesses sejam divergentes, na maioria das vezes são convergentes, visto que estes eventos resultam na valorização dos lugares, um fator que beneficia o Estado, o capital e demais agentes sociais. As atuações públicas e privadas são consideradas elementos fundamentais para o desenvolvimento das atividades econômicas a partir das especificidades do espaço.

A produção do espaço urbano-regional contribui para a dinâmica das atividades econômicas o qual muito influencia na quantidade e tipos de estabelecimentos hoteleiros (Tabela 8) e de postos de combustíveis no município (Tabela 9) de Manacapuru.

TABELA 8: Tipos e quantidade de estabelecimentos hoteleiros no município de Manacapuru

HOTÉIS	POUSADAS	HOTÉIS FAZENDA
19	09	04

Fonte: Secretaria Municipal de Turismo de Manacapuru, 3 de março 2015.
Organização: Moisés Silva.

Os dados disponibilizados pela Secretaria de Turismo de Manacapuru e os trabalhos de campo mostraram que no município existem 32 estabelecimentos hoteleiros. Dos 4 hotéis fazenda, 3 estão no perímetro urbano e um na área rural. Das 09 pousadas, 4 estão na área urbana e 5 em área rural. E os 19 hotéis estão todos localizados na cidade.

TABELA 9: Quantidade de postos de gasolina no município

Período de concessões	CVCE* (Pontão)	CVCV** (Posto de gasolina)
2001 a 2006	02	05
2009 a 2015	01	09
Total	03	14

*Comércio a Varejo de Combustíveis para Embarcações; **Comércio a Varejo de Combustíveis para Veículos.

Fonte: ANP. Acesso em 6 de março 2015.

Organização: Moisés Silva.

Segundo a ANP, no período de 2001 a 2006 foram concedidas 5 licenças de funcionamento a postos de gasolina e no período de 2009 a 2015 foram registradas 9 licenças, contabilizando ao todo 14 estabelecimentos, mas nas visitas a campo foram encontrados apenas 12 postos, no qual 10 estão na cidade e 2 na área rural. Ainda segundo os dados disponibilizados pela agência os pontões somam-se 3, e nos trabalhos de campo observou-se que todos estão localizados na frente da cidade (Figura 3), no Rio Solimões.

FIGURA 3: Pontão Palmeiras

Pontão Palmeiras é um dos três postos fluviais de Manacapuru. O pontão, realiza o comércio de derivados de petróleo para embarcações, mas parte do que é comercializado é levado para abastecer veículos nas comunidades ribeirinhas.

Foto: Moisés Silva, 2014.

Estes dois tipos de estabelecimentos comercializam produtos derivados do petróleo, a diferença entre eles é que os postos de gasolina são terrestres e o comércio é mais para veículos e os pontões estão situados no rio e seus produtos são mais vendidos para embarcações, mas para funcionamento ambos devem seguir a resolução CONEMA²⁰ 06/2011.

Já a quantidade de estabelecimentos hoteleiros é derivada do constante uso temporário por pessoas do próprio município e visitantes, como os trabalhadores de outras cidades que se dirigem a Manacapuru para utilizar os equipamentos urbanos ou encurtar viagem para a metrópole e demais municípios por meio das vias fluvial e/ou estrada Manoel Urbano, ou vice-versa. Nas dependências destes estabelecimentos e proximidades os estímulos para o consumo existem na forma de variedade de serviços que atendem as necessidades de clientes e turistas em trânsito²¹ (Figura 4 e 5).

FIGURA 4: Hotel Dona Laura



Localizado na Praça 16 de julho no centro da cidade de Manacapuru, no térreo do estabelecimento hoteleiro existe uma variedade de estabelecimentos comerciais.

Foto: Moisés Silva, 2014.

²⁰ Dispõe sobre a instalação e operação de postos (revendedores e de abastecimento), sistemas retalhistas de combustíveis, postos flutuantes e demais instalações que utilizam sistemas de armazenamento de combustíveis e/ou que efetuem troca de óleo e/ou lavagem de veículos. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/>. Acesso em: 25 Jan. 2015.

²¹ Na definição de consumidores locais e demais localidades Duarte (2003, p. 25) afirma que clientes são os próprios residentes do local, e turistas é toda pessoa que, por qualquer motivo – lazer, negócios, tratamento médico, treinamento, etc. –, ao deixar seu local de residência ou trabalho e utilizando qualquer meio de transporte, desloca-se para outro local permanecendo por período superior a um dia nessa localidade.

O dinamismo destes lugares é resultante da função urbana que Manacapuru possui na região. A hipótese é a de que a Ponte Rio Negro tornou a relação territorial de Manacapuru com a metrópole mais intensa e indutora da reprodução dos modos de vida urbano. Por meio deste objeto geográfico os espaços de consumo são utilizados com intensidades diferentes via festas populares, festas religiosas, trabalho, lazer, dentre outros motivos.

FIGURA 5: Posto de combustível Equador



O estabelecimento possui uma variedade de serviços e bens oferecidos/comercializados na loja de conveniência, drogaria e troca de óleo.

Foto: Moisés Silva, 2014.

O consumo de bens e serviços dos postos de combustíveis foi facilitado em decorrência do subsistema do automóvel, o mesmo não se pode afirmar sobre o comércio que se realiza nas dependências dos estabelecimentos hoteleiros.

A vocação para realização de diversas festas (Quadro 2) é um dos aspectos do município onde o evento de maior visibilidade parece ser o Festival de Ciranda, beneficiado por meio das intervenções urbanas, que é um dos fatores utilizados para produção e circulação de capital nos espaços de consumo estudados e na região em geral.

QUADRO 2: Festas religiosas e populares

FESTAS RELIGIOSAS	MÊS	FESTAS POPULARES	MÊS
São Sebastião	Janeiro	Festa do Maracujá	Abril
São Lázaro	Fevereiro	Festa da Goiaba	Maio
Santo Antônio da Terra Preta	Junho	Carnaval	Fevereiro
São Pedro do Miriti	Junho	Festa do Mamão	Maio
São Francisco	Outubro	Aniversário da cidade	Julho
Nossa Senhora de Nazaré	Outubro	Feira Industrial	Julho
Nossa Senhora da Conceição	Dezembro	Festival de cirandas	Agosto

Estes eventos que ocorrem ao longo do ano são importantes atrativos turísticos para o município de Manacapuru e colaboraram para dinamizar a economia.

Fonte: Secretaria Municipal de Turismo de Manacapuru - 2015.

Organização: Moisés Silva, 2015.

A circulação de capital é necessária para a manutenção dos interesses econômicos e de produção do espaço urbano-regional, e essa mobilidade de capital estimula o surgimento de atividades complementares nos espaços de consumo onde o lucro dos serviços e bens aparecem como resultado dos investimentos realizados. O modo de vida característico da modernidade e mais as peculiaridades do município são utilizados como álibis para planificação da produção-consumo-produção das mercadorias nos meios de hospedagem e postos de combustíveis.

Estes estabelecimentos caracterizam-se espaços de consumo porque os bens, os serviços e as infraestruturas são consumidos e tornam-se essenciais para satisfazer as necessidades de quem está de passagem. Nos estabelecimentos hoteleiros o consumo ocorre por meio do uso das hospedagens, quarto, cama, banheiro, TV a cabo; ar condicionado; frigobar; internet sem fio; café da manhã, estacionamento privativo, passeios na floresta. Nos postos de gasolina o consumo se realiza na loja de conveniência, no lava jato, na troca de óleo, drogarias dentre outros.

Os espaços de consumo têm demonstrado uma dinâmica resultante das intervenções espaciais e do aproveitamento das peculiaridades do município. Através das especificidades do lugar a modernidade é planejada para o uso dos espaços de consumo; inserção dos modos de vida urbanos e; para produção do espaço urbano-regional. Por se tratar de espaços de consumo de mercadorias diversas a circulação e produção de capital nos estabelecimentos hoteleiros e de comércio a varejo de combustíveis recebem estímulos públicos e privados

com intuito de continuar oferecendo mercadorias indispensáveis à manutenção da vida moderna e interesses capitalistas.

CAPÍTULO 2 – CONTRIBUIÇÕES DAS INTERVENÇÕES URBANAS À DINÂMICA DOS ESPAÇOS DE CONSUMO

No processo de produção do espaço, um evento geográfico facilita o surgimento de outros. Os acontecimentos que sucedem no tempo cíclico não são inéditos, porque já aconteceram em outros momentos e em outros lugares. Na Amazônia não foi diferente, todavia aqui na região aconteceu com intensidades diferentes, pois foram influenciadas pelas especificidades regionais.

A ponte Rio Negro interligou a margem direita com a margem esquerda e veio a ser um elemento a mais a contribuir às peculiaridades de Manacapuru: função urbana na rede com Manaus; localização geográfica que possibilita encurtar viagem a demais municípios; realização de diversas festas religiosas e populares. O motivo das intervenções pode-se afirmar que foi o mesmo de ter acontecido em outros lugares: promover o desenvolvimento nos municípios por meio das infraestruturas de transportes para que estejam bem inseridos no mercado tanto interno como externo.

Na história da Amazônia diversos eventos aconteceram os quais contribuíram para que a mesma ganhasse importante participação nos mercados externos. Segundo Roberto Lobato Corrêa a sequência de intervenções que ocorreram na Amazônia a partir da metade do século XVII são responsáveis pela formação da rede urbana amazônica e sua inserção no contexto externo, internacional e nacional, contudo ocasionaram poucas alterações na sua dinâmica (CORRÊA, 1987, p. 42). Foi somente a partir de 1960 que as mudanças urbanas e econômicas se tornaram intensas devido a ação do Estado e do setor Privado que, juntos, realizaram diversas ações/programas para desenvolver a região.

Para Corrêa estes contínuos eventos que iniciaram em 1960 tornaram a Amazônia uma fronteira do capital.

A incorporação da Amazônia ao processo geral de expansão capitalista no País verifica-se a partir de sua transformação em “fronteira do capital”. Dada a dimensão territorial dos recursos – a floresta, a terra, o potencial hidrelétrico e os minérios – bem como dada a dimensão dos capitais disponíveis, o capitalismo criou na Amazônia uma fronteira ampla e extremamente diversificada que envolve uma variedade de agentes,

propósitos e ações, bem como conflitos também distintos (CORRÊA, 1987, p. 57).

Esta afirmação de Corrêa sobre a Amazônia como fronteira do capital contribui para o entendimento dos eventos que são resultado das diversas ações públicas e privadas que interferiram na dinâmica urbana de Manacapuru, dentre as várias, pode ser destacado a exploração comercial do gás natural da província de Urucu em Coari.

A exploração de gás natural é resultado de uma política de desenvolvimento regional, inserido no Programa de Aceleração do Crescimento do governo federal, que visa atender a necessidade por demanda energética das indústrias instaladas em Manaus, mas acima de tudo contribuir no desenvolvimento dos municípios por qual passa o gasoduto Coari-Manaus. Porém o resultado desta política nos municípios acarretou em um desenvolvimento desigual, visto que os investimentos capitalistas foram mais direcionados em alguns setores de atividades econômicas e sociais e menos em outros. As especificidades da região contribuíram para que as ações públicas e privadas fossem realizadas com intensidades diferentes e acarretassem em políticas que até o presente momento perduram.

Estas ações estimulam com maior intensidade as transformações espaciais na região, como os investimentos no setor de transportes. Até certo momento da história da Amazônia os transportes de produtos e pessoas eram apenas realizados por meio dos seus numerosos rios, tendo passado a ser realizado por estradas bem recentemente, logo as transformações socioespaciais resultantes do uso das estradas que conectam os municípios é um fenômeno recente.

Uma das políticas públicas que contribuiu e continua tendo participação no planejamento e construção das intervenções urbanas, como estradas e pontes, na Amazônia foi a criação da Zona Franca de Manaus em 1967. A presença da Zona Franca na capital do Amazonas estimulou a criação de novas infraestruturas terrestre em grande parte dos municípios vizinhos (mas o transporte hidroviário não deixou de ser realizado) incitando modificações nas suas organizações socioespaciais. Isto acontece porque o automóvel é um objeto que pode percorrer as longas distâncias da região em pouco tempo, o que dificilmente ocorre nas viagens feitas pelos barcos. A rapidez em percorrer grandes distâncias explica os investimentos públicos e privados realizados em infraestrutura terrestre, como a Ponte Rio

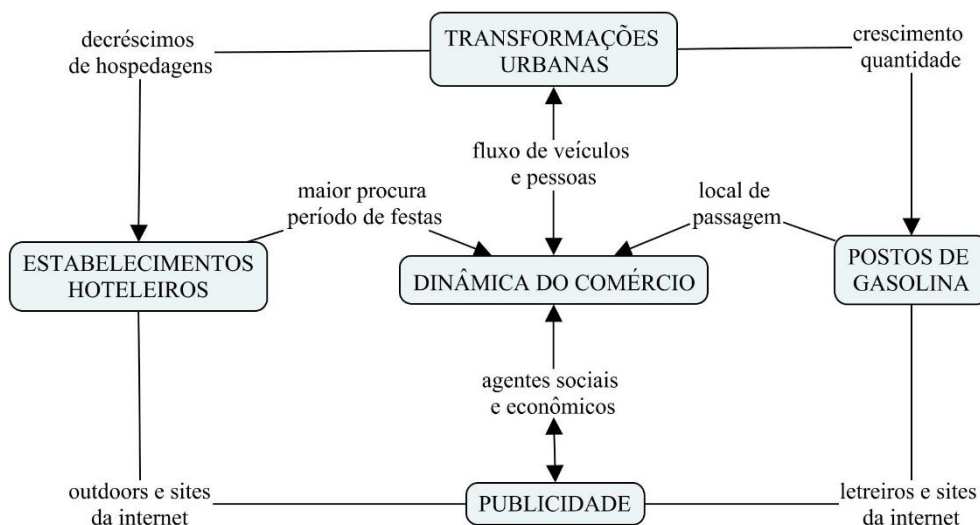
Negro e o início da duplicação da Rodovia Manoel Urbano, que contribuem para escoar parte do que é produzido nos municípios e dos que são produzidos e utilizados nas fábricas.

Os investimentos em infraestrutura buscam interligar cada vez mais os municípios vizinhos a Manaus, porque são centros consumidores do que é produzido no Polo Industrial de Manaus e para acontecer a consolidação da RMM. Com a construção da ponte Rio Negro e duplicação da rodovia Manoel Urbano instalam-se em suas proximidades estabelecimentos que comercializam bens e serviços complementares para quem está de passagem (como exemplo tem a feira do produtor; bancas de venda de frutas verduras e legumes nas margens da rodovia; barracas de café regional; postos de gasolina; oficinas de carro) enquanto que os já existentes passam por modificações devido a nova dinâmica do ir e vir de pessoas e mercadorias. Como resultado deste conjunto de fatores tem-se a inserção de novos modos urbanos responsáveis por mudanças de comportamento dos habitantes dos municípios e captura do cotidiano.

A dinâmica dos estabelecimentos hoteleiros e a de comércio a varejo de combustíveis de Manacapuru é, em parte, resultado das intervenções do Estado e do setor privado (Figura 6). Além das transformações urbanas, outros fatores vêm contribuindo para que a atividade comercial nos estabelecimentos seja diferente, como: nem todos estão localizados onde o fluxo de veículos e pessoas é intenso; este maior movimento não beneficiou de modo geral os espaços de consumo; nem todos os comércios possuem a mesma variedade de mercadorias e não utilizam dos mesmos meios de divulgação de seus produtos.

A concorrência entre estabelecimentos pela preferência dos clientes ocorre de modo desigual. Considerando que os serviços nos hotéis e o comércio de mercadorias nos postos de gasolina acontecem de modos diferentes, porque é resultado de vários fatores, o fluxo de pessoas veículos e mercadorias não são semelhantes nos mesmos.

FIGURA 6: Elementos que ocasionam modificações e permanências nos estabelecimentos



Elaboração: Moisés Silva – baseado na técnica de mapas conceituais de Joseph D. Novack *apud* Antônio Ontoria Peña.

O ir e vir ocasiona constantes transformações tanto em hotéis como nos postos de gasolina. As transformações vão desde o crescimento de sua importância em exercer a atividade para as pessoas que estão de passagem por Manacapuru até o fechamento do estabelecimento, como será explanado ao longo deste capítulo.

2.1. Os diferentes fluxos de pessoas, veículos e mercadorias nos espaços de consumo

As últimas transformações espaciais ocorridas na RMM estimularam uma maior circulação de pessoas e produtos, e este fator contribuiu para que as atividades econômicas se adequassem ao novo fluxo dos mesmos. Os hotéis passaram a exercer com menor frequência a atividade de hospedagem (com exceção ao período que acontece o festival de ciranda quando ocorre uma maior procura pelos serviços hoteleiros), no entanto, o aumento de veículos trafegando por Manacapuru estimulou o surgimento de novos postos de gasolina (9 licenças a postos de gasolina após a inauguração da ponte Rio Negro conforme mostrado na Tabela 9) e o crescimento na venda de gasolina em 114%, observados no período de 2008 a 2014. As modificações espaciais refletiram na economia e, por consequência, no cotidiano das pessoas.

Estes espaços de consumo aqui destacados tornaram-se cada vez mais lugares de passagem onde o comércio de bens e serviços acontece com intensidades diferentes e satisfaz necessidades díspares.

Os deslocamentos no município e entre os municípios tornaram-se mais frequentes e modificaram o cotidiano dos estabelecimentos. No caso dos postos de gasolina a diversidade de serviços oferecidos (Figura 7) satisfaz as necessidades de motoristas que por ele transitam de modo passageiro de origem do próprio município (motoristas de carros particulares, motoristas de táxis com placas de Manacapuru, moto taxistas, motoristas de micro-ônibus) e de outros municípios (motoristas de carros particulares e taxis com placas de Manaus, veículos pesados). Nos hotéis aconteceu a diminuição de hóspedes (Tabela 10), permanecendo apenas uma maior procura no período que é realizado o Festival de Ciranda. A economia destes estabelecimentos foi diretamente afetada pela maior locomoção de pessoas e produtos que foi facilitado pela utilização da Ponte Rio Negro.

A ponte Rio Negro e as transformações espaciais, que ocorreram em seguida, tornaram-se mediadoras de transformações socioeconômicas no município de Manacapuru. Com estes eventos, Manacapuru passou a ser visitado por motivos de trabalho, de lazer, de negócios, e outros mais. Acrescido da presença/ação de proprietários de meios de produção, grupos sociais diversos, proprietários fundiários e promotores imobiliários (SOUSA, 2013) os estabelecimentos hoteleiros e de comércio a varejo de combustíveis passaram a receber uma variedade de clientes de lugares diferentes. Os objetos geográficos que contribuem para a produção do espaço urbano-regional de Manacapuru, ao mesmo tempo em que estimulam constantes transformações no município, interferem na sua dinâmica, uma vez que também estão em constantes modificações.

TABELA 10: Mudanças ocorridas nos estabelecimentos hoteleiros

Razão social	Ano de fundação	Serviços oferecidos	Mudanças	Período de maior procura	Média de hóspedes ao ano	Dificuldades enfrentadas
Timony Hotel	1988	TV a cabo; ar condicionado; frigobar e garagem	Diminuição em hospedagem	Festival de cirandas	250	Falta de energia
Hotel Tiburtino	1997	TV a cabo; ar condicionado; frigobar; garagem; internet sem fio	Diminuição em hospedagens; pagamento da hospedagem com cartão de crédito e débito	Festival de cirandas	350	Falta de energia
Hotel Dona Laura	1945	TV a cabo; ar condicionado e frigobar	Diminuição em hospedagens	Festival de cirandas	300	Falta de energia e assalto
WS Hotel	2008	TV a cabo; ar condicionado; frigobar; internet sem fio	Diminuição em hospedagens	Festival de cirandas	250	Falta de energia e falha nos serviços de internet
Novo Hotel	1998	Bar e restaurante	Diminuição em hospedagens	Festival de cirandas	350	Falta de energia
Hotel Maranata	1989	TV a cabo; ar condicionado; frigobar; internet sem fio; café da manhã	Diminuição em hospedagens; pagamento da hospedagem com cartão de crédito e débito	Festival de cirandas	500	Falta de energia
Hotel Marlize	2012	TV a cabo; ar condicionado; frigobar; internet	No ano atual diminuiu a	Festival de cirandas	Não soube responder	Falta de energia

		sem fio; café da manhã	quantidade de hóspedes			
Hotel TBS	2000	TV a cabo; ar condicionado; frigobar; internet sem fio; café da manhã	Diminuição em hospedagens; pagamento da hospedagem com cartão de crédito e debito	Festival de cirandas	500	Falta de energia
Jaranda Hotel	Não soube responder	TV a cabo; ar condicionado; frigobar	Diminuição em hospedagens	Festival de cirandas	Não soube responder	Falta de energia

Perguntas respondidas nos formulários aplicados no mês de dezembro de 2015.

Organização: Moisés Silva, 2015.

Para Lefebvre (2006, p. 05)

O espaço enquanto produto, por interação ou retroação, intervém na própria produção: organização do trabalho produtivo, transportes, fluxos de matérias-primas e de energias, redes de repartição de produtos. A sua maneira, produtivo e produtor, o espaço (mal ou bem organizado) entra nas relações de produção e nas forças produtivas (LEFEBVRE, 2006, p. 05).

Segundo os gerentes de hotéis e dos postos de gasolina, após a inauguração da Ponte os clientes tornaram-se diversificados porque foram atraídos pelo comércio de lotes de terras e casas em conjuntos residenciais, viagens para outros municípios, a trabalho, turismo, etc. Os donos dos estabelecimentos são os sujeitos intermediários da troca da mercadoria por dinheiro, logo são agentes capitalistas mediadores da realização da venda²² de mercadorias diversas que ganharam importância após as intervenções espaciais. Neste sentido as especificidades do município entraram no circuito de produção capitalista decorrentes das intervenções urbanas e da ação das diversas pessoas que frequentam os espaços de consumo.

Para Henri Lefebvre os espaços de consumo são assim denominados porque possuem uso e estão passíveis a prática social de trocas que se realizam em encontros, reuniões, comércios, logo são os elementos que dão forma ao espaço social (LEFEBVRE, 2000, p. 87). A afirmação de Lefebvre sobre espaços de consumo são suportes para o entendimento da dinâmica dos hotéis e postos de gasolina de Manacapuru, uma vez que o uso destes e dos produtos neles comercializados acontece por meio da troca pela mercadoria-dinheiro. A existência destes estabelecimentos pressupõe um consumo do espaço de Manacapuru para trabalho, lazer, festas, encontros diversos por milhares de frequentadores (só em Manaus existem 1.802.014 habitantes, segundo o Censo do IBGE de 2010, os quais são considerados como potenciais frequentadores da RMM).

Os espaços de consumo são relatados por Santos (2006, p. 38) como fixos, pelos quais fluxos de mercadorias e pessoas circulam. Considerando que os fluxos não percorrem as distâncias em igual período de tempo, os diferentes fixos não têm a mesma

²² Segundo Marx (1996, p. 223) venda e compra são um ato idêntico, ao constituir uma relação recíproca entre duas pessoas polarmente contrapostas, o possuidor de mercadoria e o possuidor de dinheiro.

utilidade para circulação dos fluxos. Nesta situação, quando o espaço passa por transformações urbanas que modificam a organização socioespacial, os fixos adquirem novas funções ou permanecem lhes exercendo com intensidades distintas. A produção do espaço é um condicionante para a forma e função dos estabelecimentos econômicos, visto que as intenções dos agentes são, na maioria das vezes, discordantes.

A produção do espaço é o reflexo da ação humana, no entanto, este não ocorre de maneira uniforme, logo todos os fixos não têm a mesma dinâmica dos demais, embora exerçam a mesma função. De tantos fatores que contribuem para diferenças na dinâmica dos mesmos, dois se destacam: a localização e os tipos de mercadorias. A localização dos estabelecimentos comerciais e o tipo de mercadoria comercializada contribuem para agregar-lhes valor e para causar segregação dos mesmos, visto que este fator colabora para o tempo de circulação das mercadorias. Localização e o tipo de bens e serviços são mercadorias que se tornam diferenciais na hora da realização da venda, ainda mais para quem é de origem de outro município onde existe uma diversidade de elementos com os quais estão acostumados.

A localização e as infraestruturas urbanas são utilizadas pelos capitalistas como contribuintes ao crescimento de lucros. Neste sentido, a circulação das mercadorias acontece porque os elementos espaciais existentes dão suporte à mobilidade dos consumidores e, por consequência, ao funcionamento das atividades econômicas. Este conjunto coordenado de eventos socioespaciais colabora para circulação e acumulação de capital nos estabelecimentos hoteleiros e nos postos de gasolina.

Segundo Lefebvre (2006, p. 75), os eventos fazem dos lugares um meio de produção, espaço social, porque nele acontece uma interação dos agentes sociais e econômicos tendo em vista que este espaço social;

[...] se introduz no seio do conceito de produção e mesmo o invade; ele se torna o conteúdo, talvez essencial. Então, ele engendra um movimento dialético muito específico, que certamente não revoga a relação “produção-consumo” aplicada às coisas (os bens, as mercadorias, os objetos da troca), mas a modifica ampliando-a. Uma unidade se entrevê entre os níveis frequentemente separados da análise: as forças produtivas e seus componentes (natureza, trabalho, técnica, conhecimento), as estruturas (relações de propriedade), as superestruturas (as instituições e o próprio Estado) (LEFEBVRE, 2006, p. 75).

As transformações espaciais ocorridas na RMM possibilitaram um maior fluxo de veículos para Manacapuru que contribuíram nas alterações observadas nos estabelecimentos hoteleiros (Tabela 10). Segundo a Secretaria Municipal de Turismo de Manacapuru existem 32 estabelecimentos hoteleiros no município e essa informação foi confirmada pelos trabalhos de campo realizados. Durante as pesquisas foram aplicados 9 formulários com os donos dos hotéis da cidade. Não foi possível aplicar os formulários a todas pousadas e hotéis fazenda (Quadro 3) devido ao receio, por parte dos responsáveis pelos estabelecimentos, de passar informações sobre sua dinâmica econômica, mesmo apresentando documentos que comprovavam a seriedade da pesquisa.

QUADRO 3: Estabelecimentos Hoteleiros que não responderam os formulários

CLASSIFICAÇÃO		
Hotel	Pousada	Hotel Fazenda
Aquarela	Acreano	Amazon Experience
Dos Amigos		
Eirunepé	Cirandeira Bela	Trem de Minas Chalés
Evanstour		
Gabriela	Essencial	Fazenda Tia Alzira
Green		
Hadynne	Premier	
Lago Azul		
LM	Ubim	Boa Vida
Naen		
Nienik	Pesque e Pague	Paraíso D'angelo
Saboia		

Pesquisa de campo realizada no mês de dezembro de 2015.

Organização: Moisés Silva, 2015.

Durante as pesquisas realizadas no mês de junho de 2014 e em dezembro do ano de 2015 foi possível identificar as diversas transformações por quais passaram os estabelecimentos após a inauguração da ponte Rio Negro. Alguns mais que os outros. A diminuição das hospedagens ao longo do ano foi um evento comum a todos os estabelecimentos e o período de maior procura pelos meios de hospedagens continua sendo nos dias que acontece o Festival de Ciranda de Manacapuru. Outro fato comum aos mesmos foram os investimentos realizados na prestação de serviços, todos destacaram que recentemente acrescentaram às hospedagens os serviços de TV a cabo, ar

condicionado, frigobar e *internet* sem fio, outros incluíram o café da manhã aos serviços prestados. Transformações resultantes da competitividade por clientes.

Assim como nos hotéis, os postos de gasolina (Quadro 4) também passaram por transformações diversas. Nas visitas a campo contabilizamos 12 postos de gasolina no município de Manacapuru e em todos eles procuramos fazer entrevistas com os empresários e gerentes para melhor entender as transformações que estes sofreram.

QUADRO 4: Mudanças ocorridas nos postos de gasolina

Razão social	Ano de fundação	Mudanças no estabelecimento	Serviços oferecidos	Dia da semana de maior comércio	Média de venda por semana
Posto I (Auto Posto Márcia)	2001	Assalto	Abastecimento	Não respondeu	Não respondeu
Posto II (Palmeira & CIA ATEM - EPP)	2006	Crescimento do comércio de combustíveis para clientes com veículos oriundos de Manaus	Abastecimento	Sábado e quarta-feira	12 mil litros
Posto III (Palmeira & CIA ATEM - EPP)	2012	Crescimento do comércio de combustíveis	Troca de óleo; loja de conveniência; e restaurante	Sábado e segunda-feira	Não respondeu

Fonte: Perguntas respondidas nos formulários.

Organização: Moisés Silva, 2015.

Devido ao receio por parte da maioria dos gerentes de passar informações dos postos de combustíveis não foi possível aplicar os formulários a 9 estabelecimento (Quadro 5).

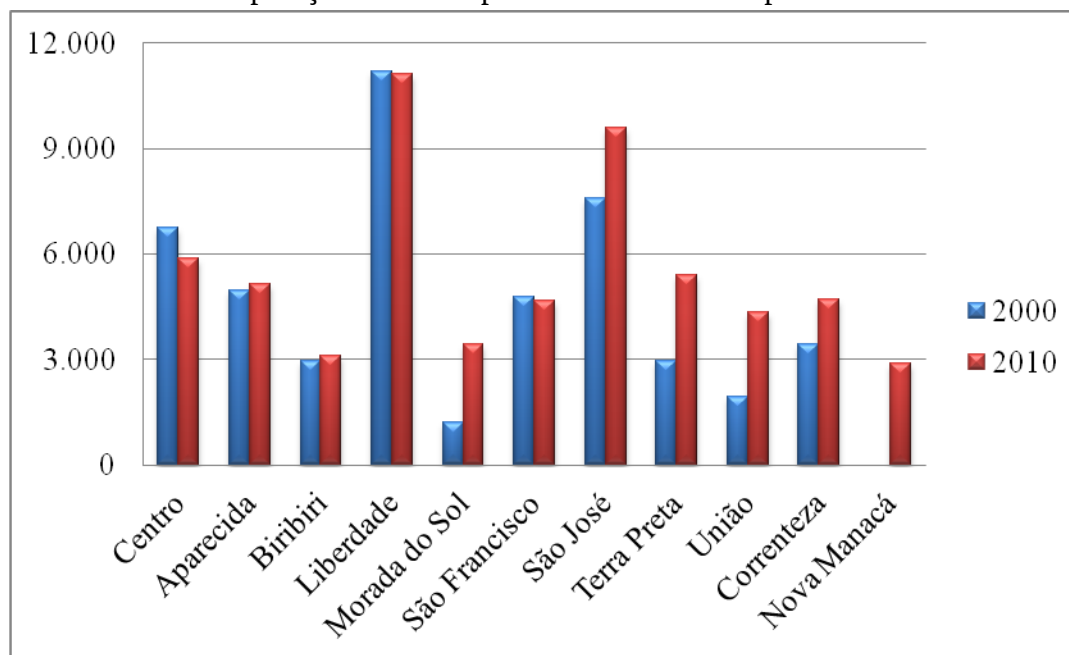
QUADRO 5: Postos de combustíveis que não responderam os formulários

Razão Social	Bandeira
ENEZA AUTO POSTO LTDA	BANDEIRA BRANCA
PEDRO ALVES BATISTA EIRELI - ME.	BANDEIRA BRANCA
PALMEIRA & CIA LTDA - EPP	ATEM' S
SILVANETE MARQUES BRASIL	BANDEIRA BRANCA
I B K COMERCIO E SERVIÇOS LTDA.	BANDEIRA BRANCA
A.L.A. DA COSTA	ATEM' S
SOUZA COMERCIO VAREJISTA DE COMBUST. PARA VEICULOS AUTO. LTDA ME.	IPIRANGA
CARLOS EDUARDO DO AMARAL PINHEIRO - EPP	IPIRANGA
V.G.S. COMÉRCIO DE PETRÓLEO LTDA	EQUADOR

Organização: Moisés Silva, 2015.

O gerente do posto I relatou que as recentes transformações estimularam o crescente número de assaltos ao estabelecimento, um dos motivos pelo qual os demais postos não responderam os formulários. Outra informação, comum no posto II e III, que confirma a nossa hipótese de que houve transformações na dinâmica socioeconômica do município é que a inauguração da ponte favoreceu o crescimento do comércio de combustíveis e que a maior comercialização acontece no final de semana.

O crescimento do comércio de combustíveis não é decorrente apenas do maior fluxo de veículos de outros municípios que passam por Manacapuru, mas de um conjunto de fatores, como: aumento populacional (estimativa do IBGE para Manacapuru no ano de 2015 foi que a população do município chegaria a 95.330 habitantes, a uma taxa média de crescimento anual de 2,4%), crescimento horizontal da cidade, ampliação da frota de veículos do município, dentre outros motivos. Ainda segundo o censo do IBGE, nos últimos dez anos verificou-se um crescimento horizontal da cidade com o surgimento do bairro Nova Manacá (2.872 pessoas) e alterações no número de pessoas em outros (Gráfico 3).

GRÁFICO 3: População residente por bairro em Manacapuru – 2000 -2010.

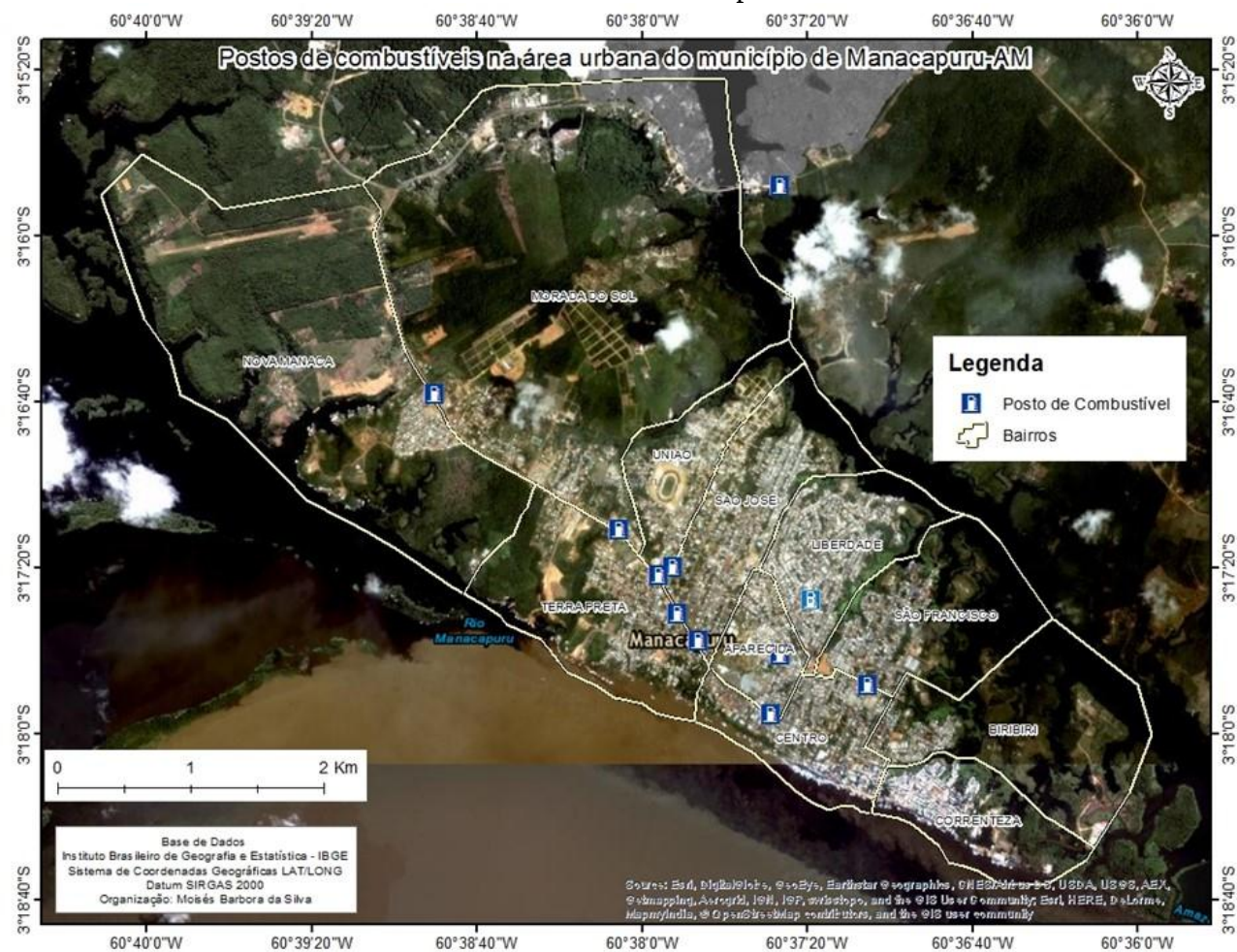
Fonte: IBGE. Acesso em 25 de novembro de 2015.

Organização: Moisés Silva, 2015.

O bairro Nova Manacá foi criado no ano de 2001 devido a isso os dados populacionais só aparecem no censo do ano de 2010. Este bairro é o mais distante do centro da cidade e o que possui o menor número de habitantes, entretanto possui um sistema viário de 2.792,45 metros de extensão (segundo a Secretaria de Turismo do Município), o que nos revela a seguinte informação: a distância do centro da cidade e o longo sistema viário é um dos fatores que estimula a adesão/utilização de diversos meios de transportes, logo, contribui para instalações de postos de combustíveis e o consumo de seus bens e serviços. Nestes bairros distantes do centro da cidade, onde os poucos micro-ônibus, que fazem o transporte coletivo não circulam. Os meios de transporte mais utilizados são as motocicletas, motonetas e carros.

No Gráfico 3 é mostrado que a maior parte da população reside nos seguintes bairros: Liberdade 11.101 habitantes, São José com 9.569 e Aparecida com 5.141 e no Mapa 3 é destacado que grande parte dos estabelecimentos de comércio a varejo de combustível estão localizados nestes dois últimos bairros, (dos 10 postos de gasolina localizados na área urbana 4 estão no bairro São José e 2 no bairro Aparecida).

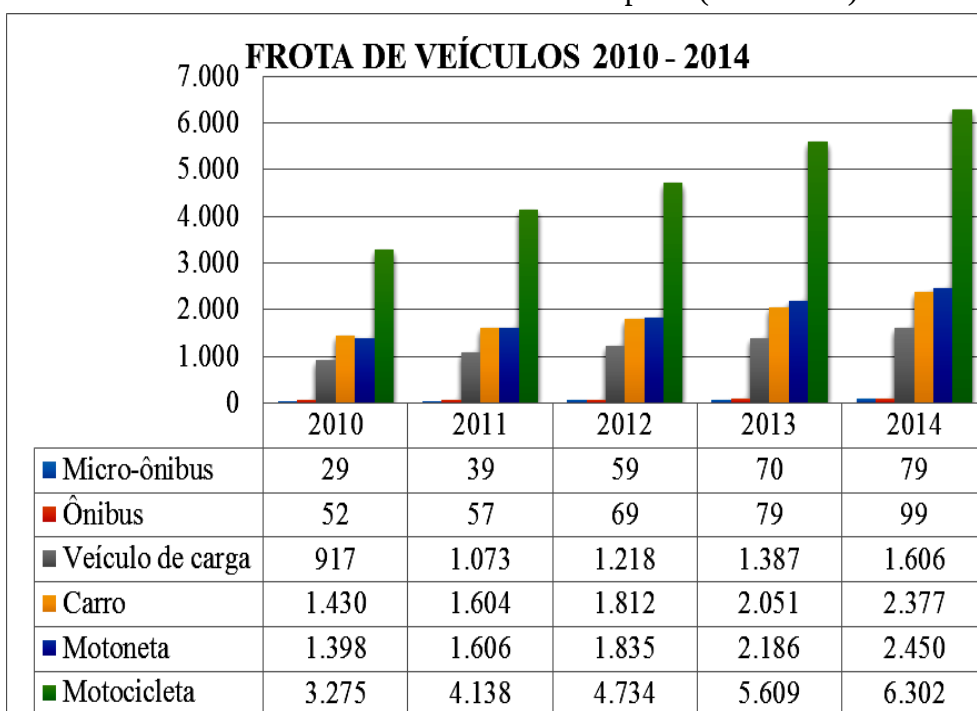
MAPA 3:Postos de combustíveis na área urbana de Manacapuru



Fonte: SIPAM, 2016.

Nestes bairros a quantidade de estabelecimentos comerciais é menor que no centro da cidade, mas a presença de algumas lojas de eletrodomésticos, de vestuários, óticas, restaurantes, feira de produtos rurais, dentre outros, contribuem para o contínuo fluxo de pessoas e veículos por esses bairros. Nestes lugares o comércio de bens e serviços é o atrativo para maior concentração/circulação de pessoas que consomem produtos essenciais para manutenção da vida moderna, enquanto que na área rural o menor fluxo de pessoas e veículos reflete na quantidade destes estabelecimentos. O Gráfico 4 mostra o crescimento da frota de veículos do município de Manacapuru no ano de 2010 a 2014.

GRÁFICO 4: Crescimento dos modais de transporte (2010-2014)



Fonte: DENATRAN. Acesso em 25 de janeiro de 2016.

Organização: Moisés Silva, 2016.

Os modais de transporte que mais crescem em quantidade no município tem sido a motocicleta seguido da motoneta e do carro. O crescimento da quantidade dos veículos (motocicletas, motonetas, carros, veículos de carga, ônibus e micro-ônibus) no período de 2010 a 2014 possui várias origens, dentre elas destacam-se a oferta de crédito pelas financiadoras, redução de impostos pelo governo federal (SOUSA, 2013, p. 116), a existência do Polo de Duas Rodas no Polo Industrial de Manaus (PINTO, 2013, p. 25) e

a pouca oferta de transporte coletivo urbano. O crescimento destes modais de transportes e as poucas alternativas de transporte coletivo urbano modificam o cotidiano de quem os utiliza e toda organização espacial do município.

Assim como nas demais cidades do interior da Amazônia, em Manacapuru a motocicleta e motoneta são utilizadas como meios de transportes de fácil acesso a diferentes lugares. Aline Leite ao estudar a cidade de Itacoatiara e Parintins, relata que “os fatores que levaram a uma transição do uso de bicicletas para o uso de motocicletas, mesmo com baixo nível de renda da cidade, podem ser destacados como a falta de alternativas ao transporte urbano” (LEITE et al 2013, p. 06). Acrescido a estes fatores, Moisés Pinto considera a existência do Polo de Duas Rodas e o aumento da produção de motocicletas no Polo Industrial de Manaus como essencial para o entendimento da dinâmica do transporte intraurbano nas cidades do Amazonas (PINTO, SCHOR, 2013, p. 10), dentre elas encontra-se Manacapuru.

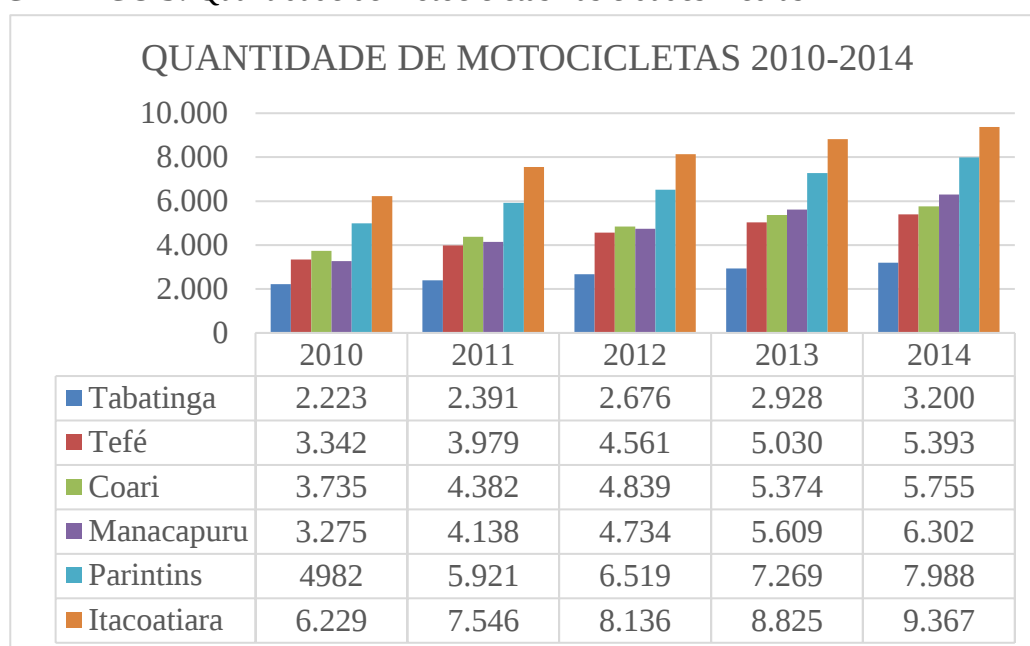
A título de comparação com outros municípios do Amazonas, que vêm sendo estudados em conjunto no NEPECAB, convém destacar o crescimento da quantidade de motocicletas nos períodos de 2010 a 2015 (Gráfico 5). Ainda sobre a quantidade destes tipos de veículo nos referidos municípios outros fatores merecem ser considerados para fins de melhor explicá-los, como: função na rede urbana a que estão inseridos e a facilidade de realizar viagens a lugares distantes. Cada um destes municípios possui suas peculiaridades e devido a isso a quantidade de motocicletas nos mesmos são bem diferente.

Os dados disponibilizados pelo DENATRAN não mostram qual a quantidade de veículos em áreas rurais e urbanas, no entanto acreditamos que suas características muito influenciam no número de motocicletas nos mesmos. Os estudos realizados no NEPECAB por Schor e Oliveira (2011, p. 05) apresentam Tabatinga e Tefé como cidades médias de responsabilidade territorial²³, Coari e Parintins são cidades médias com

²³ Exercem uma função na rede que vai além das suas características em si, pois detêm uma responsabilidade territorial que as torna nódulos importantes internamente na rede. Exercem diversas funções urbanas e contêm arranjos institucionais que são importantes não só para o município, mas para as cidades e municípios ao seu redor. A importância territorial dessas cidades tem origem no desenvolvimento histórico-geográfico que constituiu a rede urbana nessa região. O desenvolvimento econômico destas cidades tende a agregar valor na região. Ainda nesta tipologia deve-se incluir a variável “de fronteira”, pois a dinâmica das cidades localizadas na fronteira as difere das demais tanto em termos de perfil urbano quanto à rede da

dinâmica econômica externa²⁴, Manacapuru e Itacoatiara como cidades médias com função de intermediária²⁵. O fato de estes dois últimos municípios, Manacapuru e Itacoatiara, possuir ligação rodoviária com Manaus, abastecer e ser abastecido por Manaus além de estar inseridos na RMM são elementos a mais que vem colaborar para o crescimento do uso de motocicletas.

GRÁFICO 5: Quantidade de motocicletas nas cidades médias



Fonte: DENATRAN. Acesso em 25 de janeiro de 2016.

Organização: Moisés Silva, 2016

Outro tipo de veículo utilizado para viagens dentro do município são os micro-ônibus (Figura 7), a diferença destes veículos para as motocicletas é que o mesmo não tem acesso rápido a diferentes lugares.

qual participam, principalmente por conta do papel exercido pelas forças armadas e populações indígenas quanto com relação às redes que se estabelecem internacionalmente (SCHOR e OLIVEIRA, 2011, p. 05).

²⁴ Têm importância na rede por sua inserção em uma dinâmica econômica externa, os vínculos com as demais cidades na rede não são necessariamente fortes, nem o seu desenvolvimento econômico implicará em um desenvolvimento regional significativo, pois a atividade econômica responsável pelo seu dinamismo não agrega valor nem no local nem regionalmente (SCHOR e OLIVEIRA, 2011, p. 05).

²⁵ Pela proximidade da metrópole regional (Manaus) e a ligação rodoviária, exercem função de intermediária entre as demais cidades e redes urbanas com Manaus; abastece e é abastecida por Manaus (SCHOR e OLIVEIRA, 2011, p. 05).

FIGURA 7: Ônibus coletivo urbano em Manacapuru



Esta linha de ônibus circula do bairro Nova Manacá, centro da cidade via rua Quintino Bocaiuva até o bairro Correnteza e depois retorna.

Foto: Moisés Silva, 2014.

Na cidade de Manacapuru o transporte coletivo urbano feito pelos micro-ônibus é um serviço deficiente, pois não tem horário fixo para passar, segundo relatado pelos próprios usuários. Esta linha de ônibus mostrado na figura tem sua estação no bairro Nova Manacá e percorre a cidade por algumas ruas do bairro Morada do sol, Terra Preta, Aparecida, Centro e Correnteza. Enquanto as motocicletas têm acesso rápido a vários bairros, sobretudo as utilizadas no serviço de mototáxi, os micro-ônibus tem os espaços das ruas, e em algumas situações a falta de infraestrutura, como empecilho ao seu deslocamento.

O crescente uso de veículos em Manacapuru tem se tornado um reflexo das políticas públicas e privadas a expansão do processo de urbanização e da planificação do subsistema do automóvel. A concepção das transformações urbanas, como a Ponte Rio Negro a duplicação da Rodovia Manoel Urbano e outras mais, tem demonstrado que o automóvel vem ganhando prioridade para consolidação da RMM, visto que, no processo de planejamento e produção do espaço;

O automóvel é o Objeto-Rei, a Coisa-Piloto. [...] O trânsito entra no meio das funções sociais e se classifica em primeiro lugar, o que resulta na prioridade dos estacionamentos, das vias de acesso, do sistema viário adequado. Diante desse sistema a cidade se defende mal. [...] Concebe-se o espaço de acordo com as pressões do automóvel. O circular substitui o habitar, e isso na pretensa racionalidade técnica (LEFEBVRE, 1991, p. 110).

As intervenções urbanas ocorridas na RMM tem demonstrado seguir o ritmo do crescimento da frota de veículos e tem obrigado os estabelecimentos a se adequar ao fluxo de pessoas e a utilizarem suas localizações como um elemento extra para atrair atenção das pessoas que estão de passagem. Assim como a maior parte dos postos de gasolina está localizado em lugares onde o fluxo de veículos e de pessoas é intenso, de igual modo estão os estabelecimentos hoteleiros. Dos 32 estabelecimentos, 19 são hotéis de cidade (Mapa 4), 9 são pousadas (Mapa 5) e 4 são hotéis fazenda (Mapa 6).

Uma informação interessante que o Mapa 6 mostra é que na área urbana de Manacapuru existem 3 hotéis de selva, devido as atividades lazer, de recreação e de algumas práticas de vivência rural que lhes possibilita esta denominação. Os 19 hotéis de cidade e os 4 hotéis fazenda dispõe, juntos, de 56 apartamentos²⁶: 50 leitos duplos e 51 leitos simples; 95 suítes²⁷: 95 leitos duplos e 46 leitos simples; 7 quartos²⁸ com 14 leitos simples. Sobre as pousadas existem 9 apartamentos: 9 leitos duplos e 1 leito simples; 5 chalés²⁹: 5 leitos duplos e 5 leitos simples. Ao todo existem 276 leitos distribuídos nos estabelecimentos hoteleiros (IBGE, 2016).

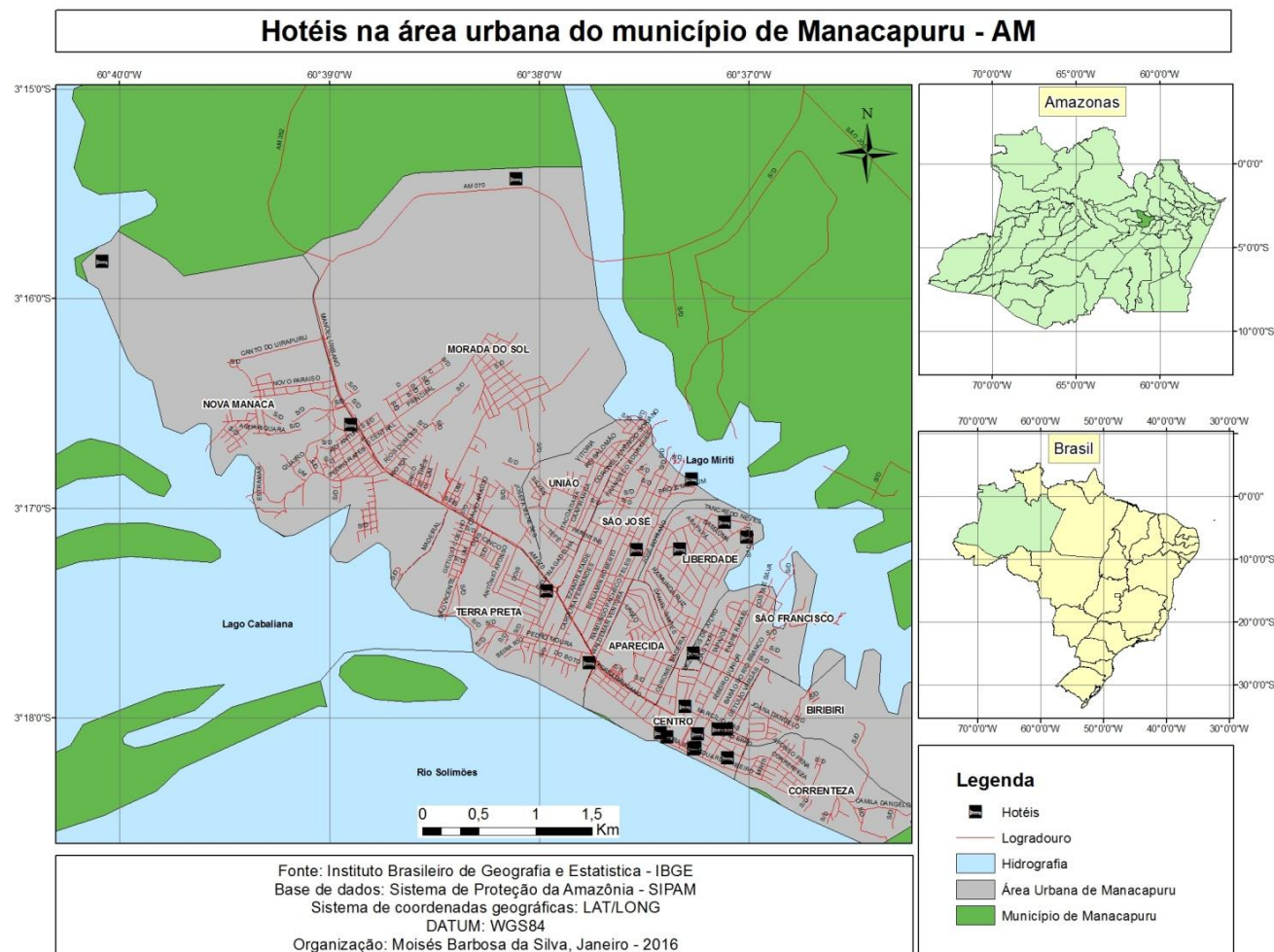
²⁶ Unidade habitacional constituída, no mínimo, de quarto com local apropriado para guarda de roupas e objetos pessoais, servida por banheiro privativo. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv58499.pdf>. Acesso em: 25 Jan. 2016.

²⁷ Unidade habitacional constituída de sala de estar, quarto com local apropriado para guarda de roupas e objetos pessoais, servida por banheiro privativo. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv58499.pdf>. Acesso em: 25 Jan. 2016.

²⁸ – Unidade habitacional com local apropriado para guarda de roupas e objetos pessoais, sem banheiro privativo. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv58499.pdf>. Acesso em: 25 Jan. 2016.

²⁹ Unidade habitacional localizada externamente ao prédio principal do estabelecimento, com local apropriado para guarda de roupas e objetos pessoais, servida por banheiro privativo. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv58499.pdf>. Acesso em: 25 Jan. 2016.

MAPA 4: Hotéis na cidade de Manacapuru



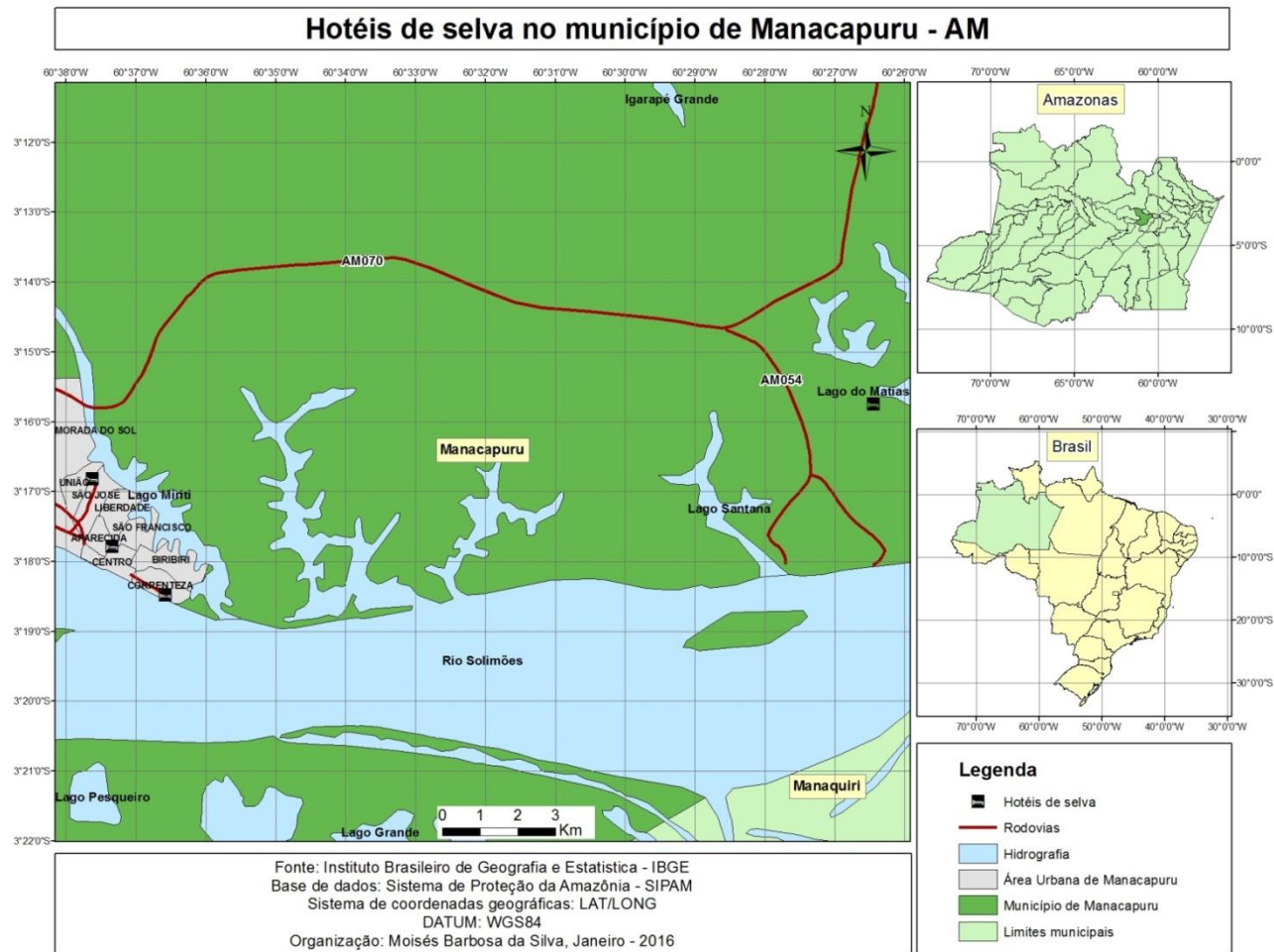
Fonte: SIPAM, 2016.

MAPA 5: Pousadas do município de Manacapuru



Fonte: SIPAM, 2016.

MAPA 6:Hotéis Fazenda (hotéis de selva) do município de Manacapuru



Fonte: SIPAM, 2016.

A diferença da mercadoria dos postos e dos hotéis é que os bens e serviços destes primeiros servem muito mais para quem sempre está em trânsito rodoviário, e a mercadoria dos segundos serve apenas a uma pequena parcela de pessoas que desejam passar alguns dias no município por motivos diversos como participar das festas, trabalhos temporários e aos que vão prosseguir viagem a barco, os quais têm horário fixo para sair do porto fluvial.

Os dados levantados através da aplicação dos questionários, em dezembro de 2015, aos hotéis e postos de gasolina deixam evidente que o principal fator indutor de mudanças aos estabelecimentos foi a facilidade que a Ponte Rio Negro propiciou as pessoas que visitam o município. O maior fluxo de veículos e pessoas no município, além de contribuir para a planificação do subsistema do automóvel, estimulou os empresários a inserir novos modos urbanos nos estabelecimentos com o intuito de ganharem a preferência na escolha dos clientes. Nos postos de combustíveis esta estratégia teve resultados positivos porque as atividades comerciais existentes no mesmo complementam as necessidades de quem está de passagem, porém nos estabelecimentos hoteleiros os investimentos realizados (TV a cabo; ar condicionado; frigobar; internet sem fio; café da manhã) apenas são atrativos para quem deseja ficar por um tempo maior no município, seja a trabalho ou durante o festival de cirandas que acontece no mês de agosto.

A iniciativa destes empresários de inserir novos bens e serviços nos estabelecimentos deixa evidente a competição por clientes, logo, o resultado destes nem sempre favorece o interesse do coletivo. Santos (2006) explana que durante o processo de concorrência por algo são utilizadas várias armas de lutas/artifícios que tem o intuito de garantir a melhor posição.

Concorrer e competir não são a mesma coisa. A concorrência pode até ser saudável sempre que a batalha entre agentes, para melhor empreender uma tarefa e obter melhores resultados finais, exige o respeito a certas regras de convivência preestabelecidas ou não. Já a competitividade se funda na invenção de novas armas de luta, num exercício em que a única regra é a conquista da melhor posição. A competitividade é uma espécie de guerra em que tudo vale (SANTOS, 2006, p. 28).

Como consequência da competitividade entre os estabelecimentos hoteleiros e dos postos de gasolina, existem as constantes modificações e algumas permanências no que se refere a infraestrutura e ao comércio de bens e serviços, como explanaremos adiante.

2.2 Modificações e permanências nos estabelecimentos hoteleiros e comércio a varejo de combustíveis

Desde que o fluxo de veículos se tornou maior, nos municípios que foram interligados pela Ponte Rio Negro, ocorreram diversas modificações nos estabelecimentos comerciais, e um dos recursos utilizados na corrida para obter a preferência dos clientes foi o investimento em variedade de mercadorias e em meios publicitários para divulgação dos mesmos (Figura 8).

FIGURA 8: *Outdoor* de hotel de selva, na estrada Manoel Urbano em Manacapuru

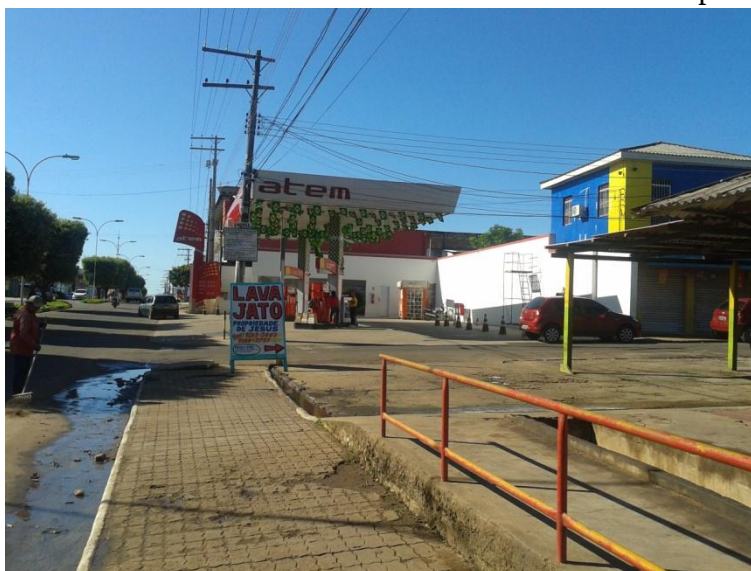


Ao longo da Rodovia Manoel Urbano no município de Manacapuru existem diversos *outdoors* com anúncios de hotéis e postos gasolina.

Foto: Moisés Silva, 2015.

Por meio da publicidade os clientes têm conhecimento dos atrativos que os estabelecimentos dispõem e o valor das referidas mercadorias. Para realização do comércio de bens e serviços dos hotéis e postos de gasolina a publicidade, recurso que não é utilizado por todos, tem sido o meio empregado para aguçar o consumo das coisas comercializadas. Geralmente a publicidade não atrai clientes apenas para os estabelecimentos que estão oferecendo a mercadoria, mas para as demais atividades localizadas ao seu redor, como se mostrará na Figura 9 do posto de gasolina localizado na Estrada Manoel Urbano e ao seu redor existe um estabelecimento de lavagem de carro e outro de troca de óleo.

FIGURA 9: Letreiro com anúncio de preço dos combustíveis na Avenida Manoel Urbano em Manacapuru



Ao redor de alguns postos de gasolina estão presentes outras atividades que oferecem serviços e produtos à veículos, como mostrado nesta figura um estabelecimento de lava jato.

Foto: Moisés Silva, 2014.

Os meios publicitários estão expostos ao longo da rodovia Manoel Urbano (mais precisamente os de hotéis), no entanto é nas ruas da cidade de Manacapuru, que os *outdoors* estão em maior evidência, seja para divulgação do preço dos combustíveis ou para exposição dos bens e serviços oferecidos por alguns estabelecimentos hoteleiros,

uma vez que é na cidade, o centro do comércio de mercadorias, que o fluxo e a aglomeração populacional são maiores.

Em uma descrição sobre a relação do comércio e a cidade Teresa Salgueiro e Herculano Cachinho afirmam que esta é uma atividade urbana e embora seja realizado em diferentes lugares, é na cidade que ela ocorre com maior frequência e causa transformações socioespaciais diversas.

O comércio faz parte da razão de ser da cidade. Viabiliza a sua existência, explica a sua organização e justifica muito do movimento e da animação que nesta acontece. Por meio do comércio e dos lugares onde este se exerce, as pessoas satisfazem necessidades, realizam desejos, veicula-se informação, difundem-se inovações, criam-se laços de sociabilidade. Em suma, no comércio reside o verdadeiro embrião da vida urbana naquilo que esta pressupõe de interação, de troca em sentido lato e de produção de inovação (SALGUEIRO e CACHINHO, 2009, p. 09).

Ao longo da Rodovia Manoel Urbano e da avenida de mesmo nome existem diversos *outdoors* com anúncios dos serviços oferecidos pelos hotéis de Manacapuru: pescaria, passeio a cavalo, passeio na floresta, dentre outros. Estes anúncios servem mais para auxiliar a localização dos estabelecimentos, os bens e os serviços a ser comercializados para as pessoas que estão de passagem pelo município do que os próprios moradores do lugar.

Os diversos meios publicitários tem sido uma ferramenta utilizada pelos empresários para estimular o consumo e minimizar as barreiras no processo de troca da mercadoria pelo dinheiro. Os meios publicitários descrevem as informações de modo a excitar o comprador ao ato da compra, os objetos destinados a um determinado uso e dotados de um valor de troca, com conotação no mercado (LEFEBVRE, 1991, p. 115).

Nos hotéis fazenda e pousadas os recursos visuais destacam o apelo ao lazer, e nos hotéis da cidade os serviços de hospedagens com café da manhã, sinal de internet via *Wi-Fi*, TV a cabo, dentre outros. Nos postos de gasolina as informações são mais pelo preço dos combustíveis, porém no mesmo estabelecimento ou nos arredores existem outros que oferecem serviços complementares para os carros e as pessoas com a finalidade de satisfazer as necessidades para quem está de passagem. Os meios

publicitários têm sido utilizados para excitar o consumismo e ao mesmo tempo contribui para a diversificação das mercadorias e no modo como estas são comercializadas nos estabelecimentos.

A publicidade é uma estratégia capitalista que também possui o intuito de diminuir o tempo de circulação das mercadorias do produtor ao consumidor. Na contemporaneidade o estilo de vida urbano é algo muito dinâmico, para isso a cada instante as vontades e desejos de consumo das pessoas devem ser estimulados para então ocorrer o uso das coisas essenciais a vida moderna. Neste período geográfico os meios de informações são muito utilizados para aumentar a produtividade econômica e acelerar os fluxos de mercadorias pelo espaço, visto que esta é a intenção capitalista para o consumo das coisas.

Como métodos de divulgação de serviços e bens alguns hotéis do município utilizam *sites* de agências de viagens (Figura 10) para fins de anunciar suas mercadorias. *Sites* de agências de viagens como Decolar.com, *TripAdvisor* e *Booking* expõe informações diversas sobre alguns meios de hospedagens.

FIGURA 10: Site *Booking* fazendo divulgação de meios de hospedagem em Manacapuru



Fonte: Print screen da aplicação no sistema operacional *Windows 7*. Janeiro de 2016.

As páginas eletrônicas das agências de viagens têm uma infinidade de ferramentas que possibilita ao consumidor escolher uma variedade de serviços, como: preço das diárias; localização; distâncias dos pontos turísticos; opção de pagamento no

cartão de crédito, débito ou no momento do *check-in*; além de poder comparar todas essas vantagens entre os estabelecimentos por eles anunciados. O Quadro 4 destaca alguns nomes de estabelecimentos hoteleiros e de comércio a varejo de combustíveis que têm as informações de seus bens e serviços publicados em *sites* da internet.

QUADRO 6: Endereço eletrônico dos estabelecimentos

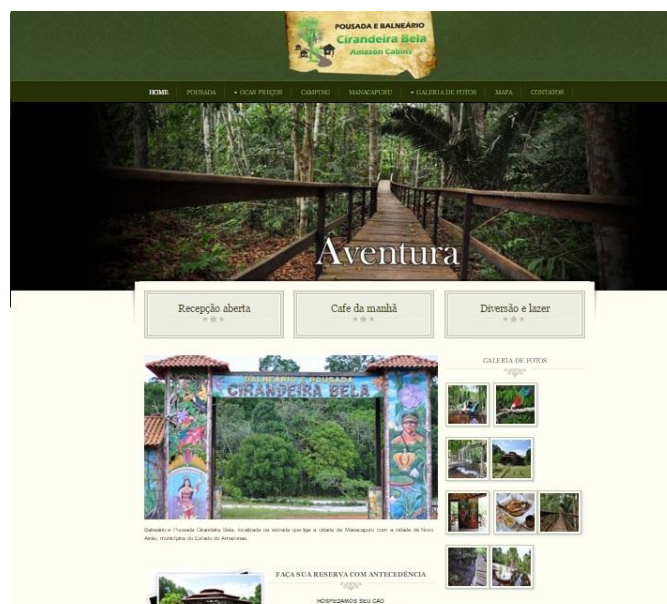
Estabelecimento	Site da internet
C M Gerônimo - Me	http://www.postodegasolina.org/posto/c-m-geronimo-me-vila-do-ariau/am/manacapuru/314/
P. R. B Palmeira e Cia. Ltda - EPP	http://www.postodegasolina.org/posto-em/am/manacapuru/bandeira/atem-s
Postos de gasolina diversos	http://www.anp.gov.br/preco/prc/Resumo_Por_Municipio_Posto.asp
Pousada e Balneário Cirandeira Bela	http://www.cirandeirabela.com
Paraíso D'Angelo	http://www.paraisdangelo.com.br/index.html

Organização: Moisés Silva, 2016.

Para os hotéis a publicação na internet facilita a reserva da hospedaria por pessoas que não são do município e aos postos de gasolina, e com os hotéis, contribui para comparar preços com os demais estabelecimentos. Para ambos estabelecimentos a publicidade contribui para ganhar a preferência dos clientes e sair na frente dos demais concorrentes.

Os estabelecimentos hoteleiros Pousada e Balneário Cirandeira Bela (Figura 11) e Paraíso D'Angelo tem seus próprios *sites* nos quais mostram seus anúncios e os eventos por eles realizados.

FIGURA 11: Página inicial do site da Pousada e Balneário Cirandeira Bela

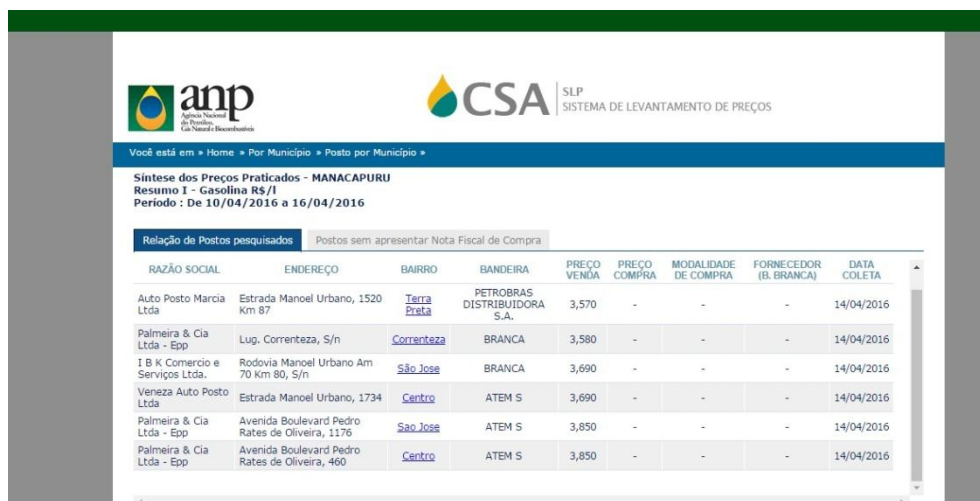


Fonte: *Print screen* da aplicação no sistema operacional Windows 7. Janeiro de 2016.

As identificações de todos os postos de gasolina estão disponíveis no *site* da ANP (Figura 12), mas alguns deles podem também ser encontrados nos aplicativos para celulares *Android*, como é o caso do *Waze*. O aplicativo *Waze* além de mostrar o preço dos combustíveis e a localização geográfica disponibiliza também o melhor trajeto a ser feito até o estabelecimento. A identificação é um dos fatores apelativos utilizados para chamar a atenção dos clientes, como a bandeira do posto³⁰, pois passa mais segurança aos clientes sobre a qualidade do produto que está sendo vendido. Assim como nos hotéis, o uso destes meios de informação influencia na decisão dos clientes que às vezes não são do próprio município.

³⁰ A bandeira é a marca de uma distribuidora. Quer dizer que o posto está vinculado àquela distribuidora e, portanto, só poderá comprar e vender combustível daquela distribuidora. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/>. Acesso em: 25 Jan. 2016. 110 p.

FIGURA 12: Site da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis



Síntese dos Preços Praticados - MANACAPURU
Resumo I - Gasolina R\$ / l
Período : De 10/04/2016 a 16/04/2016

Relação de Postos pesquisados | Postos sem apresentar Nota Fiscal de Compra

RAZÃO SOCIAL	ENDEREÇO	BAIRRO	BANDEIRA	PREÇO VENDA	PREÇO COMPRA	MODALIDADE DE COMPRA	FORNECEDOR (B. BRANCA)	DATA COLETA
Auto Posto Marcia Ltda	Estrada Manoel Urbano, 1520 Km 87	Terra Preta	PETROBRAS DISTRIBUIDORA S.A.	3,570	-	-	-	14/04/2016
Palmeira & Cia Ltda - Epp	Lug. Correnteza, S/n	Correnteza	BRANCA	3,580	-	-	-	14/04/2016
1 B K Comercio e Servicos Ltda.	Rodovia Manoel Urbano Am 70 Km 80, S/n	São Jose	BRANCA	3,690	-	-	-	14/04/2016
Venezia Auto Posto Ltda	Estrada Manoel Urbano, 1734	Centro	ATEM S	3,690	-	-	-	14/04/2016
Palmeira & Cia Ltda - Epp	Avenida Boulevard Pedro Rates de Oliveira, 1176	São Jose	ATEM S	3,850	-	-	-	14/04/2016
Palmeira & Cia Ltda - Epp	Avenida Boulevard Pedro Rates de Oliveira, 460	Centro	ATEM S	3,850	-	-	-	14/04/2016

Fonte: Print screen da aplicação no sistema operacional Windows 7. Janeiro de 2016.

Sobre estes meios de divulgação que contribuem para a circulação das mercadorias e aguça o consumo das mesmas, Harvey relata que este é um instrumento utilizado para vencer os obstáculos diários de entrada da mercadoria no mercado, para isso “uma imensa quantidade de esforço, incluindo a formação de uma vasta indústria de publicidade, tem sido colocada para influenciar e manipular as necessidades, vontades e desejos das populações humanas para assegurar um mercado potencial” (HARVEY, 2011, p. 91). Santos (2006, p. 159) denomina este período da história do meio geográfico, em que há uma profunda interação da ciência e da técnica, como meio técnico-científico-informacional porque as relações entre espaço-sociedade-natureza ocorrem cada vez mais pela interação destes dois elementos os quais juntos contribuem para temporária satisfação das necessidades modernas sob a égide do mercado das mercadorias.

Os meios tecnológicos também são utilizados para facilitar a troca da mercadoria-dinheiro pelas mercadorias dos espaços de consumo. Em alguns estabelecimentos hoteleiros o uso de cartão de crédito e de débito tornou-se, recentemente, um instrumento que facilita o pagamento das hospedagens, nos postos de combustíveis esse recurso já era utilizado há mais tempo. Este meio de pagamento põe em evidência apenas uma das diferentes formas que o dinheiro assume para a realização da sua função de medida de valor e de meio de circulação de mercadorias.

Este meio de pagamento, uma das formas que o dinheiro assume, não está presente em todos os estabelecimentos comerciais de Manacapuru. A mercadoria-dinheiro circula nestes estabelecimentos como resultado de um conjunto de fatores que são decorrentes das intervenções espaciais e da exploração das especificidades dos lugares. As transformações espaciais não ocorreram com a mesma intensidade em todos os lugares e não beneficiou a todos, logo, o modo de circulação das mercadorias e de dinheiro nos hotéis e postos de gasolina não acontece com a mesma intensidade. Para Santos essas diferenças existentes entre os espaços de consumo é fruto de uma combinação mais ou menos numerosa e rica, que é o fundamento de uma verdadeira hierarquia financeira entre lugares (SANTOS, 2006, p. 87).

A presença de instrumentos de capital, máquinas de cartões pertencentes à rede de crédito e de débito, e os meios publicitários constituem em elementos da participação destes estabelecimentos no chamado circuito superior da economia urbana, mesmo alguns deles apresentando certo grau de informalidade, como a não emissão de notas fiscais. Segundo Santos nestas cidades de países subdesenvolvidos existem dois circuitos econômicos, considerados cada um deles um subsistema do sistema global e resultantes das diferenças tecnológicas e organizacionais, mas que possuem relações entre si e características mistas, ou seja, em um mesmo estabelecimento pode ser observado aspectos dos dois circuitos da economia urbana.

Para Milton Santos;

[...] pode-se afirmar que o fluxo do circuito superior da economia está composto de negócios bancários, comércio de exportação e indústria de exportação, indústria urbana moderna, comércio moderno, serviços modernos, comércio atacadista e transporte. O circuito inferior está essencialmente constituído por formas de fabricação de “capital não intensivo”, por serviços não moderno, geralmente abastecidos pelo nível de venda e varejo e pelo comércio em pequena escala e não moderno (SANTOS, 2005, p. 97).

A interação da ciência com a técnica, nos referidos espaços de consumo, contribui para estimular o consumo de bens e serviços e a circulação das diferentes formas de dinheiro, no entanto, ao mesmo tempo afastam do mercado os demais estabelecimentos

que não possuem as mesmas condições. A marginalização de alguns estabelecimentos hoteleiros em alguns casos resultou no encerramento de suas atividades, como mostrado na Figura 13 do Hotel Manacá, em outras apenas houve uma diminuição da venda de suas mercadorias (Tabela 10).

FIGURA 13: Estabelecimento que encerrou as atividades



O hotel Manacá encerrou suas atividades no ano de 2013, desde então o imóvel encontra-se sem uso.

Foto: Moisés Silva, 2014.

A utilização dos meios tecnológicos não favoreceu a todos os donos de estabelecimentos comerciais. De um lado o crescimento do fluxo e adesão de veículos favoreceu o comércio nos postos de combustíveis, de outro, a facilidade com que as pessoas têm nas viagens para Manaus e demais municípios, pelas rodovias, retraiu o número de hóspedes nos hotéis, como destaca a Figura 14 do prédio que atualmente funciona o Hotel Boa Vida, mas que está para venda.

FIGURA 14: Prédio de Hotel colocado à venda



O imóvel que funciona o Hotel Boa Vida está à venda, no entanto continua em atividade.

Foto: Moisés Silva, 2014.

Diversos são os fatores que vêm contribuindo para as alterações na dinâmica dos hotéis e postos de gasolina após as intervenções urbanas. Nestes estabelecimentos os modos de vida urbanos estão presentes, no entanto, a intensidade com que eles ocorrem é que contribuem para os movimentos de pessoas, veículos e circulação de capital pelos mesmos. Dentre os elementos que vêm contribuindo para as modificações nos espaços de consumo a publicidade vem ganhando destaque porque estimula o desejo das pessoas de consumir as coisas que são postas nos anúncios nos diversos meios de comunicação.

Nos hotéis a inserção de novos objetos urbanos e sua divulgação em *sites de internet* e *outdoors* têm sido uma das estratégias de competição para continuar exercendo as atividades no mercado, pois sem a utilização destes meios poderiam ser maiores os números de estabelecimentos que teriam deixado de comercializar a hospedagem para quem visita o município. Já os postos de gasolina, a maioria deles está localizado em lugares onde o fluxo de veículos e pessoas são intensas, logo suas mercadorias estão mais evidentes e podem estimular com maior intensidade o desejo de consumo nas pessoas. Ambos estabelecimentos, com o comércio de mercadorias essenciais à manutenção da

vida moderna, contribuem para produção do espaço urbano no município tendo em vista que utilizam, direta e indiretamente, das infraestruturas recentemente construídas pelo Poder Público e setor privado.

CAPÍTULO 3 – PODER PÚBLICO, MEIOS DE HOSPEDAGEM E POSTOS DE GASOLINA: A CONCEPÇÃO E A AÇÃO NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NO MUNICÍPIO DE MANACAPURU

A produção do espaço e do modo de vida urbano no município de Manacapuru se intensificaram com as intervenções públicas e privadas ocorridas a partir do ano de 2007. Dentro do grupo de agentes transformadores do cotidiano e do espaço que contribuem para as modificações observadas, o Poder Público, os estabelecimentos hoteleiros e os postos de gasolina são agentes que tem mostrado parcelas de atuações nas mudanças do cotidiano do município. Estes agentes estimulam a produção do espaço e do modo de vida urbano no município de Manacapuru e ao mesmo tempo sofre influência de suas próprias ações.

Cada meio de hospedagem e posto de gasolina, estejam eles na cidade ou na área rural, possuem uma dinâmica resultante das intervenções pública e privada. A partir das construções urbanas o espaço se consolidou ainda mais como um condicionante de modificações sociais e econômicas os quais, vice-versa, contribuem para ininterruptas mudanças no modo de vida e no espaço.

O espaço é resultado de divergências políticas, econômicas e culturais ocorridas em cada tempo. Como fruto destes fatores, o espaço geográfico é dotado de modos de vida característicos das cidades a partir da industrialização os quais se espalham pelos diferentes lugares. O espaço é o lugar construído pelo homem, logo é produto, meio e condição das ações humanas (CARLOS, 2004, p. 45). A produção do espaço é decorrente das relações sociais que se estabelecem por diversos interesses e que são refletidos nas suas diferentes formas de uso e ocupação. Segundo Santos (1988, p. 10) “o espaço é um conjunto indissociável de que participam de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais, e, de outro, a vida que os preenche e os anima, ou seja, a sociedade em movimento”. Este é o lugar onde ocorrem as realizações humanas através dos resultados do trabalho.

Sobre o espaço, Lefebvre afirma a existência de um espaço social como resultado das relações dos diferentes elementos expostos no ambiente.

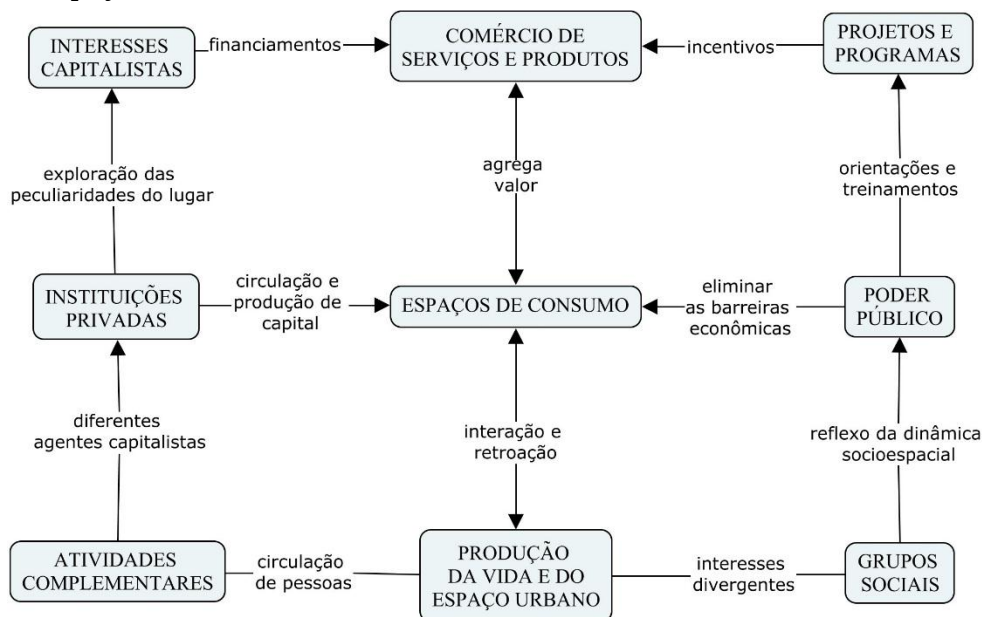
O conceito de espaço social se desenvolve, portanto, ampliando-se. Ele se introduz no seio do conceito de *produção* e mesmo o invade; ele se torna o conteúdo, talvez essencial. Então, ele engendra um movimento dialético muito específico, que certamente não revoga a relação “produção-consumo” aplicada às coisas (os bens, as mercadorias, os objetos da troca), mas a modifica ampliando-a. Uma unidade se entrevê entre os níveis frequentemente separados da análise: as forças produtivas e seus componentes (natureza, trabalho, técnica, conhecimento), as estruturas (relações de propriedade), as superestruturas (as instituições e o próprio Estado) (LEFEBVRE, 2006, p. 75).

As relações sociais de reprodução e relações de produção são dois fatores que exercem interferências entre si e modificam o cotidiano. Estas definições sobre o espaço geográfico coloca a sociedade humana como agentes transformadores do ambiente, o qual está repartido em classes sociais e que exercem diferentes funções na organização espacial. Como relatou Lefebvre as forças produtivas e seus componentes, as estruturas e as superestruturas, são elementos que mantêm relações entre si e é a partir desta interação que ocorre a produção do modo de vida e do espaço urbano.

No município em que ocorreu este estudo os estabelecimentos hoteleiros e os de comércio a varejo de combustíveis ao mesmo tempo em que sofrem interferências espaciais e sociais no comércio de bens e serviços, estes passam também a estimular novos hábitos através de suas atividades. Junto a isso, outros agentes vêm contribuindo com este evento por meio de financiamentos e incentivos com intuito de agregar valor aos bens e serviços vendidos, pois a comercialização destas mercadorias trará benefícios a este conjunto de agentes.

A Figura 15 põe em destaque os elementos que interagem e contribuem para a produção do modo de vida e do espaço urbano através da atuação do Poder Público, dos hotéis e postos de gasolina do município de Manacapuru.

FIGURA 15: Elementos para compreensão da produção da vida e do espaço urbano



Elaboração: Moisés Silva – baseado na técnica de mapas conceituais de Joseph D. Novack *apud* Antônio Ontoria Peña.

A dinâmica do comércio de bens e serviços destes espaços de consumo tem se revelado como resultante dos financiamentos feitos pelas instituições privadas, (possui o intuito de estimular a circulação e produção de capital) dos incentivos do Poder Público (age para eliminar as barreiras econômicas) e dos grupos sociais (consumidores dos espaços, dos serviços e dos bens) como discutiremos ao longo deste capítulo.

3.1 Ações públicas e privadas para o desenvolvimento dos espaços de consumo do Município de Manacapuru

O Poder Público traça em suas políticas de gestão e políticas de Estado diferentes maneiras que julgam melhor para a organização do espaço. Estas políticas, que visam integrar os lugares e facilitar a mobilidade de capital, tem o intuito de abarcar as esferas sociais, econômicas, espaciais para que todos participem e se beneficiem pelo desenvolvimento do lugar. No entanto, nem sempre o que é aprovado acontece na prática, ficando evidente um desenvolvimento desigual.

É desta maneira que o Estado participa da produção do espaço urbano, orientando, por meio de normas e leis, o uso da terra. Nas reflexões sobre a atuação do Estado para a organização espacial Corrêa (1995) afirma existir um conjunto de instrumentos utilizados por esse agente no processo de produção do espaço urbano;

- direito de desapropriação e precedência na compra de terras;
- regulamentação do uso do solo;
- controle de limitação dos preços das terras;
- limitação da superfície da terra de que cada um pode se apropriar;
- impostos fundiários e imobiliários que podem variar segundo a dimensão do imóvel, uso da terra e localização;
- taxação de terrenos livres, levando a uma utilização mais completa do espaço urbano;
- mobilização de reservas fundiárias públicas, afetando o preço da terra e orientando espacialmente a ocupação do espaço;
- investimento público na produção do espaço, através de obras de drenagem, desmontes, aterros, e implantação de infraestrutura;
- organização de mecanismos de créditos à habitação; e
- pesquisas, operações-testes como materiais e procedimento de construção, bem como o controle de produção e do mercado deste material (CORRÊA, 1995, p. 25).

Este conjunto de instrumentos é encontrado em documentos oficiais, como: Constituição Federal de 1988; Estatuto da Cidade; Plano Diretor do Município e outros documentos públicos. Em cada um destes documentos encontram-se diversas regras que têm o intuito de regular e pacificar os interesses dos grupos que compõem a sociedade. Na Constituição Federal são assegurados os direitos e deveres dos cidadãos e são instituídos limites para o poder dos governantes (BRASIL, 2001, p. 13) No Estatuto da Cidade são estabelecidas normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental (BRASIL, 2001, p. 09). E o Plano Diretor, tendo como referência o município de Manacapuru, que instrui políticas de desenvolvimento territorial para o município (MANACAPURU, 2006, p. 01). Todas as normas e leis descritas nos documentos públicos direcionam a atenção para políticas de desenvolvimento e de expansão urbana.

Para o contínuo desenvolvimento das funções sociais da cidade um conjunto de instrumentos é utilizado, os quais devem ser elaborados com antecedência e em concordância com a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, um deles é

o Plano Diretor do Município de Manacapuru. O Artigo 182 e 183 presentes no capítulo II da Constituição da República Federativa do Brasil obriga que as cidades que possuem mais de vinte mil habitantes tenham um Plano Diretor, aprovado pela Câmara Municipal, para que sirva como instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana, de acordo com Constituição Federal (BRASIL, 1988, p. 110) o qual deve ser revista, pelo menos, a cada dez anos, conforme Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001, p. 31). A última revisão no Plano Diretor do município de Manacapuru foi aprovada pela Lei Municipal nº52 de 10 de outubro de 2006, portanto, as políticas públicas municipais direcionadas aos hotéis e postos de gasolina são resultantes de uma lei que antecede o evento que induziu modificações aos estabelecimentos, em especial, a Ponte Rio Negro.

No Plano Diretor do Município de Manacapuru destacam-se no capítulo II, Art. 4º e Art. 5º, os objetivos a serem alcançados para o desenvolvimento social e econômico do município.

Art. 4º - O objetivo geral desta Lei é definir a política de desenvolvimento territorial no município abrangendo as seguintes temáticas:

- I- Habitação e regularização fundiária;
- II- Saneamento ambiental;
- III- Mobilidade;
- IV- Desenvolvimento econômico, urbano e rural;
- V- Meio ambiente.

Art. 5º - Os objetivos específicos do Plano Diretor de Manacapuru são:

- I- Estabelecer o perímetro urbano municipal;
- II- Definir diretrizes para elaboração dos planos municipais de saneamento ambiental, habitação e mobilidade;
- III- Definir investimentos públicos prioritários na promoção do saneamento ambiental, em melhorias nas condições de mobilidade, em melhorias na geração e fornecimento de energia elétrica e na iluminação pública, na implantação de equipamentos comunitários e no fortalecimento da administração pública municipal;
- IV- Estabelecer normas de uso e ocupação do solo urbano e diretrizes para o desenvolvimento rural;
- V- Estabelecer zona para expansão urbana;
- VI- Estabelecer zonas para melhorias das condições de moradia, eliminação de riscos urbanos e implantação de empreendimentos habitacionais de interesses social;
- VII- Proteger os patrimônios ambientais, históricos e culturais;
- VIII- Instituir o sistema municipal de planejamento e gestão territorial descentralizado (MANACAPURU, 2006, p. 02).

Para a concretização destes objetivos a Prefeitura de Manacapuru desenvolveu parcerias com o Governo do Estado e outras instituições. Desde o ano de 2008 alguns projetos foram desenvolvidos com intuito de fazer crescer as atividades turísticas no município, porque esta é uma atividade que depende e estimula o crescimento de vários outros setores. Devido ao município realizar diversas festas ao longo do ano e de possuir diversos locais para visitação turísticas foi criado o Plano de Desenvolvimento Preliminar (PDP) para Arranjos Produtivos Locais (APL) de Turismo Ecológico e Rural com abrangência ao triênio de 2008-2010, destacados no quadro 7.

Segundo o PDP (Quadro 7) os responsáveis pela execução dos projetos para o setor de turismo foram os seguintes órgãos públicos: Empresa Estadual de Turismo do Amazonas (AMAZONASTUR); Serviço Brasileiro de apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE); Instituto de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal Sustentável do Estado do Amazonas (IDAM) e; a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) que envolveu os municípios de Autazes, Careiro, Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Manacapuru, Manaquiri, Manaus, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva. Ao todo foram desenvolvidos oito projetos em Manacapuru neste período, mas nem todos os estabelecimentos foram contemplados pelas ações porque, segundo o próprio documento da AMAZONASTUR (2008, p. 26), as oficinas realizadas tinham a intenção de promover multiplicadores das mesmas, o que não aconteceu. Dentre os diversos projetos mostrados no Quadro 5 destacam-se alguns que afetariam direto e indiretamente o setor hoteleiro e de comércio a varejo de combustíveis, projetos como: Orientação Empresarial, Apoio às Incubadoras de Empresas, Projeto Cultura e Negócios do Amazonas, Programa Nacional do Turismo Rural na Agricultura Familiar.

As discordâncias do que foi planejado para o realizado acentuam as desigualdades nos estabelecimentos. Em entrevista na secretaria de Meio Ambiente de Manacapuru (descrito no capítulo 1) e com alguns estabelecimentos hoteleiros e postos de gasolina (mostrados no capítulo 2) foi relatado pelos empresários que poucos receberam orientações ou treinamentos para melhorar o comércio de bens e serviços.

QUADRO 7: Plano de desenvolvimento preliminar – APL de turismo ecológico e rural 2008-2010

PROJETOS	PARCEIROS	EXECUÇÃO	DESCRIÇÃO	RECURSOS R\$	SITUAÇÃO
Projeto de Orientação Empresarial	SEPLAN, MANAUSTUR, SEPROR, IDAM, SECT, ADS, AMAZONASTUR, Associações de Produtores, SUFRAMA, UFAM, UEA, SEBRAE, EMBRAPA, INPA, IPAAM, IBAMA, Banco da Amazônia, Banco do Brasil, AFEAM, Prefeituras Municipais, instituições e representações da sociedade civil organizada do segmento de Turismo Ecológico e Rural.	SEBRAE	Delinear estratégia de ação em prol do crescimento econômico nos municípios de: Autazes, Careiro, Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Manacapuru, Manaquiri, Manaus, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva.	2.257.071,00	Concluído em 2008
Incubadora de Associações e Cooperativas Populares				660.000,00	Concluído em 2010
Projeto Cultura e Negócios do Amazonas				450.000,00	Concluído em 2010
Apoio às Incubadoras de Empresas				1.545.511,00	Concluído em 2010
Implantação da Sociedade de Garantia de Crédito				180.000,00	Concluído em 2010
Programa de Aperfeiçoamento de Lideranças				537.960,00	Concluído em 2010
Apoio às Redes Tecnológicas do Amazonas				240.000,00	Concluído em 2010
Programa Nacional do Turismo Rural na Agricultura Familiar		AMAZONASTUR IDAM SUFRAMA	Promover oficinas e elaborar projetos técnicos para promover, planejar, desenvolver, assessorar, acompanhar e monitorar as ações.	Não divulgado	

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Acesso em: 20 de janeiro de 2016.

Organização: Moisés Silva, 2016.

Ainda sobre as políticas municipais e estaduais, o Quadro 8 vem destacar que no referido triênio foi oferecido cursos de qualificação profissional em idiomas e gestão turística em comunidades de diferentes municípios, incluindo Manacapuru (investimentos de 1.900.000,00 R\$) que no final do período 2008-2010 de abrangência do Arranjo Produtivo Local de Turismo Ecológico e Rural foram colocados nos relatórios como ações realizadas.

QUADRO 8: Arranjo produtivo local de turismo ecológico e rural 2008-2010

AÇÕES REALIZADAS	INVESTIMENTO
Curso de qualificação profissional em idiomas e gestão turística em comunidades – I etapa, convênio SUFRAMA, nos municípios de Manaus, Manacapuru e Iranduba.	R\$ 700.000,00
Curso de qualificação profissional– II etapa nos municípios de Manaus, Iranduba, Manacapuru, Novo Airão, Parintins, Barcelos, Tabatinga, Benjamin Constant, Atalaia do Norte, Presidente Figueiredo.	R\$ 1.200.000,00
AÇÕES PREVISTAS - Planejamento e Gestão e Infraestrutura Turística	
Programa Nacional do Turismo Rural na Agricultura Familiar – PNTRAF, nos municípios de Manaus, Barcelos, Parintins, Iranduba, Manacapuru, Novo Airão, Presidente Figueiredo, Atalaia do Norte, Benjamin Constant e Tabatinga.	R\$ 179.801,89
Inventariação da oferta turística nos municípios de Manacapuru, Tabatinga, Benjamin Constant e Atalaia do Norte.	R\$ 85.000,00
Curso de qualificação profissional em idiomas – II e III Etapa nos municípios de Manaus, Iranduba, Manacapuru, Novo Airão, Parintins, Barcelos, Tabatinga, Benjamin Constant, Atalaia do Norte e Presidente Figueiredo.	R\$ 1.200.000,00
Construção de portal para os municípios de Novo Airão, Presidente Figueiredo, Tabatinga, Benjamin Constant, Atalaia do Norte, Iranduba e Manacapuru.	R\$ 275.000,00
Centro de comercialização de produtos regionais e centro de mostra gastronômica produzidos no meio rural nos municípios de Novo Airão, Iranduba, Presidente Figueiredo, Manacapuru.	R\$ 100.000,00
Construção da orla para os municípios de Tabatinga, Benjamin Constant, Atalaia do Norte, Manacapuru, Novo Airão e Barcelos	R\$ 3.000.000,00
Projeto triciclo turístico (um olhar sobre a cidade) nos municípios de Parintins, Barcelos, Manaus, Tabatinga, Benjamin Constant, Atalaia do Norte, Iranduba, Manacapuru, Novo Airão e Presidente Figueiredo.	R\$ 292.500,00
Carroça turística - percorrendo os caminhos da agricultura familiar nos municípios de Manacapuru, Iranduba, Novo Airão, Manaus, Parintins, Barcelos, Tabatinga, Benjamin Constant, Atalaia do Norte e Presidente Figueiredo.	R\$ 405.000,00

Aquisição de equipamentos para postos de fiscalização de serviços turísticos nos municípios de Novo Airão, Manacapuru, Iranduba, Barcelos, Parintins, Manaus, Tabatinga, Benjamin Constant, Atalaia do Norte e Presidente Figueiredo.	R\$ 307.870,00
---	----------------

Fonte: Governo do Estado do Amazonas, AMAZONASTUR. Acesso em: 20 de janeiro de 2016.
Organização: Moisés Silva, 2016.

No Quadro 8 destacam-se ainda outras 9 ações para o setor de Planejamento e Gestão e Infraestrutura Turística que se tivessem sido desenvolvidas, na esfera de turismo de Manacapuru e demais municípios interligados pela ponte Rio Negro, seriam atrativos a mais que iriam aguçar o desejo das pessoas por conhecer esses lugares e por consequência contribuir no desenvolvimento socioeconômico dos municípios. Projetos como a Construção da Orla do Município, Projeto Triciclo Turístico, Projeto Carroça Turística e o Programa Nacional do Turismo Rural na Agricultura Familiar seriam ações que revelariam uma paisagem e um modo de vida diferente a ser contemplada e experimentada pelos turistas. Ações como estas contribuiriam não somente para o crescimento econômico do setor hoteleiro, mas ocasionaria uma sequência de eventos em atividades complementares, como em restaurantes e no setor de transportes.

De todo modo, alguns atrativos turísticos existentes em Iranduba, Manacapuru e Novo Airão são responsáveis pelo fluxo de pessoas frequentemente oriundas de Manaus. Alguns são espaços públicos como praias e banhos, outros com tendências mistas de iniciativa privada é o caso da Pousada e Restaurante Pesque e Pague localizada em nossa área de análise, mostrado no Mapa 5. Em geral, as pousadas oferecem uma diversidade de atividades que muito valoriza os bens naturais, os quais ao mesmo tempo “passam a ser objetos de uso corrente pela possibilidade de adquirirem valor de troca, por conseguinte, a título de terem se convertido em mercadoria” (SANTANA, 2008, p. 119), que como tal, as ações do setor de Planejamento e Gestão e Infraestrutura Turística viriam agregar mais valor nestas atividades que não são muito comuns nas cidades.

No ano de 2015 foi lançado pelo Governo Estadual o Programa Banco do Povo³¹ que busca oferecer créditos para trabalhadores autônomos, microempreendedores

³¹ O Banco do Povo foi lançado em 30 de março pelo governador José Melo e consiste em uma linha de microcrédito que estimula o empreendedorismo ao adotar uma das menores taxas de juros do mercado, 3% ao ano, para operações que variam de no mínimo R\$ 500,00 e máximo R\$ 15.000,00. O programa de microcrédito lançado pelo Governo do Amazonas em 2015, o Banco do Povo, já contemplou mais de 2 mil

individuais, profissionais liberais, produtores rurais e micro e pequenas empresas. No Quadro 9 está descrito que no ano de 2015 foi concedido 616 operações de créditos para Manacapuru totalizando um investimento de 2,4 milhões de reais às atividades econômicas do município em diversos setores.

QUADRO 9: Programa Banco do Povo

Objetivo	Contribuir para a consolidação de novos negócios e para a melhoria da qualidade de vida de trabalhadores autônomos, microempreendedores individuais, profissionais liberais, produtores rurais, com microcrédito orientado e produtivo.
Recursos para o ano de 2015	R\$ 68 milhões
Financiamentos concretizados no Estado	3.210 operações
Investimentos realizados no Estado	R\$ 14,7 milhões
Financiamentos em Manacapuru	616 operações de financiamento
Investimento feitos em Manacapuru	R\$ 2,4 milhões

Fonte: Governo do Estado do Amazonas. Acesso em: 20 de janeiro de 2016.

Organização: Moisés Silva, 2016.

Como mostrado nas informações dos Quadros 7 e 8, a atividade turística recebeu estímulos financeiros de órgãos públicos e privados, embora seja mínima se levar em consideração os recursos a ser explorados em cada município. Estes investimentos demonstram que existem interesses capitalistas no setor, pois se acontece investimento é porque se espera retornos. Os investimentos para o comércio de bens e serviços dos estabelecimentos são dos mais variados tipos, como descrito no capítulo 2 sobre a publicidade feita pelos hotéis e postos de gasolina exposta ao longo da rodovia Manoel Urbano e nas ruas da cidade e na aquisição de novos equipamentos.

As intervenções do Estado e do setor privado na área econômica revelam um fato: diminuir as barreiras existentes no processo de circulação e produção de capital. No decorrer deste processo são realizadas várias ações feitas por diferentes agentes. Nesta

empreendedores com recursos na ordem de R\$ 14,7 milhões e projeção de geração e/ou manutenção de 9 mil postos de trabalho. Os dados são referentes aos últimos 50 dias de implantação do programa coordenado pela Agência de Fomento do Estado do Amazonas (AFEAM). Disponível em: <http://www.amazonas.am.gov.br/2015/05/financiamentos-do-banco-do-povo-ja-ultrapassam-r-14-milhoes/>. Acesso em: 13 Mai. 2016.

situação de Manacapuru os agentes envolvidos são: órgãos públicos estatais (AMAZONASTUR, IDAM); secretaria municipal (Secretaria de Meio Ambiente); órgãos públicos federais, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (SUFRAMA); associações de produtores, instituições de ensino técnico e superior, instituições de capacitação e orientação a micro e pequenas empresas (SEBRAE), instituições financeiras e representantes da sociedade civil. Dentro deste grupo uma parcela são capitalistas que realizam diferentes funções e outra parcela não são capitalistas, mas participam das ações porque buscam ser contemplados pelo desenvolvimento resultante da exploração das peculiaridades do lugar.

Segundo Harvey (2011, p. 41), durante este processo em que o dinheiro é lançado no mercado para fins de obter mais dinheiro, os capitalistas assumem diferentes identidades;

Os capitalistas financistas se preocupam em ganhar mais dinheiro emprestando a outras pessoas em troca de juros. Os capitalistas comerciantes compram barato e vendem caro. Os proprietários cobram alugueis porque a terra e os imóveis que possuem são recursos escassos. Os rentistas ganham dinheiro com royalties e direitos de propriedade intelectual. Comerciantes de bens trocam títulos (por ações e participações, por exemplo), dívidas e contratos (incluindo seguros) por um lucro. Até mesmo o Estado pode atuar como um capitalista, por exemplo quando usa as receitas fiscais para investir em infraestruturas que estimulem o crescimento e gerem mais receitas em impostos (HARVEY, 2011, p. 41).

No setor terciário o processo de circulação e produção de capital acontece diferente da que ocorre no capital industrial. Neste setor o processo de trabalho e os produtos são as mercadorias expostas nos estabelecimentos para serem vendidas, logo quanto mais qualidade estas tiverem, maior será a chance de serem compradas. Este entendimento explica, em parte, as ações em prol do crescimento econômico realizadas nos anos de 2008 a 2010; os cursos de qualificação profissional em idiomas e gestão turística no município de Manacapuru; e os financiamentos realizados pelo Banco do Povo no ano de 2015 a novos negócios, trabalhadores autônomos, microempreendedores individuais, profissionais liberais e produtores rurais.

Seguindo a legislação que determina a criação e execução de políticas públicas para o desenvolvimento socioeconômico do município e do território sob sua área de

influência (BRASIL, 2001, p. 11), diversas ações aconteceram no município de Manacapuru direcionadas às atividades turísticas nos anos de 2008 a 2015, já que é uma atividade que tem um poder de influência muito grande sobre os demais setores econômicos. Quem faz turismo, na maioria das vezes, consome alimentos (alguns são da produção rural local, consome as comidas típicas nos restaurantes, bancas de café regional), quer conhecer a cultura local (comprar produtos de artesanato, frequentar as festas e atividades regionais), tem curiosidade de frequentar as áreas de lazer e conhecer o modo de vida da população local (utiliza os mais diferentes modais de transportes para se deslocar). Deste conjunto de projetos concebidos para o desenvolvimento socioeconômico do município de Manacapuru através das atividades dos espaços de consumo alguns foram desenvolvidos em determinados estabelecimentos hoteleiros (Novo Hotel, Paraíso D'Angelo, Maranata e Cirandeira Bela) enquanto que os demais não foram contemplados incluindo os comércios a varejo de combustíveis, contribuindo assim com a exclusão e/ou diminuição da atuação de alguns no mercado de bens e serviços, evidenciando ainda mais as desigualdades no ambiente urbano que são inerentes do sistema capitalista.

As ações do Poder Público Municipal, Estadual e setor privado para as atividades de turismo são vistas não somente para o desenvolvimento socioeconômico de Manacapuru, mas de produção do espaço e do modo de vida urbano mediados pelos hotéis e postos de combustíveis que ganham importância para a economia no período de realização das diversas festas, como o Festival de Ciranda de Manacapuru que atrai grande quantidade de visitantes ao município.

3.2 O Festival de Cirandas de Manacapuru e sua contribuição ao fluxo sazonal turístico

No município de Manacapuru, ao longo do ano, acontecem diversas festas populares e religiosas. Todas as festas que ocorrem em Manacapuru (Quadro 2) possuem importância para a economia do município, mas é o Festival de Ciranda que consegue

atrair grande número de visitantes para prestigiar o evento, devido a isso o festival tem reconhecimento regional e nacional.

Este evento acontece há 19 anos e é conhecido nacionalmente pelos ritmos das músicas que relatam a história do povo manacapuruense e as lendas regionais. Durante os períodos das festas, a cidade recebe um grande contingente de pessoas dos arredores e dos municípios vizinhos. Para os estabelecimentos hoteleiros, postos de combustíveis e demais atividades, essas diversas festas são um dos melhores atrativos para o fluxo sazonal de pessoas que contribuem para movimentar a economia local.

O Festival de Ciranda de Manacapuru ocorre sempre na última semana do mês de agosto, no entanto, o fluxo de pessoas que participam e daqueles que contemplam os preparativos do espetáculo inicia no mês de fevereiro, quando começam os ensaios dos grupos de cirandas Guerreiros Muras, Flor Matizada e Ciranda Tradicional. Desde o início dos ensaios até o dia que acontece o festival a economia da cidade torna-se mais movimentada devido à chegada de visitantes para prestigiar os ensaios e as apresentações. Isso estimula o surgimento de diversas barracas de alimentação nos locais onde acontece o evento. O fluxo de pessoas na cidade nos períodos que acontece os preparativos e no dia do festival influencia uma sequência de eventos que beneficiam as atividades econômicas.

Devido às consequências econômicas que o festival estava trazendo e o reconhecimento dado ao município, a prefeitura no ano de 1997, decidiu patrocinar o primeiro Festival de Ciranda. No ano 2000, o festival passou a ser transmitido ao vivo pela TV, que na ocasião foi feita pelo canal Amazonsat. Desde então;

[...] o interesse do público externo cresce a cada ano, assim como as mudanças na estrutura de apresentação dos cirandeiros: de um lado para atender à expectativa dos visitantes movidos pelo espetáculo; de outro, para atender ao formato de transmissão ao vivo da TV (NOGUEIRA, 2008, p. 129).

Ainda de acordo com Wilson Nogueira, no festival que aconteceu no ano de 2001, o interesse público e privado e os diversos incentivos foram os sujeitos que colocaram em evidência a nível regional e nacional o evento, devido a isto os festivais folclóricos que ocorreram antes da inauguração da ponte, em 2011, contribuíram para que

os estabelecimentos hoteleiros começassem a ser ocupados por turistas dias antes do início e durante todo o festival.

A ciranda de Manacapuru hoje apresenta-se em arena exclusiva e está nas transmissões ao vivo de TV, competindo no mercado da indústria cultural e servindo de ponte aos interesses políticos e econômicos da cidade que ela representa. Em cinco anos de festival, a ciranda já conseguiu mobilizar milhares de turistas. O termômetro desse fenômeno é a ocupação dos hotéis muito antes do evento, que sempre ocorre na última semana de agosto. O cirandódromo fica lotado, embora ainda não seja necessário que o espectador chegue algumas horas antes para garantir vaga na arquibancada, como observei no festival de 2001 (NOGUEIRA, 2008, p. 132).

Com a inauguração da Ponte Rio Negro os organizadores do evento e os jornais locais como o Jornal Acrítica, G1 AM noticiam que anualmente cresce o número de espectadores do festival, devido a facilidade nas viagens que este objeto geográfico proporcionou, no entanto por outro lado modificou toda a dinâmica dos estabelecimentos comerciais que viam suas atividades crescer devido a permanência destes turistas no município. Todos os anos a prefeitura calcula que devido ao festival a cidade recebe aproximadamente mais de 40 mil visitantes nos três dias que acontece o evento (Jornal G1 AM de 24 de agosto de 2012). Depois da inauguração da ponte as estimativas do número de turistas crescem, e de fato acontece a cada edição do evento, contribuindo assim para que o Estado e setor privado mantenham os investimentos que vêm fazendo nos dias de festa.

Como já descrito, os investimentos nem sempre são direcionados para todas as áreas que servem os turistas, um fato concreto é o espaço de circulação das pessoas na cidade (Figura 16). O investimento em infraestrutura não acompanha o crescimento do fluxo sazonal de pessoas, embora nos últimos anos o Estado tenha construído calçadas e colocado sinalizações verticais e horizontais nas vias da cidade (SILVA, 2012, p. 27), mas que são poucas para suportar as pessoas participantes do festival, entre brincantes e telespectadores alguns dos quais tem mobilidade reduzida.

FIGURA 16: Espaço de circulação de pedestre



Aspecto da calçada da Avenida Manoel Urbano próximo ao Parque do Ingá, onde acontecem os três dias de Festival de Ciranda.

Foto: Moisés Silva, 2015.

As limitações em infraestruturas urbanísticas no município de Manacapuru podem constituir barreiras para realizações de festas e ao lazer considerados álibis à fuga do cotidiano estressante próprio da cidade. A aglomeração de pessoas contribui para a produção do urbano, pois esta interação entre sujeitos de lugares diferentes com modos de vida distintos é o que permite o cruzamento de ideias e a criação humana. A produção das relações sociais torna-se mais intensa durante as festas o que permite a produção do modo de vida urbano devido à inserção dos costumes provenientes de cidades das redondezas.

As festas que acontecem no município de Manacapuru são apenas um dos elementos responsáveis pelo fluxo sazonal de pessoas na cidade, o qual contribui para a produção do espaço e do modo de vida urbano que se tornou mais intenso devido à facilidade de deslocamento do município para demais lugares.

3.3. Produção do espaço e do modo de vida urbano: uma análise a partir da atuação de hotéis e postos de combustíveis

Utilizando a definição conceitual de Carlos (2004, p. 41) que, o “espaço geográfico é um produto histórico e social e este entendimento abre perspectivas para analisar as relações sociais”, compreendemos que este produto interfere em todas as esferas da vida cotidiana. A partir deste pensamento entende-se também que a relação espaço-tempo tem considerável influência sobre o modo como são realizadas as atividades humanas, determinando características diferentes em todas as suas etapas. A reciprocidade do homem com o ambiente e o uso de objetos geográficos tem contribuído para que cada sociedade construa um espaço diferente, e em quase todos, principalmente nos últimos tempos, os interesses econômicos sempre prevalecem para a sua organização.

No espaço geográfico todos os elementos que nele existem possuem configurações próprias e organizações diversas (como os estabelecimentos de comércio de bens e serviços) as quais são oriundas das transformações socioespaciais produzidos de diferentes maneiras em cada espaço e em cada tempo. Os eventos realizados ao longo dos anos têm sido responsáveis pela atual dinâmica econômica dos postos de combustíveis e hotéis de Manacapuru, que por sua vez passaram a cooperar na produção do espaço urbano a partir do comércio de bens e serviços. Os hotéis e postos de gasolina, apenas em algumas situações, têm se comportado como estabelecimentos passivos porque estão sempre se adequando a dinâmica dos sistemas de objetos e sistemas de valores, e como estabelecimentos ativos em decorrência de serem indutores de modos urbanos no cotidiano do município.

As intervenções espaciais em Manacapuru e em Iranduba trouxeram outra dinâmica ao cotidiano do município. O uso da ponte Rio Negro ocasionou em um novo ou moderno ritmo de ir e vir de Manacapuru a capital do Amazonas e até para outros lugares, e esta facilidade nas viagens acrescentou outros hábitos urbanos nos costumes da população, sobretudo no comércio de bens e serviços realizados pelos hotéis e postos de gasolina. Este comércio tem sido apenas um dos elementos que se observam diferentes modificações oriundas das intervenções espaciais.

A necessidade de consolidar a RMM e desenvolver economicamente o município fez com que toda uma cadeia de transformações incidisse sobre os espaços de consumo. De tantos eventos ocorridos, a Ponte Rio Negro, o crescimento da frota de veículos em Manacapuru (Gráfico 4) e a circulação destes tem sido os acontecimentos responsáveis pelas mudanças no comércio dos estabelecimentos. Esta nova dinâmica trouxe hábitos modernos que, neste caso, se insere não só apenas em lugar de consumo, mas como crescimento do ato de consumir o lugar via encontros que se realizam nas lojas existentes nos postos de gasolina e eventos diversos nos hotéis e pousadas da cidade, como o evento esportivo *Jungle Runners* que é realizado desde o ano de 2013 no complexo de lazer Paraíso D'Angelo (Figura 17).

FIGURA 17: IV Desafio *Jungle Runners*



Foto: Grupo *Jungle Runners*. Disponível em <http://portalamazonia.com>. Acesso em 20 de janeiro de 2016.

Ainda sobre a teia de transformações o fator mobilidade ganha outro destaque, porquanto contribuiu para modificações na configuração dos estabelecimentos comerciais onde alguns perderam a preferência de realizar o comércio de bens e serviços enquanto outros ganharam importância e passaram a estimular o consumo de mercadorias necessárias a manutenção dos hábitos modernos.

A modernidade se instalou na organização espacial dos estabelecimentos comerciais, não porque beneficiou a todos, mas devido ao crescimento das diferenças entre estabelecimentos, de mercadorias comercializadas e pelo modo como elas são

comercializadas. Neste sentido, afirma José de Souza Martins (2000), a modernidade se apresenta como resultado das irracionalidades e incoerências da sociedade capitalista, pois não acontece um crescimento homogêneo em todas as esferas sociais e econômicas, ou seja, ela é também contradição visto que é;

[...] constituída pelos ritmos desiguais do desenvolvimento econômico e social, pelo acelerado avanço tecnológico, pela acelerada e desproporcional acumulação de capital. Pela fome e sede de realização democrática das promessas da modernidade, do que ela é para alguns e, ao mesmo tempo, apenas parece ser para todos (MARTINS, 2000, p. 21).

Estas contradições decorrentes das relações sociais e econômicas são refletidas na paisagem e estimulam cada vez mais a produção do modo de vida urbano na cidade e em áreas rurais. Durante a pesquisa foi observado que desde o ano de inauguração da Ponte Rio Negro foram liberadas 7 concessões para funcionamentos de postos de revenda de gasolina para veículos no município, 6 na cidade e 1 na área rural. Um crescimento de mais de 100% de 2011 até 2015, considerando o ano de instalação do primeiro posto do ano 2001 até 2010. O aumento da quantidade de estabelecimentos que comercializam produtos derivados do petróleo foi beneficiado pela facilidade de mobilidade entre o município e demais lugares que por consequência colaborou para o crescente número de veículos. Esta facilidade contribui para a produção do espaço urbano e para a proliferação deste modo de vida.

Para Carlos (2004, p. 19), o modo de vida urbano é compreendido como o “modo de reprodução da vida em todas as suas dimensões” que “se refere a uma ordem distante, se revela como o processo de generalização da urbanização” (LEFEBVRE, 1991, p. 12), ou seja, é o modo de vida nascido na cidade e na metrópole que se expande pelo espaço.

Segundo Monte Mor (2006);

O urbano, ou o espaço urbano-industrial contemporâneo, metáfora para o espaço social (re)definido pela urbanização, estende-se virtualmente por todo o território através do tecido urbano, essa forma socioespacial herdeira e legatária da cidade que caracteriza o fenômeno urbano contemporâneo é a sociedade urbana (MONTE-MOR, 2006, p. 10).

Esta cultura originária na cidade e difundida no espaço pelos sistemas de objetos não abrange por igual os lugares, sendo assim mais um dos fatores que cooperam para a diversidade de estabelecimentos comerciais.

Em algumas vezes mesmo que determinada quantidade de objetos urbanos estejam expostos para ser consumida, a comercialização destes nem sempre se concretizam pelo fato de o espaço ser um condicionante da dinâmica dos mesmos. Este fato acontece com alguns hotéis do município, como o Jaranda Hotel e o Timony Hotel, que embora tenham feito investimentos na aquisição de novos objetos tecnológicos e em serviços não conseguiram atrair a mesma quantidade ou até um número maior de clientes que tinham anteriormente a inauguração da ponte. Apenas alguns estabelecimentos conseguiram e até hoje conseguem ter certo número de consumidores em decorrência de alguns eventos que acontecem na cidade como o Festival de Ciranda e eventos esportivos, como o Hotel Maranata e Hotel TBS. Enquanto alguns estabelecimentos tiveram sucesso no crescimento do comércio de bens e serviços outros viram suas atividades declinarem, em parte deve-se a ausência do uso de algumas técnicas para a venda, a publicidade. Mas há que se reconhecer as transformações na mobilidade das pessoas como elemento influente na dinâmica observada em Manacapuru.

Uma das explicações para as desigualdades existentes entre os espaços de consumo explica-se por certa quantidade de estabelecimentos estarem inseridos no tecido urbano, ser servidos pelas benfeitorias que os mesmos oferecem e serem locais de rápido e fácil acesso. O grupo de estabelecimentos que sentiram a perda do número de clientes permaneceu entre as malhas do tecido urbano e/ou em ilhotas e ilhas de ruralidade (LEFEBVRE, 2001, p. 19) porque os benefícios dos objetos geográficos não muito lhes contemplaram. O tecido urbano é derivado de um modo de urbanização originado na cidade e propagado para além de suas fronteiras. É “um modo de viver mais ou menos intenso e degradado: a sociedade urbana. [...] semelhante modo de viver comporta sistemas de objetos e sistemas de valores” (LEFEBVRE, 2001, p. 19), presentes em atividades diversas e que exerce grande interferência no desenvolvimento socioeconômico dos lugares.

Ainda segundo Lefebvre, o tecido urbano

no se intiendo, de manera estrecha, la parte construida de las ciudades, sino el conjunto de manifestaciones del predominio de la ciudad sobre el campo. Desde esa perspectiva, una residencia secundaria, una autopista, un supermercado en pleno campo forman parte del tejido urbano (1970, p. 10).

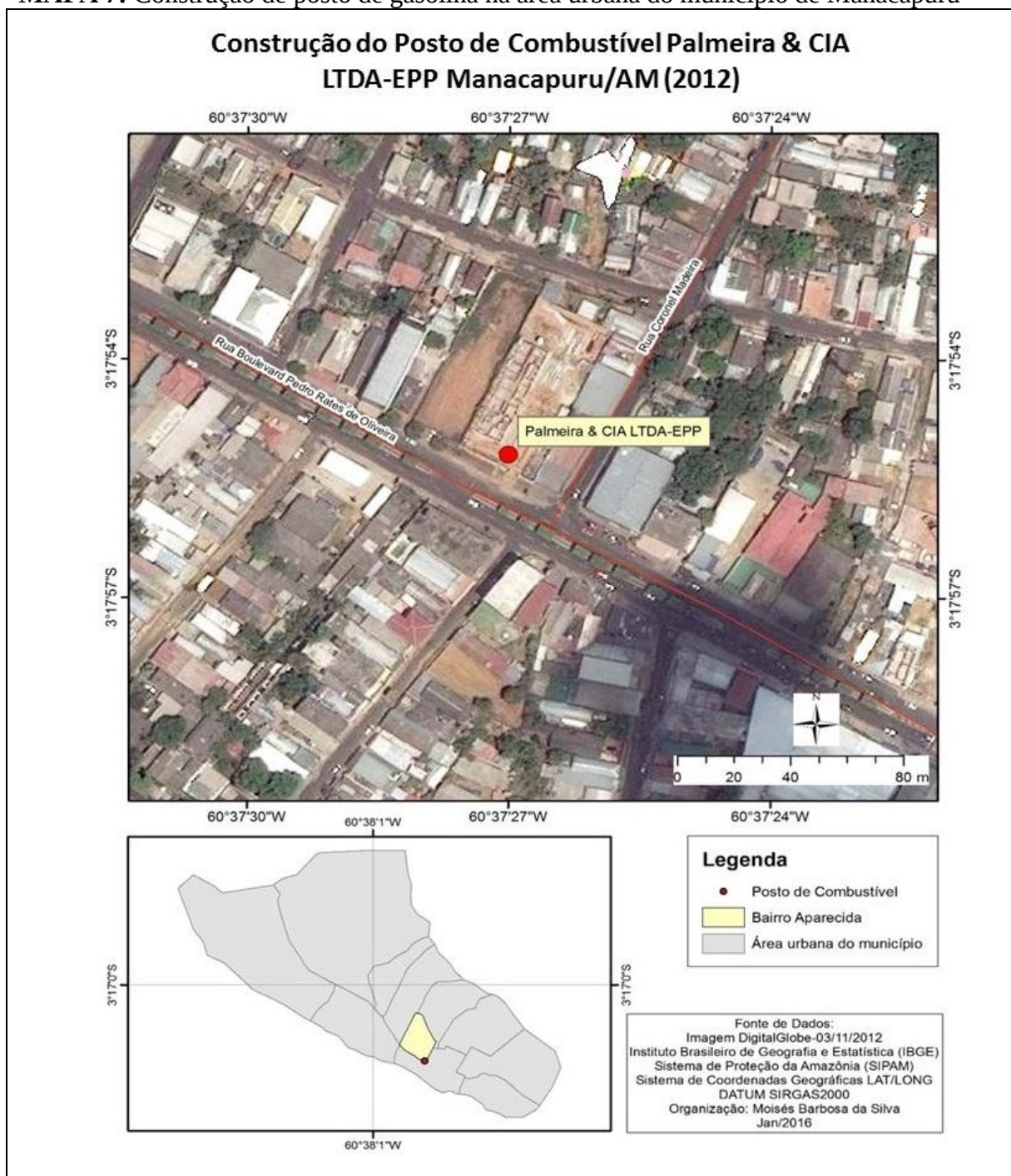
Como evidência do crescimento do tecido urbano e de atividades comerciais a Figura 18 mostra a construção do posto de gasolina Palmeira e CIA LTDA no ano de 2012 e a Figura 19 do ano de 2015 detalha o posto de gasolina já construído na Rua Boulevard Pedro Rates de Oliveira, uma das principais ruas da cidade e que tem um constante fluxo de pessoas e veículos diariamente.

Não é apenas o fato de comercializar combustível que faz do posto um componente do tecido urbano e incentivador de novos hábitos, mas um conjunto de fatores como: a existência de lojas de conveniência (lugar de encontro de pessoas para realizar festas improvisadas ao ar livre), as lojas de troca de óleo e o estabelecimento de lava jato que incentivam os consumidores a adquirirem produtos variados para seus veículos e uso próprio.

O homem sofre interferências de diversos objetos geográficos, acarretando assim em uma reprodução ininterrupta da vida e do espaço. Em Manacapuru, hotéis e postos de gasolina possuem parcelas de contribuições à produção do espaço urbano e do modo de vida. Alguns estão localizados em avenidas de grande movimentação de pessoas e veículos e receberam incentivos públicos, outros ganharam pouco ou nenhum destes benefícios, mas o fato de estarem inseridos no tecido urbano e receber influências do subsistema do automóvel todos eles contribuem nas modificações socioespaciais.

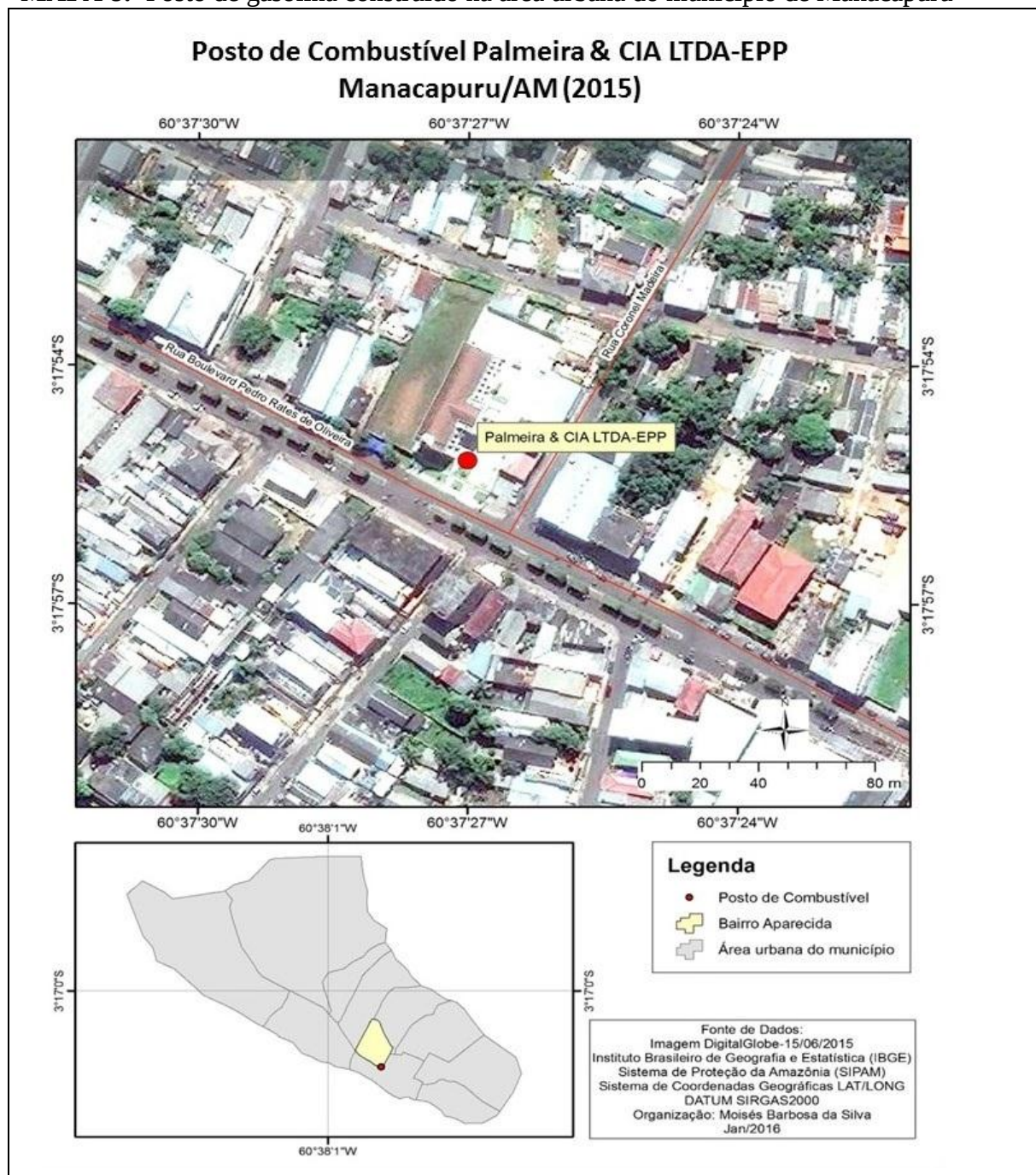
Com o uso do tecido urbano a sociedade produz o espaço por meio de subsistemas os quais são formados por fragmentos de culturas, fragmentos de ciências parcelares, sistemas ou “subsistemas” fragmentados (LEFEBVRE, 1991, p. 79). O referido autor afirma a existência de subsistemas como resultado de ações das organizações e instituições que atuam no espaço e mantêm relações entre suas atividades os quais são difundidos pelos meios de comunicação diversos como a imagem, os escritos, os guias e a publicidade.

MAPA 7: Construção de posto de gasolina na área urbana do município de Manacapuru



Fonte: SIPAM, 2016.

MAPA 8: Posto de gasolina construído na área urbana do município de Manacapuru



Fonte: SIPAM, 2016.

Os subsistemas são estimulados por organismos e instituições que se servem deles e o servem. Por meio desses, os lugares tornam-se espaços de consumo de serviços e de bens. Ao mesmo tempo em que mercadorias são consumidas os lugares também são

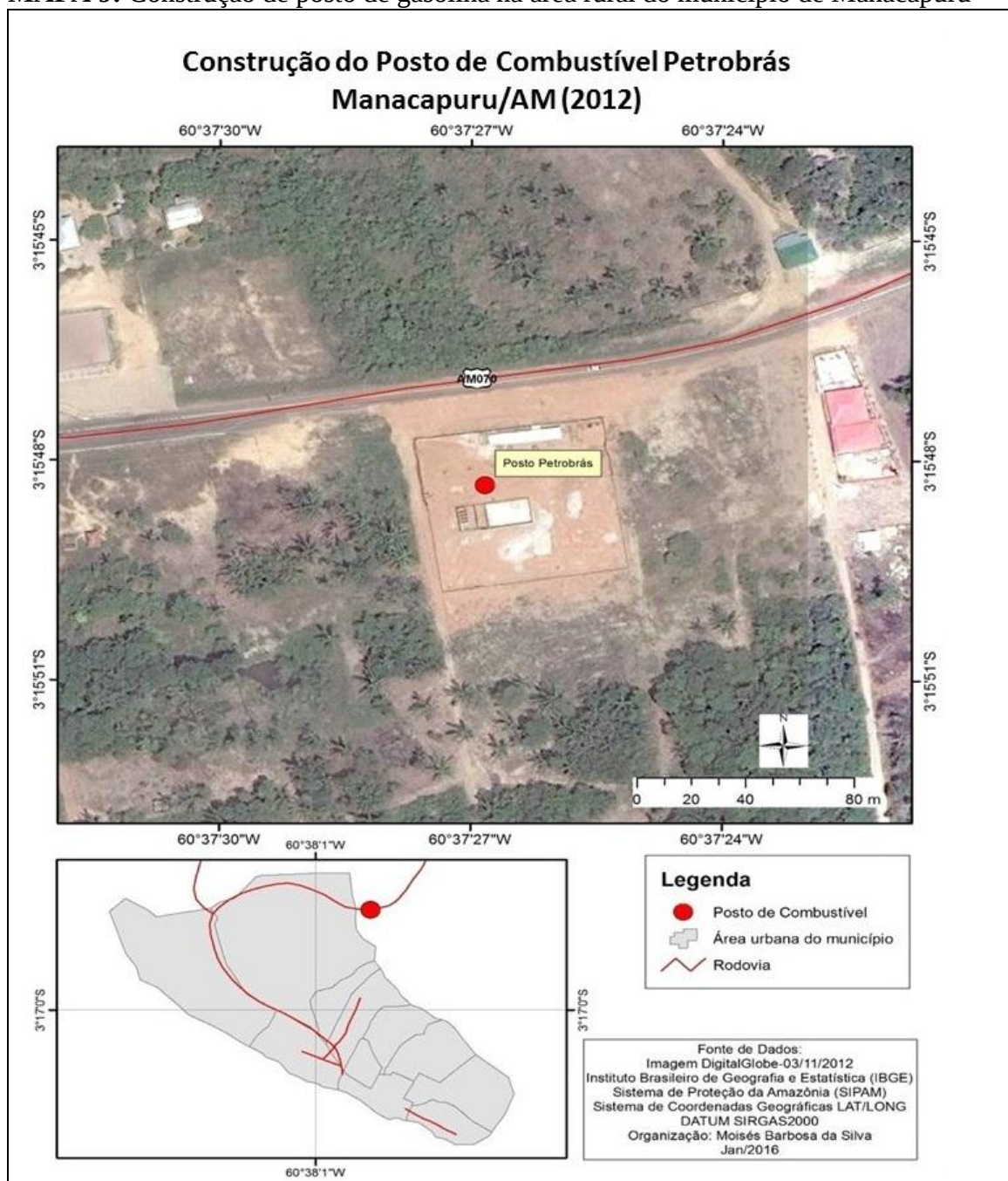
consumidos, devido à realização de encontros, festas, contemplação da paisagem, trabalho ou outras atividades, neste sentido;

O espaço aparece como mercadoria, apesar de suas especificidades, produzido e vendido enquanto solo urbano, cujo conteúdo escapa aos indivíduos, posto que submissos à troca e à especulação – uma troca que se autonomiza em relação ao uso num processo de produção assentado na propriedade privada da terra que gera a apropriação diferenciada do espaço por extratos diferenciados da sociedade (CARLOS, 2007, p. 36).

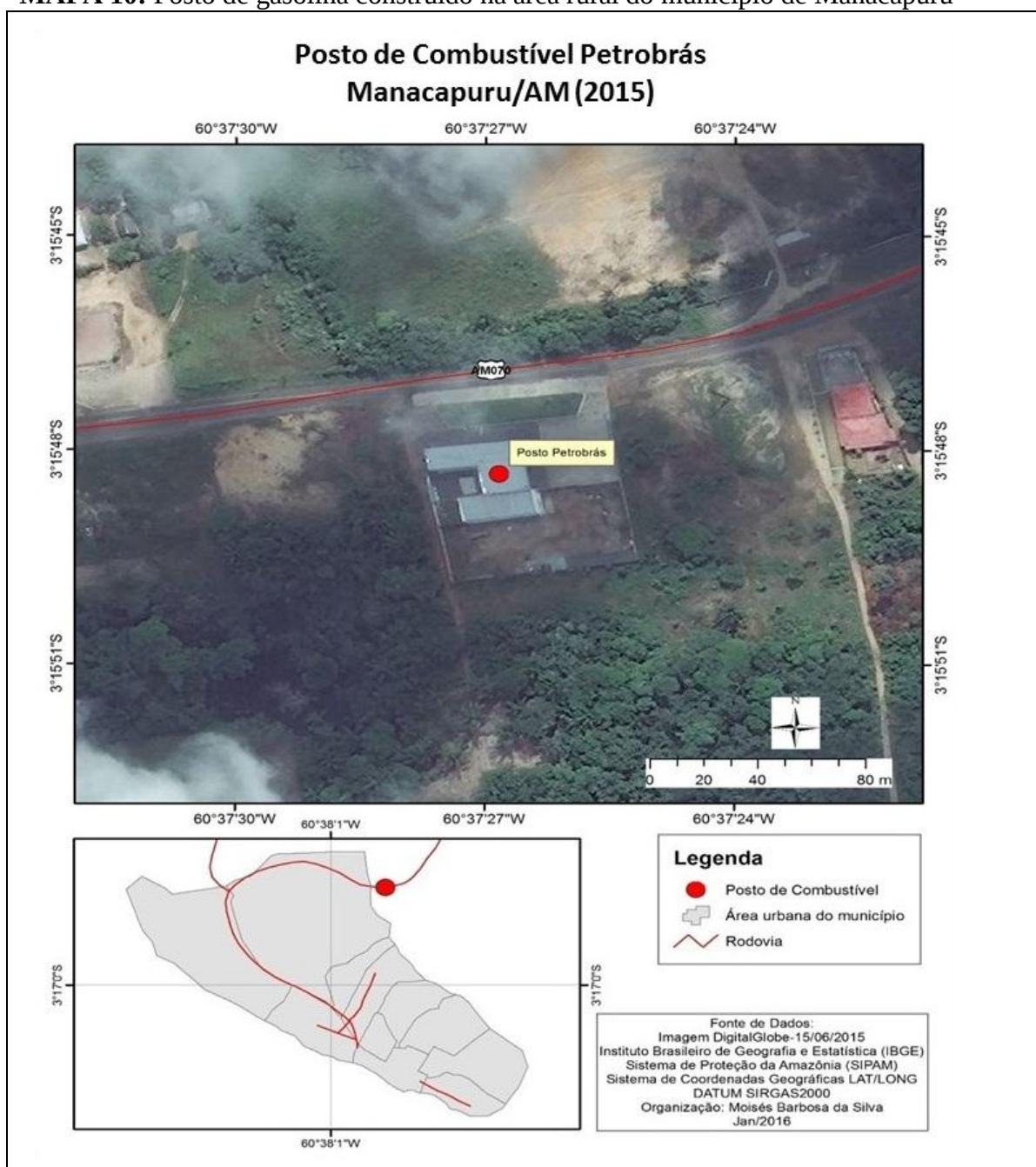
O automóvel é o objeto que ganha prioridade no processo de transformações socioespaciais. No processo de produção do espaço e da vida o automóvel aparece como o objeto técnico que invade a cotidianidade, e surge como um dos mais utilizados na modernidade pelo fato de minimizar os tempos de deslocamentos pela superfície terrestre. O subsistema do automóvel “impõe sua lei ao cotidiano, contribui fortemente para consolidá-lo, para fixá-lo ao seu plano: para planificá-lo” (LEFEBVRE, 1991, p. 111), é um objeto indispensável à realidade vivida, um prolongamento do corpo do homem, uma prótese a mais (SANTOS, 2006, p. 42). Na contemporaneidade a produção do espaço é organizada para adaptar-se ao constante crescimento de veículos e a instalação de postos de gasolina na área rural de Manacapuru é o demonstrativo da influência deste objeto na organização espacial, como é mostrado na Figura 20 e 21.

O posto de combustível mostrado na Figura 21 está localizado bem na entrada da cidade de Manacapuru, logo todos os veículos que se dirigem à cidade ou saem dela passam pela rua onde o mesmo se encontra. Um dos fatos que nos chama a atenção e que acontece neste estabelecimento são as festas improvisadas que ocorre com maior intensidade nos finais de semana, devido este estar próximo do Rio Miriti o qual é utilizado como balneário e/ou área de lazer. Neste lugar onde deveria acontecer apenas a venda de produtos necessários a manutenção/circulação do automóvel, ocorre também encontros diversos considerados como álibis à fuga do cotidiano moderno.

MAPA 9: Construção de posto de gasolina na área rural do município de Manacapuru



Fonte: SIPAM, 2016.

MAPA 10: Posto de gasolina construído na área rural do município de Manacapuru

Fonte: SIPAM, 2016.

O uso do objeto automóvel contém a funcionalidade de circulação e transporte, mas mais do que isso “o veículo automóvel acumula papéis, resume as pressões da cotidianidade, leva ao extremo o privilégio social concedido ao intermediário, ao meio e ao mesmo tempo condensa esforços para sair do cotidiano” (LEFEBVRE, 1991, p. 113). Na maioria das vezes a fuga do cotidiano é para o turismo, o lazer, o repouso seja fora da cidade ou mesmo dentro dela, desde que satisfaça as necessidades antes desempenhadas

pelas festas e obras da cidade pré-industrial. Desta forma pode-se afirmar que o uso dos lugares para fuga do cotidiano ganha novos valores de uso e de troca de acordo com o modo de como o espaço é organizado.

Com a maior circulação de veículos em Manacapuru verificou-se que grande maioria dos estabelecimentos comerciais e os de lazer modificaram suas estruturas físicas e as condições para o uso de seus espaços. Nos hotéis da cidade, hotéis de florestas e pousadas o lugar destinado a estacionamento de veículos tem sido uma das condições exigidas pelos clientes no momento da contratação do serviço de hospedagem, deste modo, a existência destes lugares para acomodar os carros com segurança tem sido a mercadoria a mais utilizada pelos estabelecimentos para atrair clientes. Já no caso dos postos de gasolina onde a área de acomodação de carros é maior, ocorre com maior intensidade as festas improvisadas e encontros diversos do que nos postos onde é menor essa capacidade. Por meio do objeto automóvel a produção do espaço e da vida urbana sofre contínuas modificações com a finalidade de os subsistemas que lhes complementam se adapte a sua dinâmica de circulação e acomodação.

Com as transformações urbanas não foi apenas o cotidiano dos estabelecimentos e de quem os utiliza de forma passageira que passaram a ser constantemente transformados, as pessoas que não usavam carro e que usavam estes lugares para finalidades diversas também passaram a viver essas modificações. Um exemplo é a quantia que era cobrada para o uso dos balneários existentes em alguns hotéis de florestas (como Paraíso D'Angelo e Pousada Ubim) no período anterior ao maior fluxo de veículos. Hoje para o uso destes lugares de lazer é cobrada uma taxa muito superior ao período anterior. Atualmente para utilizar o espaço de lazer do Paraíso D'Angelo o valor de entrada por pessoa nos finais de semana chega a ser de R\$ 15,00 e na Pousada Ubim de R\$ 10,00 por pessoa. Antes do ano de 2011 para adentrar no Paraíso D'Angelo a taxa era de R\$ 10,00 e no Pousada Ubim de R\$ 5,00. O aumento do valor da entrada para o consumo destes lugares em parte é resultante dos investimentos realizados para comportar um maior número de pessoas que já era esperado com a utilização da ponte.

Outro fato observado é que na maioria dos espaços de consumo é regra não consumir produtos que não tenham sido comprados nos referidos estabelecimentos, o consumo de comidas e bebidas somente é permitido se for adquirido nos mesmos. Estas

modificações no cotidiano resultantes das transformações espaciais e do maior fluxo de veículos demonstram que estes contribuíram para uma maior integração das pessoas aos lugares, mas ao mesmo tempo privou o acesso de muito daqueles que antes os utilizavam sem precisar gastar muito pelo consumo no e do espaço.

Em muitas destas situações citadas fica mais evidente o consumo destes espaços do que espaços de consumo, tendo em vista que o monopólio da venda de comidas e bebidas nos mesmos é o fator que torna os produtos mais caros do que em outros comércios. Exclusivamente nestes estabelecimentos o lazer é a mercadoria que instiga o desejo de consumo através da contemplação e uso dos recursos naturais porque são bens raros que cada vez mais se valorizam frente aos danos, poluições ambientais, ecossistemas, destruição da natureza, esgotamento dos recursos, etc., (LEFEBVRE, 2006, p. 257).

Devido à importância do lazer alguns estabelecimentos hoteleiros se destacam por oferecer em seus pacotes de hospedagens passeios para conhecer a fauna e a flora durante o dia e a noite e outros mais serviços, mas sem deixar de divulgar também a existência da TV a cabo, do ar condicionado, do frigobar, da internet sem fio, do estacionamento, ou seja, o modo de vida urbano não deixa de estar presente. É o consumo do espaço com a finalidade de fuga do cotidiano, mas sem a ausência deste. Isto demonstra que este modo de vida se faz presente também nas atividades que serviriam de saída do cotidiano, e uma vez existente agregam qualidades ao espaço por constituirlos em lugares de consumo diversificado.

Para Carlos (2004), estes lugares que têm como mercadoria o lazer em ambientes naturais são verdadeiros signos da sociedade de consumo. Quando estes passam a ser servidos pelas formas urbanas adquirem mais valor devido neles agora estar inserido as características padrões desta sociedade. A inserção de formas urbanas nestes lugares estimula a produção de novos hábitos urbanos e contribui ainda mais para lhes inserir no mercado.

Esses espaços atestam o movimento de passagem do “espaço de consumo para o consumo do espaço”, redefinindo a segregação espacial a partir do uso que atrai o consumidor diferenciado e constituindo uma “centralidade móvel”, associada a monofunção de lazer. É assim que os novos lugares de consumo se referem, ao mesmo tempo, ao consumo

do lugar; reunião de lojas, bares, mercadorias expostas em vitrines como terreno do encontro a partir da reunião das coisas no lugar. Esse processo revela a extensão, no espaço, do valor de troca tornando estes lugares razão e pretexto das reuniões de segmentos diferenciados da população (CARLOS, 2004, p. 67).

A partir da observação da diversidade de eventos que acontece nos hotéis e postos de gasolina - como a utilização de meios publicitários e tecnológicos, o uso de diferentes estruturas físicas, o consumo de mercadorias apenas dos que são comercializados nos referidos estabelecimentos- pode-se dizer que estes contribuem para reestruturação do espaço urbano e para inserção de novos hábitos. Nesta situação que aparece como um acontecimento novo é decorrente das intervenções espaciais que não trouxe benefícios para todos, mas somente para uma pequena parcela. É a partir destas contradições que se acirram a hierarquização e a especialização dos espaços de consumo em determinados serviços.

Os acontecimentos que se observam nos espaços de consumo são característicos da modernidade, não de modo igual que ocorre em outras cidades, mas com a peculiaridade adquirida das intervenções urbanas ocorridas ao longo dos anos. Deste modo, a produção ininterrupta da vida nestes espaços se acentua e se prolifera causando modificações a todas as esferas da sociedade. Neste sentido a renovação urbana se inscreve, assim, em um conjunto de estratégias políticas, imobiliárias e financeiras com orientação significativa no processo de reprodução espacial que ameaça e transforma a vida urbana na medida em que reorienta usos e funções dos lugares da cidade (CARLOS, 2004, p. 76).

A (re)produção do espaço e do modo de vida urbano nos hotéis e postos de gasolina realiza-se devido aos investimentos públicos e privados, à concentração e circulação de pessoas e à concorrência que os estabelecimentos criam para atrair clientes. A partir deste conjunto de fatores estes estabelecimentos tornam-se lugar de consumo e consumo do lugar, ambos submetidos à lógica do modo de produção capitalista, em que os já citados espaços e seus produtos são inseridos no circuito da mercadoria e passam a ter valor de uso e de troca devido à extensão do tecido urbano. A sobrevivência destes espaços acontece porque existe a necessidade de satisfação dos signos do urbano os quais se realizam durante a troca pela mercadoria dinheiro, seja para o lazer ou a trabalho, como

as infraestruturas, bens e serviços dos estabelecimentos hoteleiros e os comércios a varejo de combustíveis analisados neste trabalho.

CONCLUSÃO

As intervenções urbanas com realização de projetos realizados pelo poder público e setor privado que aconteceu a partir do ano de 2007 estimulou mudanças diversas no município de Manacapuru. Alguns eventos como a criação da RMM, a inauguração da Ponte Rio Negro, o início da duplicação da rodovia Manoel Urbano, os cursos de qualificação profissional oferecidos pelo IDAM, AMAZONASTUR E SEBRAE, dentre outros eventos alteraram a dinâmica de todas as áreas do município, como as atividades econômicas exercidas pelos estabelecimentos hoteleiros e os postos de gasolina.

Esses eventos foram idealizados com o intuito de desenvolver o setor econômico e a área social dos municípios, no entanto, a obra que mais acarretou em mudanças diversas aos mesmos foi a Ponte Rio Negro devido à facilidade da travessia entre a capital Manaus, que está na margem esquerda do Rio Negro e Iranduba, localizado na margem direita deste rio. Iranduba, Manacapuru e Novo Airão foram os municípios beneficiados pela nova dinâmica de mobilidade, a partir de então todos demonstraram alterações na dinâmica da produção do espaço. Manacapuru se destaca devido as suas peculiaridades e funções urbanas na rede com Manaus. A sua localização geográfica que possibilita facilitar viagens a demais municípios e a realização de diversas festas religiosas e populares que são responsáveis pelo fluxo de pessoas, veículos e mercadorias são aspectos que influenciam na importância desta cidade na rede.

A Ponte Rio Negro influenciou uma reorganização das atividades econômicas que tinham o fluxo de pessoas como os principais consumidores de suas mercadorias. No momento anterior a ponte os bens e serviços comercializados pelos hotéis da cidade, os hotéis de florestas e as pousadas tinham grande importância econômica porque muitos visitantes decidiam permanecer algumas horas a mais no município porque as balsas que faziam a travessia para Manaus tinham horário de funcionamento. Com a inauguração da Ponte os visitantes podem vir a Manacapuru e o deixar no mesmo dia porque este, enquanto objeto geográfico, facilitou os deslocamentos da margem direita para a margem esquerda do Rio Negro e vice e versa. Uma parte dos estabelecimentos hoteleiros tiveram

a procura pelos seus serviços e bens diminuída devido às intervenções urbanas. No caso dos postos de combustíveis, observou-se crescimento.

Em resposta aos questionários respondidos todos os estabelecimentos hoteleiros relataram que a quantidade de hóspedes reduziu e desde então os mesmos vêm realizando investimento para atrair a atenção dos consumidores. A publicidade feita nos *outdoors* ao longo da estrada Manoel Urbano e nas ruas da cidade, nos *sites* de pacotes de viagens e nos *sites* dos próprios estabelecimentos têm sido as estratégias utilizadas para divulgar os serviços e bens comercializados nos mesmos. A divulgação das mercadorias por meios publicitários (*sites* de agências de viagens, *sites* dos próprios estabelecimentos, *outdoors*) não é feita por todos os estabelecimentos, pois nem todos possuem suportes físicos e financeiros para tal, o que contribui para que alguns estabelecimentos sejam excluídos do mercado hoteleiros ou até fechados.

Com a facilidade na mobilidade cresceu a quantidade de automóveis para o município, e os postos de gasolina foram os estabelecimentos que ganharam importância nessa nova dinâmica de ir e vir. O uso da ponte cooperou com o crescimento do número de veículos em direção ao município, que por sua vez contribuiu para o crescimento do número de estabelecimentos de comércio a varejo de combustíveis. O uso de veículos fez com que reações em cadeia ocorressem nas diversas atividades econômicas do município de Manacapuru.

O fluxo de pessoas e veículos não somente colabora para mudanças nas atividades econômicas, mas altera os hábitos de um lugar. A adesão de mais veículos em Manacapuru é apenas um dos vários demonstrativos de que os costumes locais foram modificados e parte deles é atribuídos as intervenções públicas e privadas que estimulam a inserção de novos costumes no cotidiano. Os carros e as motos são elementos que interferem na dinâmica socioespacial e amplia formas de vida imersas no cotidiano próprio do mundo moderno.

O movimento de veículos e pessoas contribuiu para que novos costumes adentrassem no cotidiano ou tornassem mais intensos. Outro fator que demonstra a mudança no cotidiano e que é resultado desta nova dinâmica em Manacapuru são os encontros e/ou festas improvisadas que passaram a ser mais realizados nos postos de gasolina. Alguns destes novos costumes tornaram-se álibis para o comércio de bens e

serviços dos referidos estabelecimentos, como as atividades de lazer que muitas das vezes é realizada nos balneários dos hotéis, passeios na floresta e encontros diversos nos postos de gasolina.

De todos os motivos que levam visitantes a Manacapuru, o Festival de Cirandas é a atividade de lazer que consegue atrair diversas pessoas. Como resposta aos questionários, o Festival de Cirandas de Manacapuru é a única festa que desperta o interesse de mais de 40 mil turistas durante todo o evento. Os três dias de festa colaboram para que todos os leitos dos hotéis sejam ocupados, ou seja, é o momento que os estabelecimentos voltam a exercer suas atividades com intensidade como era feita anteriormente ao uso da ponte. O Festival de Cirandas de Manacapuru proporciona a fuga do cotidiano estressante da cidade para os visitantes e contribui para movimentar a economia do município.

Como relatamos ao longo deste trabalho as peculiaridades do município são utilizadas por interesses políticos e econômicos os quais contribuem para a produção da vida e do espaço urbano. Os espaços de consumo, por serem lugares de passagem de pessoas que possuem hábitos diversos, ao se adequar às novas exigências destes visitantes estimulam o uso de novos costumes e de objetos à população local. Isso modifica o cotidiano na cidade em estudo e colabora para a reprodução ininterrupta da vida e do espaço urbano em Manacapuru.

REFERÊNCIAS

ANP - Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. **Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo e do Gás Natural**. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/>. Acesso em: 25 Jan. 2015. 190 p.

ANP - Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. **RESOLUÇÃO CONEMA 06/2011**. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/>. Acesso em: 25 Jan. 2016. 110 p.

ALMEIDA, Wanderley J. Manso de. **Dinâmica do setor de serviços no Brasil**: emprego e produto. Rio de Janeiro, RJ. IPEA/INPES, 1973. 1 -80 p.

AMAZONASTUR, Empresa Estadual de Turismo do Amazonas. **Arranjo Produtivo Local de Turismo Ecológico e Rural**. Disponível em: [http://www.seplancti.am.gov.br/arquivos/download/argeditor/3_AMAZONASTUR_13_08_10_I%20Semin_%20Est_%20de%20APLs\(1\).pdf](http://www.seplancti.am.gov.br/arquivos/download/argeditor/3_AMAZONASTUR_13_08_10_I%20Semin_%20Est_%20de%20APLs(1).pdf). Acesso em 20 de Jan. de 2016.

BARROS, Cimone. Ponte Rio Negro estimula inauguração de postos de gasolina na RMM. **A Crítica**. Disponível em: http://acritica.uol.com.br/manaus/Manaus-Amazonas-Amazonia-economia-Ponte_Rio_Negro-lucro-Postos_de_Combustivel-gasolina-Regiao_Metropolit. Acesso em: 30 de Jul. de 2014.

BRASIL. **Estatuto da Cidade**: Lei n. 10.257, de julho de 2001, e legislação correlata.- 2. Ed. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2009. 69 p.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Programa Turismo Sustentável e Infância**. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/turismo/home.html>. Acesso em: 25 Jan. 2015.

BRASIL, Constituição Federal (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. 446 p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano**: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2004. 123 p.

_____. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH, 2007. 74 p.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. Tradução de Arlene Caetano. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983. (Coleção Pensamento Crítico; v. 48) tradução de: La Question Urbaine. 39-180p.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A periodização da rede urbana da Amazônia**. In: Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, RJ, v. 49, n. 3, p. 39-68, jul. 1987.

_____. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1995. Série Princípios, 3ª edição, n. 174. 94 p.

DAMIANI, Amelia Luisa. CARLOS, Ana Fani Alessandri Carlos. SEABRA, Odette Carvalho de Lima (organizadoras). **O espaço no fim de século: a nova raridade**. São Paulo: Contexto, 2001. p. 219.

DOLFUSS, Olivier. **O espaço geográfico**. Tradução de Heloisa de Lima Dantas. CIDADE: Difusão Editorial, 1978. 121 p.

DUARTE, Lilian C. B. **Políticas externas e meio ambiente**. Rio de Janeiro: J Zahar, 2003. 73 p.

GOVERNO DO ESTADO DO AMAZONAS. **Financiamentos do Banco do Povo já ultrapassam R\$ 14 milhões**. Disponível em: <http://www.amazonas.am.gov.br/2015/05/financiamentos-do-banco-do-povo-ja-ultrapassam-r-14-milhoes>. Acesso em: 20 Jan. 2016.

HARVEY, David. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. David Harvey; tradução de João Alexandre Peschanski. – São Paulo, SP. Boi Tempo, 2011. 231 p.

_____. **Para entender O Capital**. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boi Tempo, 2013. p. 1-87.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 1991. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/>. Acesso em: 25 Jan. 2015

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2000. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/>. Acesso em: 25 Jan. 2015

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/>. Acesso em: 25 Jan. 2015

IBGE - Pesquisa de Serviços de Hospedagem. Municípios das Capitais, Regiões Metropolitanas das Capitais e Regiões Integradas de Desenvolvimento. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv58499.pdf>. Acesso em: 29 Jan. 2016

ICMBIO – Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade. **Unidades de Conservação**. Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/portal/>. Acesso em: 25 Jan. 2015

LEFEBVRE, Henri. **La revolucion Urbana**. Alianza editorial S. A., Madrid 1970. 198 p.

_____. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991. p. 1-120.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001. 144 p.

_____. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão : início - fev. 2006

LEITE, Aline Damasceno; CAMILO, Ellen Anjos; SCHOR, Tatiana; PINTO, Moisés Augusto Tavares. **Deslocamentos Intra-Urbanos Nas Cidades De Itacoatiara E Parintins/Amazonas.** Disponível em: http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2013/310_AC.pdf. Acesso em 01 Jun. 2015.

LIMA, Marcos Castro de. **Quando o Amanhã vem Ontem:** A institucionalização da Região Metropolitana de Manaus e a indução ao processo de metropolização do espaço na Amazônia Ocidental. [Tese de Doutorado] Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2014.

MANACAPURU. **Plano Diretor do Município de Manacapuru.** Disponível em: <http://www.prefeiturademanacapuru.com.br/>. Acesso em: 25 Jan. 2015

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica.** São Paulo: Atlas 2003. 310 p.

MARTINS, José de Souza. **A Sociabilidade do Homem Simples:** Cotidiano e história na modernização anômala. – São Paulo: Hucitec, 2000. 210 p.

MARX, Karl. A mercadoria. In: **O Capital: crítica da Economia Política.** Trad. Regis Barbosa e Flávio R. Kothe. São Paulo: Nova Cultural Ltda., 1996. Liv. 1., 165-208 p.

MEC – Ministério da Educação. **Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego.** Disponível em: <http://www.mec.gov.br/>. Acesso em: 25 Jan. 2015.

MIDC - Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **PLANO DE DESENVOLVIMENTO PRELIMINAR APL DE TURISMO ECOLÓGICO E RURAL.** Disponível em: http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1248265262.pdf. Acesso em: 20 Jan. 2016.

MONTE-MÓR, Roberto Luís. O que é o urbano no mundo contemporâneo. **Revista Paranaense De Desenvolvimento**, Curitiba, n.111, p. 09-18, jul./dez. 2006.

NIETZSCHE, Friedrich Wilhelm. **A Genealogia da Moral.** Texto integral. Tradução Antônio Carlos Braga. 3 ed.—São Paulo: Editora Escala, 2009. (Coleção grandes obras do pensamento universal).

NOGUEIRA, Wilson. **Festas Amazônicas:** boi bumbá, ciranda e sairé. – Manaus. Editora Valer, 2008.

PENA, Rodolfo Alves. **Densidade Demográfica do Brasil.** Disponível em: <http://alunosonline.uol.com.br/geografia/densidade-demografica-brasil.html>. Acesso em 20 de fevereiro de 2016.

PEÑA, Antônio Ontoria. (Org.) **Mapas conceituais** – uma técnica para aprender. São Paulo: Loyola, 2005. 1-80 p.

PINTO, Moisés Augusto Tavares; Schor, Tatiana. **Precarização Sobre Duas Rodas: Uma Análise Do Serviço De Mototáxi Nas Cidades De Itacoatiara E Parintins, Amazonas – Brasil.** Disponível em: <file:///C:/Users/Moises%20Barbosa/Downloads/2295-9200-1-PB.pdf>. Acesso em: 20 de Nov. de 2015.

Portal Tributário. **Atualização Tributária.** Disponível em: <http://www.portaltributario.com.br/>. Acesso em: 25 Jan. 2015

Prefeitura Municipal de Manacapuru. **Código Ambiental de Manacapuru.** Disponível em: <http://www.ale.am.gov.br/manacapuru/wp-content/uploads/sites/2/2013/08/Codigo-Ambiental-de-Manacapuru-.pdf>. Acesso em 20 de Jan. 2016

Prefeitura Municipal de Manacapuru. **Plano Diretor do Município de Manacapuru.** Manacapuru-AM, 2015.

SALGUEIRO, Teresa Barata; CACHINHO, Herculano. As relações cidade-comércio: Dinâmicas de evolução e modelos interpretativos. In: **Cidade e Comércio: a rua comercial na perspectiva internacional.** Rio de Janeiro: Armazém das Letras, 2009. 9-40 p.

SANTANA, Paola Verri de. A mercadoria verde: a natureza. In: DAMIANI, Amelia Luisa. CARLOS, Ana Fani Alessandri Carlos. SEABRA, Odette Carvalho de Lima. (org.) **O espaço no fim de século: a nova raridade.** São Paulo: Contexto, 2001. p. 177-189.

_____. **Ecoturismo: uma indústria sem chaminé?.** São Paulo: Labur Edições, 2008, p. 147.

SANTOS, Danielle Marian Araujo dos. **Na trilha do gasoduto: A dinâmica socioeconômica das comunidades rurais a partir da passagem do Gasoduto Coari-Manaus, em Manacapuru.** [Dissertação de Mestrado] Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia – Universidade Federal do Amazonas, 2011.

SANTOS, Milton. **Metamorfose do espaço habitado.** São Paulo: HUCITEC, 1988. 132 p.

_____. **A urbanização brasileira.** São Paulo: HUCITEC, 1993. 174 p.

_____. **Técnica Espaço Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional.** São Paulo: HUCITEC, 1994. 94 p.

_____. **Da totalidade ao lugar.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005. 176 p.

_____. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. 260 p.

_____. **Por uma outra globalização** – do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2003. 85 p.

SCHOR, Tatiana; COSTA, Daniele Pereira da Costa; OLIVEIRA, José Aldemir de. **Notas Sobre a Tipificação da Rede Urbana na Calha do Rio Solimões**. 2006. Disponível em: <http://www.nepecab.ufam.edu.br>. Acesso em 10 de Abr. 2014. 13 p.

SCHOR, Tatiana; OLIVEIRA, José Aldemir de. Reflexões metodológicas sobre o estudo da rede urbana no Amazonas e perspectivas para a análise das cidades na Amazônia brasileira. **ACTA Geográfica**, Boa Vista, Ed. Esp. Cidades na Amazônia Brasileira, 2011. pp.15-30.

SCHOR, Tatiana. A apropriação do espaço e a lógica do automóvel. In: DAMIANI, Amelia Luisa. CARLOS, Ana Fani Alessandri Carlos. SEABRA, Odette Carvalho de Lima. (org.) **O espaço no fim de século**: a nova raridade. São Paulo: Contexto, 2001. p. 144-149.

SEVERIANO, Adneison. Manacapuru deve receber 60 mil turistas no Festival da Ciranda, no AM. **G1 Amazonas**. Disponível em: <http://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2012/08/manacapuru-deve-receber-60-mil-turistas-no-festival-da-ciranda-no-am.html>. Acesso em: 30 de Jan. 2016.

SEPLAN - Secretaria de Estado de Planejamento, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação. **Condensado de Informações da Região Metropolitana de Manaus**. Disponível em: <http://www.seplancti.am.gov.br/>. Acesso em: 25 Jan. 2015. 41 p.

SEPLAN - Secretaria de Estado de Planejamento, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação. **Atlas de Comércio e de Serviços Formulário Coleta de Informações para Atração de Investimentos**. Disponível em: <http://www.seplancti.am.gov.br/arquivos/download/argeditor/FORMULARIO-ATLAS-DE-COMERCIO-E-SERVICOS-RESPOSTA-DPST.pdf>. Acesso em 20 de Jan. 2016.

SILVA, Moisés Barbosa da; SOUSA, Isaque dos Santos. Dinâmicas Populacionais nos Municípios sob a Influência da Exploração e Transporte de Gás Natural Parte 1. *Anais da III Semana de Engenharia Florestal e IIE Seminário de Pós-Graduação em Gestão Ambiental*. Universidade Federal do Amazonas – Itacoatiara, 2011.

SILVA, Moisés Barbosa da; SOUSA, Isaque dos Santos. Dinâmicas populacionais nos municípios do Amazonas. **Acta Geográfica** (UFRR), v. 1, p. 177-177, 2011.

SILVA, Moisés Barbosa da Silva. A produção do espaço urbano em Manacapuru: uma leitura das principais ações do poder público no município. Manaus, AM, 2012. TCC (Graduação em Geografia) – Universidade do Estado do Amazonas, Manaus, 2012.

SILVA, Moisés Barbosa da; SANTANA, Paola Verri de. Modos urbanos e contribuições ao sedentarismo na população de Manacapuru - Amazonas, Brasil. In: José Aldemir de Oliveira; Geraldo Alves de Souza. (Org.). **Geografia da Saúde**: Ambientes e sujeitos sociais no mundo globalizado. 1ed. Manaus: EDUA, 2016, v. 1, p. 215-229.

SOUSA, Isaque dos Santos. **Potenciais impactos do gasoduto Coari-Manaus no município de Manacapuru-AM.** [Dissertação de Mestrado] Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal de Santa Catarina – Florianópolis, 2007.

_____. **A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus:** adequações no espaço urbano-regional à reprodução do capital. [Tese de Doutorado] Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2013.