



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS - UFAM
INSTITUTO DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS - IFCHS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

JUNIOR VIEIRA DE CASTRO

**URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA NA AMAZÔNIA E OS FRAGMENTOS DE
CIDADE: O CASO DO MUNICÍPIO DE CAREIRO E AS VILAS ARAÇÁ, PURUPURU
E SAMAÚMA**

**MANAUS
2019**

JUNIOR VIEIRA DE CASTRO

**URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA NA AMAZÔNIA E OS FRAGMENTOS DE
CIDADE: O CASO DO MUNICÍPIO DE CAREIRO E AS VILAS ARAÇÁ, PURUPURU
E SAMAÚMA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Filosofia, Ciências Humanas e Sociais – IFCHS da Universidade Federal do Amazonas como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Profa. Dra. Tatiana Schor.

**MANAUS
2019**

Ficha Catalográfica

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

Castro, Junior Vieira de

V658u Urbanização contemporânea na Amazônia e os fragmentos de cidade: o caso do município de Careiro e as vilas Araçá, Purupuru e Samaúma / Junior Vieira de Castro. 2019.
131 f.: il. color; 31 cm.

Orientadora: Tatiana Schor

Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas.

1. Urbanização. 2. Região Metropolitana de Manaus. 3. Careiro.
4. Vila do Araçá. 5. Vila do Purupuru e Samaúma. I. Schor, Tatiana.
II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

DEDICATÓRIA

Aos meus pais que com força e perseverança criaram seis filhos dando-lhes caráter e ensinando-lhes a serem fortes e honestos, a lutar com todas as forças para o alcance de seus objetivos. Ao meu filho, esposa, amigos e familiares, que sempre me deram força e incentivo no cumprimento dessa jornada.

AGRADECIMENTOS

Construir uma dissertação de início é algo que nos causa um certo medo, que tira o nosso sono, que nos prende em casa em frente aos livros e que acima de tudo nos atribui uma grande responsabilidade. Por mais que tenhamos frequentado a sala de aula por longos anos e nos dedicado aos estudos, concluir um mestrado é uma tarefa árdua que nos faz repensar toda a nossa vida acadêmica e lembrar das lutas diárias para chegar onde chegamos. Porém, ao longo dessa jornada e dessas batalhas travadas no dia a dia encontramos em nossos caminhos muitas pessoas que não serão lembradas e muitas que jamais serão esquecidas. Fazemos amigos e construímos laços de irmandade. Durante toda a nossa vida nunca estaremos sozinhos, sempre teremos pessoas ao nosso lado que nos auxiliarão naquilo que precisamos. E ao nos depararmos com o fim de uma jornada é o momento de refletir sobre como e porque conseguimos chegar até o final. Assim, gostaria de agradecer primeiramente a Deus por mais essa etapa concluída. Especialmente a meus pais, (uma mãe professora e um pai semianalfabeto que nunca fraquejou diante das dificuldades), meus irmãos que sempre me deram apoio em tudo que precisei, à minha esposa que não mediu esforços para que eu pudesse me dedicar exclusivamente às atividades do programa, e ao meu filho que apesar de ainda ser uma criança me apoiou e me trouxe alegria nos momentos difíceis quando achava que não daria conta de tudo o que precisaria fazer. Aos professores do Programa de Pós-Graduação com os quais tive o prazer de conviver e adquirir muito conhecimento. E acima de tudo, à minha orientadora Profa. Dra. Tatiana Schor, pela paciência, pela confiança, pelo esclarecimento de dúvidas e pelas contribuições lançadas durante esta caminhada. Aos meus amigos que conquistei durante as disciplinas. Aos colegas e professores do Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades da Amazônia (NEPECAB). A todos os moradores das Vilas onde desenvolvi minha pesquisa que nos receberam em suas casas para nos prestar informações, a todos os órgãos e entidades governamentais como IBGE – Manaus, na pessoa do Sr. Adjalma Nogueira Jaques, Paulo Roberto da Silva Leite do Setor de Terras e Tributos da Prefeitura Municipal do Careiro, assim como as secretarias das escolas e aos moradores das vilas estudadas por nos disponibilizar informações para o desenvolvimento da pesquisa e especialmente à FAPEAM que financiou este estudo. E aos demais que contribuíram direta ou indiretamente para a realização desta pesquisa, registro aqui minha eterna gratidão.

RESUMO

Para compreender as particularidades do imenso território amazônico é necessário o desenvolvimento de inúmeros tipos de estudos. Porém, em se tratando da urbanização na Amazônia, ainda temos poucos estudos realizados sobre as pequenas cidades e os processos de ocupação nesta parte do território brasileiro. Quando buscamos informações referentes a fundação das cidades no Amazonas encontramos ainda poucas produções bibliográfica. O que nos leva a voltar nosso olhar para as vilas, que atualmente são sedes distritais e representam a transição entre o rural e o urbano e que também exercem função de pequenas cidades na sua região de influência, incorporadas às sedes municipais. Com o intuito de identificar como ocorrem os processos de urbanização na Amazônia, estudamos o caso do município do Careiro, no Estado do Amazonas. Destacando a “nova” configuração de ocupação do espaço desempenhado pelas vilas na atualidade. Apesar das vilas desenvolverem papel importante na formação do espaço urbano brasileiro desde o período colonial, atualmente sua configuração e função já não são mais as mesmas. Objetivamos aqui enfatizar a discussão sobre a urbanização e a compreensão do papel de três vilas pertencentes ao município do Careiro, no processo de urbanização da região amazônica, visando também compreender como essas vilas se articulam com as cidades do entorno e com a metrópole. Destacamos o modo de vida da população na articulação do rural com o urbano contemporâneo com base em trabalhos de grande relevância nos aspectos nacional e local. Dessa forma busca-se compreender de que maneira o município do Careiro manifesta essa nova dinâmica urbana, onde a relação com o rio permanece, mas a presença da circulação rodoviária se insere com mais força na articulação entre as cidades ligadas pela rodovia. Destacamos o município Careiro e sua criação em função da BR 319, com suas particularidades desde sua fundação, a começar pela sede que foge da regra de ter o mesmo nome do respectivo município. Seu processo de formação é singular, e mesmo pertencendo à Região Metropolitana de Manaus, sua descrição está longe de homogeneizar os demais municípios. Neste município encontramos vilas bem distintas, mesmo estando em uma mesma região elas apresentam características próprias em termos físicos, populacionais e econômicos. Tais características reforçam a ideia de discutirmos as relações entre o urbano e o rural, presentes no modo de vida da população dessas vilas, sob a ótica de novas dinâmicas sociais estabelecidas a partir da década de 1970 na Amazônia, com a implantação de rodovias em meio à floresta. A descrição das vilas se faz necessário para compreendermos os processos de ocupação e as políticas de desenvolvimento urbano na Amazônia, por meio da configuração das vilas, pois estamos tratando de uma região com inúmeras características e particularidades, que mesmo estando afastadas dos centros político-administrativos, apresentam homogeneidades nos seus aspectos sociais e econômicos. A partir da descrição pode-se de alguma maneira identificar a maneira como a população dessas vilas se insere no processo de urbanização pensado para a Amazônia atualmente.

Palavras-chave: Urbanização, Região Metropolitana de Manaus, Careiro, Vila do Araújo; Vila do Purupuru; Vila Sumauma; Amazonas.

ABSTRACT

In order to understand the particularities of the immense Amazonian territory, it is necessary to develop numerous types of studies. However, when it comes to urbanization in the Amazon, we still have few studies carried out on small cities and occupation processes in this part of the Brazilian territory. When we search for information regarding the foundation of cities in Amazonas, we still find few bibliographic productions. Which leads us to turn our gaze to the villages, which are currently district headquarters and represent the transition between the rural and the urban, and which also play a role in small towns in their region of influence, incorporated into the municipal headquarters. In order to identify how urbanization processes occur in the Amazon, we studied the case of the municipality of Careiro, in the State of Amazonas. Highlighting the “new” configuration of space occupation performed by the villages today. Although the villages have played an important role in the formation of the Brazilian urban space since the colonial period, today their configuration and function are no longer the same. We aim here to emphasize the discussion about urbanization and the understanding of the role of three villages belonging to the municipality of Careiro, in the urbanization process of the Amazon region, also aiming to understand how these villages are linked with the surrounding cities and the metropolis. We highlight the way of life of the population in the articulation of the rural with the contemporary urban based on works of great relevance in the national and local aspects. In this way, we seek to understand how the municipality of Careiro manifests this new urban dynamic, where the relationship with the river remains, but the presence of road circulation is more strongly inserted in the articulation between the cities connected by the highway. We highlight the municipality Careiro and its creation according to the BR 319, with its particularities since its foundation, starting with the headquarters that escapes the rule of having the same name as the respective municipality. Its formation process is unique, and even though it belongs to the Metropolitan Region of Manaus, its description is far from homogenizing the other municipalities. In this municipality we find very different villages, even though they are in the same region, they have their own characteristics in physical, population and economic terms. Such characteristics reinforce the idea of discussing the relations between urban and rural, present in the way of life of the population of these villages, from the perspective of new social dynamics established since the 1970 in the Amazon, with the implantation of highways in the middle the forest. The description of the villages is necessary to understand the processes of occupation and urban development policies in the Amazon, through the configuration of the villages, as we are dealing with a region with numerous characteristics and particularities, which even though they are far from the political and administrative centers, present homogeneities in their social and economic aspects. From the description, one can somehow identify the way in which the population of these villages is inserted in the urbanization process thought for the Amazon today.

Keywords: Urbanization, Manaus Metropolitan Region, Careiro, Vila do Araújo; Vila do Purupuru; Vila Sumauma; Amazonas.

LISTA DE SIGLAS

ALUNORTE – Alumina do Norte do Brasil S.A.
ATEM – Empresa distribuidora de petróleo.
CEAM – Central Elétrica do Amazonas
CETI – Centro Educacional de Tempo Integral
CMDRS – Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural Sustentável
COMDEMA – Conselho Municipal de Defesa e Conservação do Meio Ambiente
FAPEAM – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas
FPM – Fundo de Participação dos Municípios
FUNDEB – Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação Básica
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDAM – Instituto de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal Sustentável do Estado do Amazonas.
IDEB – Índice de Desenvolvimento da Educação Básica
IDESAM – Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável da Amazônia
IDH – Índice de Desenvolvimento Humano
INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
NEPECAB – Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia
PIB – Produto Interno Bruto
PIN – Programa de Integração Nacional
SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEDUC – Secretaria de Estado da Educação e Desporto
SEMSA – Secretaria Municipal de Saúde
SUS – Sistema Único de Saúde
TELEMAR – empresa concessionária de telefonia fundada em 1998
UBS – Unidade Básica de Saúde
UFAM – Universidade Federal do Amazonas

LISTA DE IMAGENS

- Figura 1: Centro da cidade Careiro-Castanho em 1980
- Figura 2: Área urbana do Careiro-Castanho no ano 2000
- Figura 3: Cidade Careiro-Castanho 2019
- Figura 4: Centro da cidade Careiro-Castanho em 2019
- Figura 5: Área urbana do Careiro em 2019
- Figura 6: Estádio Municipal do Careiro em 2019
- Figura 7: Ramais localizados no Careiro até 2019
- Figura 8: Hotel de selva no rio Juma
- Figura 9: Porto de atracação das embarcações
- Figura 10: Vila do Araçá em 2004
- Figura 11: Vila do Araçá, enchente de 2011
- Figura 12: Vila do Araçá: palafitas
- Figura 13: Ponte sobre o Rio Araçá
- Figura 14: Escola Estadual Senador Fábio Lucena em 2020
- Figura 15: Principais prédios públicos da vila em 2020
- Figura 16: Vila do Araçá 2019
- Figura 17: Área de invasão na Vila Araçá
- Figura 18: Posto flutuante na Vila Araçá
- Figura 19: Vila Purupuru em relação as sedes municipais.
- Figura 20: Vila Velha e vila Purupuru em 2002
- Figura 21: Vila Velha e vila Purupuru em 2010
- Figura 22: Parte da frente da Vila Purupuru voltada para o rio
- Figura 23: Frente da Escola Pedro dos Santos
- Figura 24: Escola Municipal Darlison Azevedo
- Figura 25: Av. Nunes de Melo (frente da escola municipal)
- Figura 26: Av. Nunes de Melo (saída para o ramal)
- Figura 27: Área de ocupações irregulares na Vila Purupuru
- Figura 28: Ocupações irregulares no Purupuru
- Figura 29: Início da Av. Nunes de Melo (próximo ao porto)
- Figura 30: Local utilizado como porto da vila
- Figura 31: Comercialização e uso do gelo artesanal.
- Figura 32: Ligação fluvial da vila Samaúma ao Rio Solimões
- Figura 33: Vila Samaúma em 2000
- Figura 34: Vila Samaúma em 2011
- Figura 35: Vila do Samaúma em período de cheia do rio.
- Figura 36: A vila e novas áreas de ocupação.
- Figura 37: Área em comum dos domicílios
- Figura 38: Posto de gasolina às margens do ramal
- Figura 39: Posto policial, UBS e Escola
- Figura 40: Construção da escola em alvenaria
- Figura 41: Porto de atracação na vila
- Figura 42: Acampamento fora da temporada de turismo.
- Figura 43: Acampamento na temporada de turismo.
- Figura 44: Turistas Norte Americanos na Amazônia

LISTA DE MAPAS

Mapa 1. Distribuição das vilas e aglomerados rurais no Brasil

Mapa 2: Localização territorial do Careiro

Mapa 3: Localização das Vilas no território do Careiro

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Índice de desenvolvimento humano do Careiro Castanho

Gráfico 2: Mortalidade infantil no Careiro Castanho

Gráfico 3: Produto Interno Bruto do Careiro Castanho

Gráfico 4: Local de origem das famílias residentes na vila Araçá

Gráfico 5: Descrição das construções de habitação na vila Araçá

Gráfico 6: Quantidade de moradores por residência na vila Araçá

Gráfico 7: Principal fonte de renda das famílias residentes na vila Araçá

Gráfico 8: Relação de parentesco entre os habitantes da vila Araçá

Gráfico 9: Local de origem das famílias residentes na vila Purupuru

Gráfico 10: Descrição das construções de habitação na vila Purupuru

Gráfico 11: Quantidade de moradores por residência na vila Purupuru

Gráfico 12: Principal fonte de renda das famílias residentes na vila Purupuru

Gráfico 13: Relação de parentesco entre os habitantes da vila Purupuru

Gráfico 14: Local de origem das famílias residentes na vila Samaúma

Gráfico 15: Descrição das construções de habitação na vila Samaúma

Gráfico 16: Quantidade de moradores por residência na vila Samaúma

Gráfico 17: Principal fonte de renda das famílias residentes na vila Samaúma

Gráfico 18: Relação de parentesco entre os habitantes da vila Samaúma

Sumário

INTRODUÇÃO.....	12
1. AS VILAS: ENTRE O RURAL E O URBANO	19
1. 2. Debate sobre as cidades e a urbanização do Brasil	20
1. 3. As cidades diversas de uma Amazônia urbanizada.....	30
CONSIDERAÇÕES	46
2. O URBANO E A URBANIZAÇÃO DO CAREIRO NO CONTEXTO AMAZÔNICO	46
2.1. O Careiro no aspecto político administrativo.....	50
2.2. Questões territoriais	62
CONSIDERAÇÕES	64
2. AS VILAS: ARAÇÁ, PURUPURU E SAMAÚMA	66
3. 1. Vila Araçá	67
<i>Resultados em números</i>	79
3.2. Vila Purupuru	83
<i>Resultados e números</i>	93
2.3. A Vila Samaúma	96
<i>Resultados em números</i>	110
CONSIDERAÇÕES	113
3. CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	115
REFERÊNCIAS	120
ANEXOS.....	123

INTRODUÇÃO

A urbanização da região norte do Brasil, em especial da Amazônia brasileira, é um tema que já vem chamando a atenção de estudiosos e pesquisadores há alguns anos. Porém, poucos estudos foram realizados ao longo desses anos sobre os processos de ocupação dessa parte do território brasileiro. Somente a partir da década de 1980, com novas ações do governo visando “integrar” a Amazônia ao restante do Brasil este tema passa a ser mais discutido e abordado em livros, teses, dissertações e artigos acadêmicos. No entanto, em muitos casos, somente na escala regional, ou seja, onde o autor descreve apenas sobre os processos ocorrido em uma pequena área de estudo. O que nos limita conhecer a origem e o desenvolvimento de grande parte dos municípios dos Estados que compõem a região Norte do Brasil.

Em se tratando do Estado do Amazonas, como salienta Schor (2013), das várias cidades que compõem sua rede urbana só sabemos os nomes. O que ela chama de “cidades invisíveis” pelo fato de não despertarem interesse pelo seu estudo tanto por parte da administração pública quanto da comunidade acadêmica. Podemos classificá-las como invisíveis pelo fato de não encontrarmos publicações e nem dados nas secretarias públicas ou em trabalhos acadêmicos tratando a respeito dos aspectos socioculturais e até mesmo físicos destes lugares.

Quando buscamos informações qualificadas referentes aos municípios do Amazonas encontramos poucas ou, na maioria dos casos, nenhuma produção bibliográfica, portanto a única fonte de informações concretas é a disponibilizada pelo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. No entanto, este nos oferece dados censitários e alguns dados de pesquisas específicas que pouco nos revelam sobre os aspectos culturais, formação da população, atividades econômicas e sobre a dinâmica econômica microrregional e os fluxos das microrredes urbanas.

Devido à escassez de estudos descritivos ou fontes que possam nos levar a entender a dinâmica das relações sociais, culturais e econômicas das cidades amazônicas, tendo como hipótese a existência de vilas com papel importante na distribuição da população no território municipal, que muitas vezes desempenham o papel de pequenas cidades (no contexto amazônico: cidades que mais se parecem vilas), propomos o desenvolvimento desta pesquisa como objeto de compreensão das características sociais e espaciais das cidades no cenário urbano da Amazônia.

Contudo, isto ainda é muito pouco. Se faz necessário que busquemos maior diversificação nas pesquisas e estudos sobre as cidades amazônicas. É preciso dar visibilidade para a existências de cidades e vilas com dinâmicas próprias situadas no interior da floresta.

No caso específico desta pesquisa buscamos destacar três vilas da Região Metropolitana de Manaus situadas no município do Careiro. Partimos da hipótese de que as vilas, mesmo que pequenas, desempenham papel importantíssimo no processo urbano de uma região. Tendo como base a definição utilizada pelo IBGE onde a cidade é a sede do município e vila é a sede do distrito, nos propomos a desenvolver este estudo pelo fato de que essas localidades são sedes distritais, desempenhando um importante papel na região onde estão situadas, assim podendo ser classificadas como vilas.

O estudo de caso que nos propomos desenvolver refere-se ao município do Careiro, as vilas Araçá (sede do Distrito de Araçá), Purupuru (sede do Distrito de Purupuru), e a vila de Samaúma (sede do Distrito de Janauacá). Nos propomos descrever os processos sociais e urbanos que se dão nas vilas que se formam a partir da influência dos rios e das rodovias simultaneamente, pois como destaca BECKER (1997, p. 33), “A rodovia possibilita um rápido processo de urbanização ao longo de seu eixo, caracterizando o crescimento ou aparecimento de centros urbanos das mais variadas categorias”.

Então é importante observar que a dinâmica da cidade a partir da relação direta com os rios é bem diferente daquelas fortemente ligadas às rodovias, pois em muitos casos, dependendo das condições dessas vias, o fluxo de pessoas é bem maior que pelos rios. A escolha destas vilas se dá pelo fato de apresentarem ambas as dinâmicas, ou seja, recebem o fluxo de pessoas tanto por vias terrestres como por vias fluviais. Porém, considerando a imensidão do território amazônico, as inúmeras e diversas características das cidades localizadas nesse território, e para que haja um entendimento dos processos que ocorrem em todas elas, seria necessário dedicar muito tempo para pesquisar, ou que haja o engajamento de muitos pesquisadores nesse processo. Portanto, aqui como parte desse grande desafio, pensamos em traçar um perfil do município do Careiro, dando destaque a uma nova configuração da ocupação do espaço desempenhado pelas vilas.

Apesar das vilas terem desenvolvido um importante papel na formação das cidades do Brasil, atualmente sua configuração e função já não é mais a mesma. É preciso compreendermos essa nova função. Apoiado em trabalhos desenvolvidos sobre a temática, tentamos compreender de que maneira a vila participa do processo de urbanização atual da Amazônia brasileira. Durante a pesquisa buscamos entender as principais características dessas vilas, de que maneira surgiram, como seus moradores se organizam socialmente, como desenvolvem a relação com os centros urbanos do entorno e qual papel central desempenham na área de atuação de seus processos sociais. Pois, de acordo com SCHOR (2013) “a importância da cidade tem origem no desenvolvimento histórico-geográfico que constitui a região e sua rede urbana”.

Buscamos compreender a dinâmica urbana atual da Amazônia a partir do entendimento do papel da vila neste processo. Investigamos os principais fatos ocorridos, no que diz respeito ao processo de ocupação do sítio, desde a fundação até os dias atuais, para compreendermos como se sucederam os processos sociais e culturais locais. Procuramos compreender a dinâmica urbana na Amazônia, deixando de lado, em parte, a centralidade da metrópole ou das cidades sedes municipais, e pensando as aglomerações menores como participantes de um processo dinâmico e complexo.

Nos propomos aqui desenvolver o estudo para responder a seguinte questão: *qual o papel das vilas no processo de urbanização da Amazônia?* Sendo que estas vilas estão diretamente ligadas aos centros urbanos, seja ele de maior ou menor influência na rede. Nesse sentido também procuramos aqui entender de que maneira se dá as relações econômicas entre a vila, a sede municipal e a capital do Estado, já que muitas vezes essas vilas se encontram mais próximas da sede do município vizinho do que de sua própria sede municipal.

No entanto, partimos da ideia de que essas vilas surgem com os propósitos similares das vilas do período colonial, ou seja, apenas como núcleos de povoação que consolidam a ocupação do território, e que a relação dessas vilas com as cidades se dá principalmente para fins burocráticos de documentação, atividades bancárias, judiciais e para fins comerciais de abastecimento de mercadorias. Tal ideia nos remeteu pensar o tratamento das informações adquiridas durante a execução da pesquisa de forma qualitativa, para afirmação ou negação desta ideia inicial.

Sabemos que a urbanização da Amazônia aconteceu por meio de um processo lento e muitas vezes conflituoso. No período colonial as vilas eram consideradas como fator determinante da ocupação e dominação do território. Para tanto essas vilas foram elevadas à categoria de cidades. A partir de então o termo vila perdeu o sentido como parte do processo de urbanização na região e só passou a ganhar maior notoriedade nos últimos anos. Então, a compreensão do papel das vilas no processo urbano amazônico torna-se tão importante quanto a compreensão das cidades amazônicas, tendo em vista a ocupação do espaço e a dinâmica urbana atual.

Nos propomos a descrever os processos de formação e desenvolvimento destas vilas (Araçá, Purupuru e Samaúma) tentando compreender, além de sua função, a sua participação no quadro econômico do município, identificando os processos de povoamento, produção e reprodução do espaço e finalmente entender de que forma essas vilas se conectam com a capital do Estado e de que forma o desenvolvimento de novas tecnologias influenciam o modo de vida da população destes lugares.

Para tal compreensão, foi necessário que desenvolvêssemos primeiramente uma pesquisa exploratória, dedicou-se muito tempo durante a pesquisa à leitura de livros e artigos sobre urbanização brasileira, para se familiarizar mais especificamente com o tema em estudo, pois, para se falar da definição sobre o que é urbano na atualidade é necessário conhecer diferentes realidades em várias outras cidades, não só no Brasil, mas também mundialmente. E para isso, é necessário compreender os diferentes processos de urbanização tratados por diferentes autores.

Em se tratando do urbano no Brasil, trazendo especificamente para a Amazônia foi necessário também desenvolver parte da pesquisa de forma explicativa para que, neste caso, se evidencie os modos de vida encontrados nas pequenas cidades que têm sua origem como vila e posteriormente identificar sua função na rede urbana regional. O resultado desta parte da pesquisa nos possibilitou fazer uma análise dos aspectos urbanos presente nestes lugares e de que maneira eles atuam nas relações sociais e políticas do município como um todo.

Buscamos informações em fontes secundárias, em trabalhos realizados por autores de renome nacional e local que trabalham diretamente com o tema em discussão. Foram selecionados textos que dialogam com a discussão da urbanização da região amazônica que é diversa e complexa. Os textos foram selecionados através

de estudo minucioso nos bancos de dados disponíveis para a comunidade acadêmica como: SCIELO, Teses CAPES, periódicos CAPES, TEDE – UFAM, Google Acadêmico, acervo NEPECAB e biblioteca do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Buscamos textos de autores cujos estudos contribuíram de forma significativa para o entendimento do processo de urbanização na Amazônia ocorrido no passado e como está ocorrendo na atualidade. A seleção e organização dos textos foram realizados no formato *DublinCore*¹.

A análise dos dados coletados durante esta etapa da pesquisa resultou em uma abordagem de cunho teórico, a qual apresenta uma discussão sobre o pensamento urbano atual na perspectiva das cidades e vilas amazônicas como pertencentes a um único processo. No primeiro capítulo, intitulado “**As vilas: entre o rural e o urbano**”, fizemos uma discussão sobre a urbanização na Amazônia pensada a partir dos pequenos núcleos urbanos e as relações entre cidade e campo, considerando estes pequenos centros urbanos (sedes municipais) e as vilas como elementos componentes de uma rede urbana local, que na maior parte é formada por pequenas cidades no interior de uma vastidão de floresta e rios.

Uma das perspectivas atribuídas ao resultado desta pesquisa é também dar notoriedade ao município do Careiro. Trazer ao conhecimento do público um pouco da história, dos aspectos culturais e sociais de uma região que se consolida sob a influência da dinâmica de uma rodovia, neste caso a BR 319. No segundo capítulo “**O urbano e a urbanização do Careiro no contexto amazônico**”, faremos uma breve descrição do perfil urbano do município, descrevendo a sede municipal e destacando alguns aspectos do contexto histórico como sua localização e população. Trataremos sua economia, saúde, educação entre outros já a partir do ano de 2017.

Pensamos que posteriormente estudos mais aprofundados sobre essas vilas possam ser desenvolvidos, dando ênfase ao entendimento de que as cidades do interior do Estado são participantes do processo urbano da capital, e que políticas públicas de urbanização e ocupação espacial sejam desenvolvidas também no interior do Estado, visando a melhoria das condições de vida, de locomoção e ascensão do

¹ Trata de um padrão para bases de dados de fácil operabilidade e que está sendo bastante disseminado nas bibliotecas universitárias.
Exemplo disponível em <<http://unbral.nuvem.ufrgs.br/portal/items/show/276>>

morador das regiões mais distantes dos grandes centros urbanos. Pois como afirma SCHOR (2013).

“Há muito o que se estudar em termos de dinâmica urbana na Amazônia Brasileira e percebe-se neste contexto a importância de se trabalhar em uma perspectiva multiescalar relacionando o intraurbano com a rede urbana. Lançar luz em termo empírico e teórico nas cidades invisíveis que compõe o intrincado quadro socioecológico é essencial para que se possa compreender o todo” (SCHOR, 2013, p. 83).

O intuito aqui também é levar ao leitor informações onde possa ter uma ideia de como são essas vilas, o modo de vida dos moradores, a relação econômica que se dá entre o local e o geral. A centralidade que representa para as comunidades locais, mesmo que em pequena escala, apresenta serviços que podem atender aos anseios de moradores ao longo das vicinais e até mesmo das margens dos diversos rios existentes no território.

Como fontes primárias buscamos informações *in loco*. Através de pesquisa de campo seguindo um padrão de procedimentos metodológicos para estudo das vilas, disponibilizado em anexo. Buscaremos, de forma direta, um entendimento mais efetivo do local observando e registrando as interações sociais e traçando um perfil urbano das vilas em estudo. A análise dos dados coletados, trouxe uma boa compreensão da dinâmica local, o que resultou no terceiro capítulo intitulado: “**As vilas: Araçá, Purupuru e Samaúma**”, descrevendo o perfil urbano das vilas em si, sua origem, seus aspectos sociais e econômicos, assim como seu processo de desenvolvimento e sua relação com o rural.

Além da pesquisa em campo, a utilização de experiências do senso comum está presente neste trabalho. Por ser morador do município do Careiro tive a oportunidade de vivenciar parte da história do desenvolvimento dessas vilas. Na vila do Araçá cheguei a estudar durante quatro anos consecutivos (1991 a 1994) então pude perceber alguns de seus aspectos de crescimento e formação territorial, porém não como pesquisador. Fizemos três visitas técnicas em 2019 nas quais tive a oportunidade de conversar com moradores que participaram de sua fundação e coletar dados econômicos, sociais e relatos tanto dos moradores antigos como dos atuais. Uma das dificuldades encontradas na coleta de dados nesse local foi a desconfiança das pessoas em dar informações a respeito da renda familiar, somente na segunda visita, já na companhia de um morador, obtivemos mais êxito.

Na vila do Samaúma morei durante quatro anos (2004 a 2008) trabalhando como professor da rede municipal e estadual, pude verificar e vivenciar seu crescimento econômico e populacional e perceber as relações sociais estabelecidas durante esse período. Durante a pesquisa ainda foram feitas três visitas técnicas para obtenção de registros fotográficos e coleta de dados referentes aos processos econômicos e levantamento do número de moradores, quantidade de famílias residentes e fonte de renda. Estructurei conversas com pessoas que fizeram parte da fundação e que até hoje (2019) representam liderança no local. Nesta vila não tive dificuldades na coleta de dados, devido ter sido morador, todos me conhecem e me ajudaram no que foi possível.

Já na vila do Purupuru os dados primários foram coletados apenas em pesquisa *in loco*, já que na época em que morei no município só tive a oportunidade de visitar o local duas vezes no ano de 1990 e a vila atual ainda não existia. Nessa, foi preciso fazer quatro visitas técnicas sendo três em 2019 e uma no início de 2020 por ser a maior e mais povoada. Não foi possível obter informações de todos os moradores, tivemos acesso apenas a 30% das residências conversando e obtendo informações sobre renda, atividade econômica, origem da família e outras informações presentes na descrição das vilas. A dificuldade maior encontrada nessa etapa foi o acesso, devido ser a mais distante em relação as outras duas vilas, era necessário que se dedicasse no mínimo 2 dias para fazer o campo. Gastava-se muito tempo na viagem.

Alguns empecilhos surgiram, como a disponibilidade em dar informações por parte do morador, os registros fotográficos e o fato de muitos moradores se negarem a responder ao questionário, ou não quiseram detalhar seu modo de vida. Porém a que destaco como principal dificuldade foi a de obter informações sobre a renda familiar, pois muitas destas famílias recebem o benefício do governo federal Bolsa Família, e mesmo sendo visível que estes possuem outra renda eles se negaram a falar a respeito. Sendo assim tivemos que trabalhar com as informações que conseguimos levantar.

1. AS VILAS: ENTRE O RURAL E O URBANO

A proposta central desta pesquisa está em discutir as relações entre o urbano e o rural no município do Careiro, sob a ótica das novas dinâmicas sociais estabelecidas na Amazônia. E nessa discussão está a pretensão de se compreender os processos de ocupação e as políticas de desenvolvimento da Amazônia, por meio das novas configurações das vilas, e o papel que elas exercem atualmente na região que está inserida. Isso leva-nos a perceber na vila não apenas o seu aspecto físico e territorial, mas também a presença de características da vida urbana presente nas cidades, que acabam se estendendo para além da cidade e que atingem outras partes do território.

Atualmente vivemos uma extensão dos serviços oferecidos na cidade sendo também oferecidos no campo, não só no que diz respeito ao consumo de bens e serviços, mas também no modo de vida que se estende para além dos limites das cidades. Nessa perspectiva compreende-se as vilas como parte integrante não planejada do modelo de urbanização pensado para a Amazônia nos dias de hoje. O desenvolvimento das ações políticas que propiciam uma nova configuração do modo de vida da sociedade no que se refere ao mercado informacional e de serviços, coloca as vilas na paisagem urbana. Logicamente que tais fatores não abrangem a totalidade das regiões da imensa Amazônia, pois existem locais onde há dificuldades enormes de acesso e que determinados serviços e o modo de vida urbano não se sobrepõe à ruralidade ou sequer estará presente nestes lugares.

Partimos aqui do pressuposto de que, o que não é urbano, é rural e que todas as cidades, vilas e povoados têm sua origem a partir de um território rural, com hábitos tradicionais de cultivo e extração de produtos da natureza. Pois de acordo com Lima (2007), nenhum outro [...] documento legal, incluindo três Constituições Federais, alterou o estabelecido quanto ao significado de urbano e rural, conservando-se o entendimento de que todas as cidades e vilas são urbanas e que o espaço rural é o que lhes é externo (LIMA 2007, p. 98).

Então é interessante discutirmos a urbanização brasileira enxergando as vilas da Amazônia como participante do processo urbano. Considera-se o fato de que algumas vilas do período colonial, que tinham o caráter de afirmação da posse das terras, assumiram uma centralidade política devido logo após sua criação receberem

o título de capitais dos estados e conseqüentemente o título de cidades. O que não aconteceu, de certa maneira, com todas as vilas desse período. Propomos aqui a discussão sobre o papel atual da vila no processo de urbanização, não para o Brasil como um todo, mas particularmente para a Amazônia. Algo não tão simples por se tratar de uma região com inúmeras características e particularidades.

Para compreender de que forma as vilas contribuem para a reflexão sobre urbanização no norte do Brasil, precisamos pensar primeiramente como surgiram as cidades amazônicas e como tratar a relação entre o rural e o urbano como foco da discussão. Para isso, primeiramente, precisamos entender se o urbano existe apenas nas cidades. Então, o que é o urbano? O que seria rural ao discutirmos vilas? E no caso da Amazônia, teríamos novas compreensões para estes conceitos?

1. 2. Debate sobre as cidades e a urbanização do Brasil

A discussão sobre a urbanização no Brasil vem gerando, nos últimos anos, vários debates e abordagens de cunho teórico que buscam explicar os processos que contribuíram para a criação de cidades e a urbanização brasileira no passado, e de que maneira tais processos acontecem atualmente em nosso país. Sabemos que não existe uma proposta única para a urbanização em um imenso território com inúmeras particularidades como é o caso do Brasil. Metaforicamente falando é como um jogo, um quebra-cabeça em que as peças se encaixam, mas não formam uma única imagem, ou seja, apesar de estarem juntas, cada parte do território brasileiro apresenta características distintas.

Se retomarmos um pouco a história da criação das cidades brasileira no período colonial, verificaremos que a criação das cidades aconteceu com o intuito de garantia da posse das terras e expansão do domínio português sobre o território. Poderíamos dizer que o urbano ainda não estava presente, ele ainda não vinha junto com a cidade. As cidades surgiram a partir das vilas como símbolo da colonização, como objeto de afirmação da conquista deste território, fundada pelos donatários das capitanias. Por exemplo, a fundação da Vila de São Vicente, em 1532, representaria a primeira estrutura de organização política no Brasil. Porém, nos moldes europeus. Nesse período, vilas e cidades podiam ser sedes municipais. Seguindo das capitanias hereditárias inúmeras vilas foram criadas no Brasil a partir de 1535. O município era

o núcleo básico, político e territorial do Império português. Somente a partir de 1938 apenas as cidades passam a ter esse atributo.

Mauricio de Almeida Abreu (1997), ao fazer sua análise sobre a cidade do período colonial, do ponto de vista quantitativo, afirma que as cidades tiveram um papel pouco importante na colonização brasileira. Pois ao considerar a imensidão do território brasileiro comparado à quantidade de vilas e cidades fundadas no período colonial, é visível o contraste que se estabelece.

Essa base urbana modesta, que contrastava com a rede de cidades muito mais complexa implantada na América Espanhola, tem sido explicada a partir das diferenças que se estabeleceram entre os processos de colonização adotados pelos dois países ibéricos no Novo Mundo. A conquista espanhola alicerçou-se, desde o início, na fundação de cidades, uma prática que acabou sendo oficializada pela metrópole a partir de 1573 (ABREU, 1997, p.147).

No Brasil colonial, a criação de núcleos de povoação se deu devido a necessidade de ocupação do território e precaução quanto às constantes ameaças de invasões por parte de outras nações colonizadoras. Tempos depois, estes núcleos eram elevados à categoria de vilas e em seguida ao patamar de cidades, mas sempre obedecendo as normas e critérios determinados pelo sistema português.

Renata Malcher de Araújo (2012), ao descrever os processos de emancipação das vilas e seu papel no desenvolvimento do processo urbanístico brasileiro a partir do século XVIII, partiu de uma abordagem sobre o que seriam essas vilas, como se formaram e qual a importância de cada uma no desenvolvimento regional brasileiro. Para a autora a decisão de criar governos autônomos nas capitanias, se justificou na intenção de atribuir poderes administrativos às novas colônias, também com o propósito de demonstração de posse e domínio do território para que possíveis invasões fossem evitadas. A autora também destaca a nomeação de D. Antônio Rolim de Moura a governador dessas novas capitanias, em julho de 1748. Após a nomeação neste novo cargo ele recebe recomendações do governo português sobre os cuidados que se deve ter para a boa administração da capitania.

O então governador recebe determinações uma carta régia contendo alguns itens que determinavam a criação de uma nova vila para sediar esses novos governos, outros dez itens faziam alusão à preocupação com invasões por parte dos vizinhos castelhanos, e mais oito pontos que se referiam aos índios, principalmente ao que dizia respeito aos cuidados com as nações hostis, que atacavam as monções, assim como o aldeamento dos índios mansos e por últimos apenas dois diziam respeito às minas recém-descobertas (MALCHER, 2012, p. 43).

A preocupação da Coroa portuguesa estava no sentido de ampliar os domínios sobre o território, e que sem a presença de ocupações humanas tornava-se vulnerável às invasões muito frequentes nesse período. As instruções dadas aos novos governos das capitanias destacavam à necessidade de se fundar novas vilas. No entanto, para atrair novos povoadores, a estratégia utilizada pela Coroa era a concessão de privilégios aos possíveis habitantes destas novas vilas, que no ato de criação deveria ser seguido por padrões pré-determinados. A instituição da vila visava não somente a legitimidade do poder administrativo sobre o espaço, como também regulava a própria vivência naquele espaço que sem a devida autoridade tendia para o caos (MALCHER, 2012, p. 43). A vila, como é descrito a seguir, aparece com uma função muito importante.

Essa nova vila assumiria então o papel de capital da nascente região administrativa dando um novo passo no sentido de dotar a região de uma individualização institucional procurando garantir o reconhecimento internacional do direito de jurisdição sobre o território. O papel preponderante da *vila* no processo de incorporação progressiva do território sustentou-se sobre um suporte jurídico-institucional. A *vila* significava a ocupação política do território que em certos casos se revestia de prioridade sobre a ocupação física. Enquanto a primeira vila dera lugar jurídico ao caminho de Mato Grosso, a segunda daria lugar jurídico à região em si, nela criando um centro de poder (MALCHER, 2012, p. 44).

No que se refere a Região Norte do Brasil, a autora destaca como fato marcante a chegada a Belém de Francisco Xavier de Mendonça Furtado em setembro de 1751, no papel de governador do Estado, trazendo com ele a ascensão desta cidade a capital, antes papel de São Luiz. Na parte do território brasileiro que atualmente compreende a Região Norte, se destacaria a instalação de algumas fortalezas no interior, com cerca de 70 estabelecimentos missionários, que incluíam os aldeamentos e as fazendas das missões.

Esses aldeamentos, aos olhos da coroa, representavam áreas de ação da soberania portuguesa, para os colonos eram reservas de mão de obra, enquanto, quer para os missionários, quer para os índios, não era seguramente isto, mas também não eram vilas. Uma característica fundamental do aldeamento era o fato de serem comandados por missionários e eram vistos como um espaço de transição entre a floresta e a cidade, entre o não urbano e o urbano. Mas eram vistos e entendidos principalmente como um elemento integrante do processo de ocupação (MALCHER, 2012, p. 45).

Observa-se que a ação urbanizadora continuava ao longo de todo o território brasileiro, dando ênfase ao domínio português sobre ele através dos aldeamentos. No entanto esse processo de criação de vilas e aldeamentos por toda a extensão do

território amazônico não se deu, no geral, de maneira pacífica. Houve muitos conflitos com os nativos que resistiam e lutavam contra esse domínio e sequestro da sua força de trabalho. Então, dar liberdade aos índios foi uma das recomendações atribuídas à Mendonça Furtado pelo Reino, então tida como prioritária, por se tratar de uma forma de tentar resolver a disputa de poder com os missionários e procurar estabelecer a paz em relação aos indígenas.

Na outra determinava a criação de outra vila na nova capitania que se chamaria Borba-a-Nova, a ser erguida na aldeia do Trocano no rio Madeira. Era a primeira, para dar exemplo e para salvaguardar o controle do caminho fluvial do Madeira-Mamoré. Entre o final de 1757 e o início de 1758 procedeu-se a elevação de 25 aldeamentos à vila. Tal decisão de se criar uma capitania deve-se às preocupações com a defesa da região e a conjuntura das demarcações. A partir de então, o processo de urbanização da Amazônia ganha maior dinamismo, de onde surge a maioria das vilas que se consolidaram e que, no contexto amazônico, ganharam status de cidades (MALCHER, 2012, p. 54).

O processo de elevação de categoria entre aldeamento, vila e cidade aconteceu mais pelo caráter político do que territorial. Podemos compreender que as dimensões locais e populacionais não eram muito relevantes, o que se tornou mais evidente foi a necessidade de afirmação da posse das terras. Outra estratégia de grande destaque na efetivação do domínio português, foi a nomeação das vilas, que se constituiu na afirmação da ocupação portuguesa e a sua autoridade sobre o território. Portanto, segundo MALCHER (2012), dar nomes portugueses às novas vilas cumpria, também, um importante papel no desmantelamento das culturas nativas, pois as populações passariam, progressivamente, a se reconhecer pelo lugar de moradia, deixando de lado a identificação primeira.

O termo urbanização seria utilizado muitos anos após esses fatos citados anteriormente, essas cidades passaram por inúmeros processos de mudança em todos os aspectos. Umas se desenvolveram, enquanto outras não, porém todas de alguma forma absorveram características impostas pela industrialização.

Segundo Henri Lefebvre (2001), a urbanização vem junto com a industrialização, pois na cidade, à medida que se constroem relações de trocas comerciais e a criação de centros de negócios, nela se desenvolve a tendência ao consumo. Lefebvre (2001) utiliza o termo urbano para designar a cidade, mas também utiliza o termo *tecido urbano* para designar as relações estabelecidas na cidade ultrapassando as fronteiras do físico, atingindo outras áreas no entorno, onde podemos entender que a cidade ultrapassa os limites das ruas, dos prédios, das

residências, do comércio e da indústria. Porém esse fenômeno não atinge todos os locais de uma região da mesma forma, em algumas, parece não existir. O urbano só estaria presente nos lugares que apresentam grande concentração de pessoas, casas, ruas etc. Os vilarejos e a aldeia não são atingidos por tais características, então, nestes lugares o urbano não estaria presente.

O urbano é tratado por Lefebvre como transformação no modo de vida e instalação do cotidiano, onde a transformação das relações sociais que sustentaram diversos modos de vida é drasticamente modificada quando sistemas de objetos como a água canalizada, a eletricidade, o gás, o carro, a televisão, utensílios de plásticos tomam conta do dia a dia transformando as relações em cotidianos homogêneos (LEFEBVRE, 2001, p. 19). Para o autor, a transformação se dá também por sistema de valores, tais como a constituição do lazer como atividade, os costumes, a rápida adoção das modas que vêm da cidade, dentre outros elementos (LEFEBVRE, 2001, p. 19).

Dando ênfase a este debate, Bertha K. Becker (1990), partindo do pressuposto que a urbanização é produto da industrialização, considera que o propósito do Governo Federal brasileiro na década de 60, foi de desenvolver a economia do país em grande escala incorporando todas as regiões do território brasileiro no processo de produção e cooperação para a crescente da economia do país. Pretendendo utilizar todas as terras até então ociosas, o Governo Federal propôs o Programa de Integração Nacional - PIN², que estabelecia diretrizes para a ocupação das margens das estradas a serem construídas e que deveriam ser utilizadas para a colonização com a meta de assentar inúmeras famílias.

Para a Região Norte isso significou tanto avanços como também conflitos, principalmente no que se refere às terras indígenas. No entanto, tais medidas tiveram consequências que afetaram de maneira significativa os usos das terras e o modo de

² - Programa governamental instituído pelo Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970, durante o governo do general Emílio Garrastazu Médici. Tinha por objetivo implementar obras de infraestrutura econômica e social no Norte e no Nordeste do país. Numa primeira etapa, o PIN pretendia acionar junto ao Ministério dos Transportes o início imediato da construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, bem como de portos e embarcadouros fluviais com seus respectivos equipamentos. Na área do Ministério da Agricultura, o programa visava à colonização e à reforma agrária, prevendo para tanto a elaboração e a execução de estudos e a implantação de projetos agropecuários e agroindustriais. Nesse sentido eram previstas também desapropriações, a seleção, o treinamento, o transporte e o assentamento de colonos, e a organização de comunidades urbanas e rurais com seus serviços básicos. Na verdade, a parte mais importante do PIN era seu plano de colonização. No próprio Decreto-Lei nº 1.106 foi determinado que uma faixa de terra de dez quilômetros ao longo das margens das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém seria reservada para a colonização e a reforma agrária.

vida das populações nativas. Em contraponto a isto, estava a necessidade de desenvolver e integrar ao quadro econômico do país às regiões menos povoadas e conseqüentemente menos produtivas do território brasileiro. Não haveria como desenvolver uma região sem a incorporação do capital. Para Becker (2001) tal mal foi necessário pois de acordo com a visão econômica e política vigente na época, uma região com um imenso potencial não poderia permanecer ociosa. Porém estas políticas estatais criaram problemas que ainda persistem, pois ainda não se encontrou uma solução para manter a Amazônia preservada ao mesmo tempo que se pretende desenvolvê-la economicamente.

A urbanização brasileira caracterizou-se também pelo processo de aumento da população que vivia na cidade em relação à que vivia no campo, no espaço rural. Esta urbanização teve início no Brasil no século XIX, intensificando-se a partir de 1920, porém, só ganhou maiores proporções na década de 1970 e atualmente acontece em ritmo mais acelerado assim como nos demais países em desenvolvimento. Motivados pela implantação das indústrias nas cidades pela oferta de empregos e a busca por melhores condições de vida, muitas pessoas são atraídas para as grandes e médias cidades. Como afirma Milton Santos em seu estudo sobre a urbanização brasileira.

A complexa organização territorial e urbana do Brasil guarda profundas diferenças entre suas regiões. Em 1980, é a região sudeste a mais urbanizada. A menos urbanizada é a região nordeste. Essas disparidades são antigas, embora diversas segundo os períodos (SANTOS, 2018, p. 63).

Desde 1965, a população brasileira passou a ser majoritariamente urbana. Atualmente o país está entre os mais urbanizados do mundo, com mais de 80% dos habitantes morando nas grandes cidades ou nas Regiões metropolitanas, que juntas abrigam um terço dos domicílios urbanos e 30% da população do país (IBGE, 2017). Até 1960 as cidades existiam para atender às necessidades das atividades agrárias praticadas no campo e para as atividades mineradoras, fornecendo implementos agrícolas e maquinários voltados principalmente para a extração do ouro, para o cultivo da cana-de-açúcar e do café (SANTOS, 2018).

Roberto Lobato Corrêa destaca que:

O Brasil era pouco articulado internamente, pouco integrado. A articulação começaria a ser claramente efetiva a partir de 1960, quando inúmeras rodovias foram abertas e entregues ao tráfego. Trata-se da circulação de mercadorias, pessoas, capital e informação que, reduziu muito a distância e o tempo que eram longos e lentos. Rodovias novas, reformulação portuária e

da navegação, redefinição do tráfego aéreo e o desenvolvimento das telecomunicações, agora instantâneas e simultâneas, ampliaram o espaço de fluxos do país. Paralelamente, a expansão da indústria automobilística tornou a circulação interna mais ágil (CORRÊA, 2011, p 7)

Além do mais, como destaca SILVA (2019), a implantação de máquinas nas atividades agrárias, substituindo a mão de obra assalariada, que sem trabalho é obrigada a migrar para as grandes cidades, a concentração de terras nas mãos de poucos proprietários e a migração dos pequenos proprietários de terras para as cidades em busca de trabalho nas indústrias, fez com que o número de habitantes das cidades aumentasse muito em relação ao espaço rural. E também como destaca SANTOS (2018), enquanto a comunicação, o transporte e o mercado não unifica o território, a urbanização não se torna um fenômeno generalizado sobre o espaço nacional.

A partir dos anos de 1970, o processo de urbanização alcança novo patamar, tanto do ponto de vista quantitativo como do ponto de vista qualitativo. Desde a revolução urbana brasileira, consecutiva à revolução demográfica dos anos de 1950, tivemos, primeiro, uma urbanização aglomerada, com o aumento do número – e da população respectiva – dos núcleos com mais de 20 mil habitantes e, em seguida, uma urbanização concentrada, com a multiplicação de cidades de tamanho intermediário, para alcançarmos, depois, o estágio da metropolização, com o aumento considerável do número de cidades milionárias e de grandes cidades médias (SANTOS, 2018, p. 77).

Porém, o que convém pensarmos é que a urbanização no Brasil, apesar de tardia, acontece de forma acelerada nas últimas décadas do século XX, o que proporciona o surgimento de vários núcleos urbanos de pequeno e médio porte, contribuindo assim para a distribuição da população pelo território nacional. Mas, apesar da crescente urbanização, no Brasil ainda permanecem características fortes da vida rural, onde o papel do campo se torna ainda mais importante para a manutenção da cidade.

No Brasil, campo e cidade sempre tiveram funções diferentes. A cidade, responsável por fornecer produtos industrializados e transformados, enquanto o campo sempre foi responsável por fornecer matéria prima. Atualmente essa configuração já não é a mesma, com a introdução de novas tecnologia no campo houve uma mudança nesse equilíbrio, uma vez que o campo passa também a atrair as agroindústrias. Isso evidencia o processo de interdependência entre campo e cidade. A partir desse novo equilíbrio, onde campo e cidade são interdependentes, um não vive sem o outro, o campo fornecendo matéria prima para enviar para a cidade

e a cidade produzindo as tecnologias e o capital necessário para que o campo continue o processo produtivo.

Porém, como já foi dito, isso não é um processo homogêneo, e como afirma LEFEBVRE (2001), apesar do tecido urbano abarcar grande parte dos lugares de uma região, ilhas de ruralidade ainda persistem em existir, formadas, na sua maioria por moradores tradicionais, camponeses envelhecidos ou mal adaptados a esta nova dinâmica imposta pelo modo de vida proveniente da cidade. A relação rural e urbano não tende a desaparecer, mas sim a intensificar-se. A vida urbana compreende mediações originais entre cidade, o campo e a natureza (LEFEBVRE, 2001, p. 73).

Nesse mesmo raciocínio, Sandra Lencioni (2008) aponta que tanto a cidade, como objeto, quanto o urbano, como fenômeno, situam-se no âmbito das reflexões sobre o espaço e a sociedade, pois são produtos dessa mesma relação, ou seja, são produzidos por relações sociais determinadas historicamente. (LENCIONI S. 2008, p. 114).

A cidade, não importando sua dimensão ou característica, é um produto social que se insere no âmbito da “relação do homem com o meio” – referente mais clássico da geografia. Isso não significa dizer, todavia, que estabelecida essa relação tenhamos cidades. Não importando as variações entre cidades, quer espaciais ou temporais há uma ideia comum a todas elas, que é a de aglomeração (LENCIONI, 2008, p. 115).

Para a autora, a proposta do urbano para o Brasil não deve ser analisada como subproduto da industrialização, porém como produto das relações sociais e condicionantes próprios do complexo cafeeiro. Sendo uma interpretação que conduz à compreensão de que, pode-se falar em urbano no Brasil a partir da constituição do complexo cafeeiro na década de 1870. Embora tenhamos cidades no Brasil desde a colônia, o urbano se constituiu posteriormente ao processo de criação das cidades, e que quando se constitui a sociedade industrial no Brasil é que se conduz a compreensão de quando se pode falar em urbano no Brasil. Considerando que é intrínseco ao conceito de urbano, o de industrialização moderna e o de sociedade industrial (LENCIONI S. 2008, p. 121).

Roberto Luís Monte-Mór (2006), afirma que cidade e campo são espaços opostos e complementares, e juntos, constituem a centralidade e a periferia do poder na organização social. O autor classifica a cidade como símbolo das lutas sociais, das diversidades, da competição e da cooperação. Monte-Mór refere-se ao campo como elemento que garante a diversidade dentro da sua homogeneidade extensiva e de

suas escalas de produção, quando tomada de forma abrangente. O autor fala de uma urbanização extensiva ao propor que a urbanização no Brasil abrange muito mais que o espaço da metrópole, no Brasil, as cidades são definidas pelos perímetros urbanos das sedes municipais, e os territórios e populações considerados urbanizados incluem os perímetros das vilas, sedes dos distritos municipais. O modo de vida urbano que se projeta nas grandes cidades, nas medias cidades, também está presente nas pequenas cidades e no campo através dos valores urbanos. Socialmente, cidade e campo constituem a centralidade e a periferia do poder na organização social. A cidade garante uma diversidade e a escala da vida social como a competição e cooperação, que ele (MONTE-MÓR) define como características da vida humana contemporânea.

Por sua vez, o campo, garante também diversidade dentro de uma homogeneidade extensiva e de sua escala de produção quando tomados de forma abrangente. Da mesma forma que contêm processos de cooperação e competição, porém sob o gerenciamento da cidade e limitado pela sua autossuficiência (MONTE-MÓR, 2006 p. 11).

Após a expansão da indústria, o campo, até então predominantemente isolado e autossuficiente, passou a depender da cidade para sua própria produção, chegando hoje a depender da produção urbano-industrial até para alimentos e bens de consumo básico (MONTE-MÓR, 2006 p. 11).

Lefebvre (2001) aponta a subordinação total do campo à cidade ao dizer que:

O tecido urbano prolifera, estende-se, corrói os resíduos de vida agrária. Estas palavras, “o tecido urbano”, não designam, de maneira restrita, o domínio edificado nas cidades, mas o conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo. Nessa acepção, uma segunda residência, uma rodovia, um supermercado em pleno campo, fazem parte do tecido urbano. (LEFEBVRE, 2001, p.17).

Através destas proposições é conveniente pensarmos a urbanização brasileira como resultado de um processo que avança sobre o território, abarcando grande parte das áreas onde antes havia a presença do rural do século XIX, onde o campo era reconhecido pelo trabalho agrícola, criação de animais e produção familiar, sem a presença de máquinas e implementos agrícolas.

O tecido urbano, no Brasil, teve sua origem na política territorial ao mesmo tempo concentradora e integradora dos governos militares, em sequência à

centralização e expansionismo do período Vargas e às ações de interiorização do desenvolvimento do período juscelinista (MONTE-MÓR, 2006 p. 16).

Em um contexto mais técnico, pode-se considerar importante que o Manual da Base Territorial do IBGE lista situações possíveis de classificação de setores censitários no Brasil. Os setores censitários contidos no perímetro urbano dos municípios.

- As áreas urbanas são divididas em:
 - a) Área urbana;
 - b) Área não urbanizada de cidade ou vila; que é aquela que, embora legalmente urbana, apresenta ocupação eminentemente rural;
 - c) Área urbana isolada;
- Os setores censitários externos ao perímetro urbano são classificados como:
 - a) Aglomerado rural de extensão urbana; se constitui numa ocupação com características urbanas que está situada fora do perímetro urbano municipal.
 - b) Povoado;
 - c) Núcleo;
 - d) Lugarejo;
 - e) Área rural;

Tais situações referem-se a uma classificação fundamentalmente operacional, sujeita a atualizações periódicas em seus critérios. Por isso, podem estar sujeitas a atualizações que deem conta da realidade de maneira mais adequada. Esta classificação é a que está sendo usada atualmente.

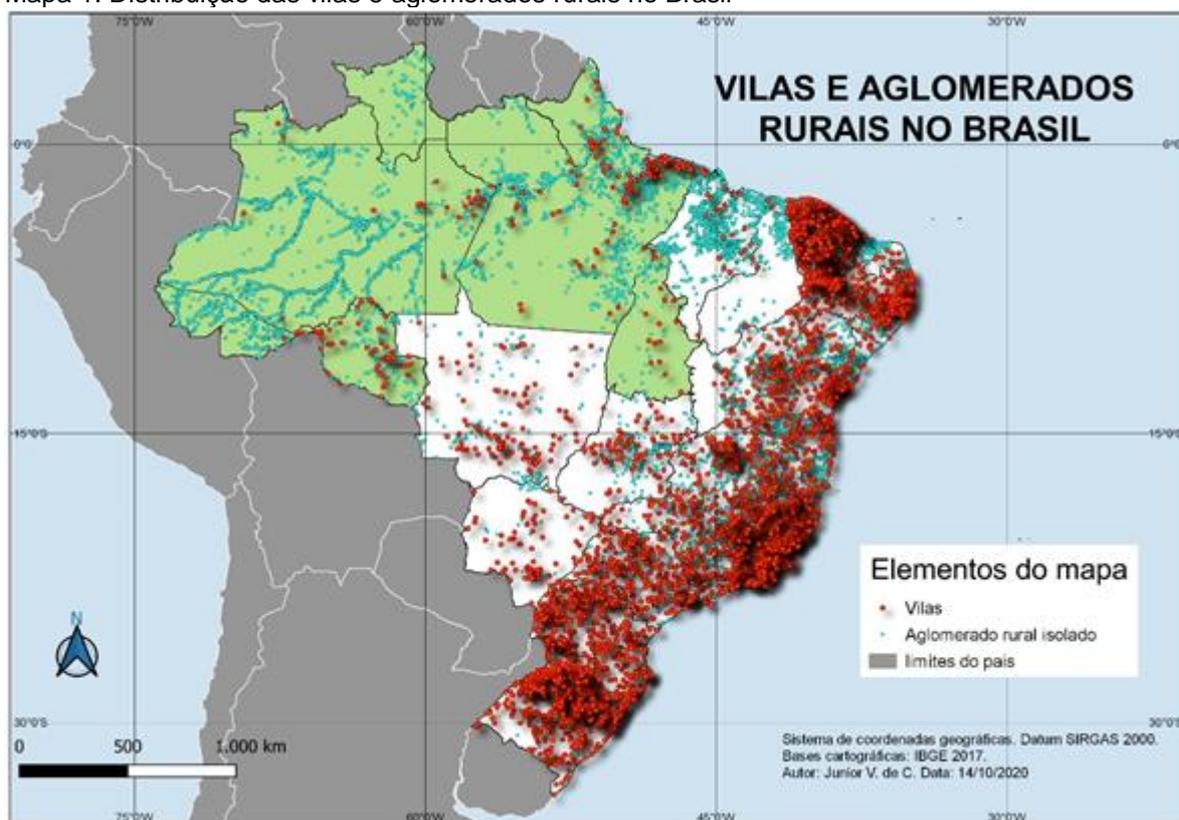
O Manual da Base Territorial ainda considera a referência legal para definição de áreas urbanas e rurais, qual seja, a de áreas institucionalizadas nos estados e municípios. Uma área urbana seria aquela interna ao perímetro urbano, criada através de lei municipal, seja para fins tributários ou de planejamento urbano (Plano Diretor, zoneamento etc.).

Para as cidades ou vilas onde não existe legislação que regule essas áreas, deve-se estabelecer um perímetro urbano para fins de coleta censitária cujos limites devem ser aprovados oficialmente pela prefeitura municipal, são as áreas urbanas para fins estatísticos. A área rural, por sua vez “é aquela que não foi incluída no perímetro urbano por lei municipal. Caracteriza-se por uso rústico do solo, com

grandes extensões de terra e baixa densidade habitacional. Incluem campos, florestas, lavouras, pastos etc.” (MANUAL – IBGE, 2014, p. 21 e 22).

Levando em consideração essa classificação de vila e área rural determinada pelo IBGE, observaríamos na região norte do Brasil a existência de poucas vilas, onde a maioria dos lugares que não são cidades, são classificadas como aglomerados rurais isolados. No mapa 1 percebemos a disparidade em relação a existência ou definição técnica entre vilas e aglomerados rurais presentes na região Norte do Brasil. Conclui-se que para a Amazônia, a discussão sobre a utilização técnica do termo vila para o IBGE ainda é algo a ser repensado.

Mapa 1. Distribuição das vilas e aglomerados rurais no Brasil



Fonte: dados do IBGE, censo de 2017. Elaborado por Junior Vieira de Castro. Outubro de 2020.

1. 3. As cidades diversas de uma Amazônia urbanizada

Normalmente, quando se pensa ou fala em Amazônia pensa-se logo na floresta, como seus inúmeros e caudalosos rios, diversas árvores frondosas e uma população tecnicamente nativa com modos de vida voltados à exploração dos recursos da floresta. No entanto, podemos admitir a existência de uma Amazônia urbanizada, com modos de vida urbano precisando ser mais estudada e discutida em seus processos. É importante que nos submetamos a uma problematização sobre

questões que nos ajudem a pensar a Amazônia urbana, pensar as políticas territoriais relacionadas a essa diversidade é algo importantíssimo para os dias de hoje. Importante também é não pensarmos somente as cidades como centro dessa urbanização, mas também outros centros que podem expressar os processos urbanos, assim como as vilas, que podem ser pensadas como objeto pertencentes e participante do processo de urbanização atual da Amazônia.

Berta Koiffman Becker (2004), discorre sobre as várias razões que concorrem para a urbanização da população no contexto das fronteiras econômicas. Ela destaca que no período em que os núcleos urbanos na Amazônia se tornaram fatores de atração de fluxos migratórios, tornam-se também base da organização do mercado de trabalho e lócus da ação político-ideológica com vistas ao controle social, referindo-se aos núcleos urbanos também como ponta de lança para a ocupação do território, os quais, segundo ela, eram pequenos aglomerados com poder mais simbólicos do que efetivo, mas que garantiram sua posse (BECKER, 2013, p. 11).

Becker também atribui à falta de dinamismo urbano na Amazônia, a responsabilidade pela inexistência de uma malha urbana bem mais eficiente para o seu desenvolvimento, e que a falta de dinamismo está relacionada diretamente à ausência de agregação de valor aos produtos locais destinados à exportação. A autora destaca a dificuldade desta análise, apontando como responsável por tal dificuldade a negligência em relação à urbanização amazônica nos estudos sobre a região, sendo que as cidades têm papel importantíssimo para o desenvolvimento proposto para a Amazônia nos últimos anos, representando um grande feito humano para uma floresta de difícil penetração.

A força do Estado aparece nesse cenário pela necessidade de povoar e desenvolver a região, induzindo a migração de pessoas de todas as partes do país, o que BECKER (1990), chamou de *fronteira urbana*. Os núcleos urbanos, tanto aqueles nascidos espontaneamente quanto os já existentes assumiram o papel de lugar de mobilização e residência da mão de obra. Constituíram o nó de articulação das redes implantadas para promover a conectividade da região e desta com o país; concentraram os serviços básicos necessários à mobilização dos recursos e ao uso da população (BECKER, 2013, p. 12).

Múltiplas formas de urbanização emergiram na Amazônia, desde o crescimento de antigas cidades localizadas à beira das estradas até a geração de novas e de inúmeros povoados fortemente instáveis. Eram

processos de urbanização espontâneos e, nos anos de 1970, um processo explicitamente dirigido por meio do urbanismo rural, que criou cidades ou fortaleceu projetos de colonização ao longo dos novos eixos de circulação, para atrair o povoamento e organizar o mercado de trabalho (BECKER, 2013, p. 33).

Becker aponta para outro fator de destaque que contribuiu para a urbanização da Amazônia nesse período, a criação da Zona Franca de Manaus, que promoveu a maior taxa de crescimento da população urbana no país entre os anos de 1970 e 2000, processo ao qual ela (BECKER 1995) chama de *floresta urbanizada*. Porém, ela aponta que este crescimento rápido da população urbana, não só nas grandes cidades como também em outros centros e os surtos econômicos que ocorreram nas cidades amazônicas não foi suficiente para promover o desenvolvimento da Amazônia, pois não implicaram em uma nova divisão do trabalho que fosse capaz de mudar a estrutura da economia. As cidades na Amazônia não tiveram dinamismo para promover o desenvolvimento da região (BECKER, 2013, p. 35).

Ainda de acordo com Becker (2013), cidades são criadas por processos econômicos e definidas pelas relações que estabelecem com as outras cidades da rede da qual participam. Segundo a autora, atualmente o Estado brasileiro cria na região Amazônica municípios com suas sedes sendo denominadas cidades, mesmo possuindo baixa densidade demográfica e oferecendo pouca assistência à população ali residente. Em outras palavras o Estado cria e mantém inúmeros lugares centrais na Amazônia, para expressar sua presença no controle do território, o que seria sua preocupação dominante desde o início da colonização (BECKER, 2013, p. 44).

Devido ao seu processo de crescimento, influenciado por uma economia exportadora de recursos, o Brasil apresentou, na sua estrutura territorial, periferias não integradas aos centros de poder econômico (BECKER, 2013). Tais periferias representaram potencialmente uma área de recursos ainda não explorados, e isso colocou sobre o Estado a necessidade de priorizar com investimentos projetos de exploração dessas regiões do país. Por esta razão, o Estado toma a iniciativa de optar pela construção de grandes rodovias de penetração, almejando assim a ocupação destas áreas despovoadas. As quais ofereciam grandes possibilidades de acesso a terras e emprego na fase inicial de abertura (BECKER, 2013, p. 35).

Em seu estudo sobre a implantação da rodovia Belém-Brasília, BECKER (2013) afirma que por mais que as rodovias não tivessem contribuído

significativamente para o desenvolvimento da região amazônica, devido a vários fatores que impossibilitam um maior dinamismo desta região, isso não impediu que às suas margens surgissem vários núcleos de povoamento das mais diversas categorias.

O rápido processo de urbanização ao longo de todo o eixo rodoviário, caracterizado pelo crescimento ou aparecimento de centros urbanos das mais variadas categorias e devido em grande parte, à rodovia. A posição de contato com áreas pioneiras dinâmicas, a posição de entroncamento e a distância aos polos e centros regionais, parecem ser os fatores fundamentais de localização das cidades (BECKER, 2013, p. 38).

Ao pensarmos uma diversidade para as cidades amazônicas podemos, dessa maneira, analisar o quanto as políticas territoriais estão ou não sintonizadas com esta diversidade regional, territorial e urbana que existe na Amazônia. Então a proposição de um debate que leva em consideração essa diversidade torna-se fundamental para o entendimento dos processos urbanos atuais que se desenvolvem na região amazônica.

Saint-Clair Cordeiro da Trindade Junior (2015), usou em um de seus vários estudos sobre o urbano na Amazônia, a ideia de biodiversidade ao se relacionar à natureza, e a sociodiversidade que, segundo ele, se refere às populações e aos povos diversos que habitam a região Amazônica. Ao se referir à dispersão da mancha urbana expressamente comum nos dias de hoje nos espaços metropolitanos e que estas também se revelam em outras formas urbanas não metropolitanas, o autor nos faz pensar as vilas como parte integrante da cidade, porém distantes dos centros. Este autor trata de uma urbanização difusa que se caracteriza pela projeção de um processo urbano em nível regional e territorial mais amplo, alcançando espaços até então pouco marcado pelos modos de vida urbano moderno.

TRINDADE JUNIOR (2013) acredita que da mesma maneira que se torna possível tratar dessa diversidade, do ponto de vista da natureza e da diversidade existente no aspecto social, pode-se falar de uma diversidade urbana relacionada aos processos de mudanças que aconteceram no Brasil, principalmente a partir da década de 1960. O processo de integração regional fez com que a Amazônia passasse por impactos e transformações muito grandes, mas que também apresentou permanências e resistências de modos de vidas tradicional do passado, de formas urbanas que se articulam com essas mudanças e que, de certa maneira, causam ou provocam uma imagem diversa e complexa para a região amazônica.

As “cidades da floresta”, por seu turno, que eram predominantes na região até a década de 1960, normalmente apresentam características de pequenas cidades, associadas à circulação fluvial e com fortes elos em relação à dinâmica da natureza e à vida rural não moderna. Além disso, tais cidades sempre estabeleceram densas articulações com os seus respectivos entornos ou localidades relativamente próximas (vilas, povoados, comunidades ribeirinhas etc.). Ainda que muitas cidades venham perdendo essas características, consideradas rurais e associadas à vida da floresta, elas não desapareceram efetivamente, e ainda definem particularidades de algumas sub-regiões da Amazônia TRINDADE JUNIOR, 2013, p. 6).

Ao falar de urbanodiversidade TRINDADE JUNIOR (2015) está se referindo às diversas Amazônias e aos diferentes tipos de cidades que expressam essas diversas Amazônias. Daí pode-se pensar a diferença entre cidade e urbano. O urbano se manifestando não só nas cidades, mas para além das cidades, numa combinação de rural e de urbano que se expressa em diversas cidades de tamanho pequeno, de tamanho médio e nas metrópoles. O autor aponta dois momentos importantes para pensar essa diversidade urbana da região amazônica. Antes de 1960 e após 1960. Segundo ele, pode-se pensar em uma Amazônia antes de 1960 com atividades mais tradicionais com predomínio do extrativismo principalmente, e após essa década, acentuada pelas mudanças em que as frentes econômicas marcam um processo de modernização muito intenso, o que vai culminar hoje com a difusão da soja em determinados espaços da região.

Trazendo esse pensamento do macro para o micro e dando às vilas características de cidade, podemos associar ao estudo destas características os termos “cidades na floresta” e “cidades da floresta” (TRINDADE JUNIOR, 2013) empregados ao se refletir sobre as funções das cidades na Amazônia. Pensando o modo de vida e de produção em cada uma dessas vilas é possível pensá-las com funções territoriais diferentes no cenário urbano e na sua relação com os centros.

No Brasil, houve no passado uma presença marcante daquilo que Milton Santos (1993) chamou de *cidade dos notáveis*. Que são cidades muito parecidas em seus aspectos e que o juiz, o padre e a professora são as figuras mais importantes. Um modo de vida bem tradicional, em cidades pequenas bem características. Hoje as cidades dos notáveis não desapareceram, estão presentes ainda, mas ao lado delas aparecem, o que SANTOS (2013) chamou de *cidades econômicas*, que são as cidades que estão ligadas à lógica dos mercados globais contrapondo às cidades dos notáveis. Ou seja, os notáveis são os empresários, os fazendeiros, aquelas pessoas que detém o capital e o poder de influência nessas cidades.

Elas se transformam como nunca, e deixam de ser apenas “cidades dos notáveis”, associadas aos interesses dos poderes locais tradicionais, para se tornarem pouco a pouco “cidades econômicas”, posto que passam a acompanhar e a atender às demandas de atividades modernas que se instalam no campo (SANTOS, 1993).

No passado havia uma circulação predominante pelos rios, que fez surgir cidades as suas margens, e hoje uma circulação mais multimodal com predominância para as rodovias, mas também onde o rio continua sendo importante, pensado como um elemento dessa circulação. E o sistema aeroviário, também aparece nesse cenário, mesmo que em pequena escala, algumas cidades se dinamizam através de aerovias. Hoje há um fenômeno novo, que é a presença das cidades intermediárias com fortes influências em determinadas sub-regiões, o que se pode chamar de cidades médias, com conexões fortes inclusive a nível global. Algumas são importantes por fazerem a conexão entre as sub-regiões e o mercado global.

Também era perceptível no Brasil a presença e concentração econômica de uma cidade apenas. E hoje há uma desconcentração dessa economia e aparece várias áreas de influência, diferenciadas do ponto de vista metropolitano. Isso expõe a diferença entre uma Amazônia mais tradicional e uma Amazônia que está associada às frentes de modernização, aos novos empreendimentos, às novas atividades econômicas.

Para TRINDADE JUNIOR. (2015), o processo de metropolização das principais cidades da Amazônia se dá de maneira diferenciada e por influência de fatores diversificados. Manaus tem como principais influenciadores o Polo Industrial e o turismo natural. Onde a metrópole cresce mais que a sub-região de influência. Um outro exemplo é Belém, que cresce por meio do projeto AluNorte, onde a região cresce muito mais que a metrópole, ou seja, o que acontece fora da metrópole dá mais dinamismo para a sub-região que para a metrópole.

Nesse cenário surgem as novas cidades pequenas, cidades locais decorrentes principalmente de um modelo rodoviário de um processo migratório. TRINDADE JUNIOR (2015) chama a atenção para as *cidades tradicionais*, principalmente as ribeirinhas; as *cidades médias* que surgem nos antigos polos de crescimento e também em novos eixos de desenvolvimento; as *metrópoles regionais*, que na Amazônia podemos falar em pelo menos três, cada uma com área de influência diferenciada e com especificidades muito marcantes; e as *cidades das empresas*,

chamadas *company towns*³, que também estão presentes e deixaram marcas desde a década de 1980, redefinidas, mas que também compõem essa urbanodiversidade. Então, TRINDADE JUNIOR (2015) as descreve da seguinte maneira:

Cidades Empresas, são aquelas cidades associadas aos grandes projetos, que deram uma nova dinâmica a determinados espaços que desenvolviam uma atividade mais relacionada as dinâmicas da floresta. Essas cidades representam, de certa maneira, a interiorização da urbanização na Amazônia porque surgiram associadas a grandes empreendimentos, já que as cidades que antes existiam não eram suficientes para dar conta das necessidades desses novos projetos e estão muito distantes dos principais centros urbanos. TRINDADE JUNIOR (2015) as define também como *cidades econômicas*, pois são cidades corporativas que funcionam a partir das demandas e dos interesses das corporações. Porém, segundo o autor, representam verdadeiros enclaves na região, porque pouco dialogam e atendem as demandas dos espaços do entorno onde elas se localizam. O que o autor vai chamar de “*cidades na floresta*” em contraponto a *cidade da floresta*. Sendo que estão inseridas na região, mas vivem uma dinâmica muito mais externa do que interna na região que se inserem. Mesmo sendo pequenas não podem ser chamadas de cidades locais porque não atendem às demandas locais.

As *cidades das rodovias*, que de acordo com TRINDADE JUNIOR (2015), são cidades que surgiram a partir das frentes de expansão como a pecuária e madeireiras, e que cresceram ou se formaram, em alguns casos, em função de processos migratórios normalmente às margens das rodovias. Essas cidades têm grande influência das rodovias e são elementos mais recentes do processo de ocupação da região. Com elas surgem novos agentes econômicos, migrantes de todo território brasileiro. São cidades que têm uma lógica definida ou pelo Estado ou por companhias colonizadoras, assim como podem ser também espontâneas.

O Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) é um importante agente de criação dessas cidades, ou também outras empresas como Andrade Gutierrez, por exemplo, que também contribuiu para o surgimento de cidades

³ Referem-se às cidades implantadas para satisfazer às necessidades dos grandes empreendimentos econômicos na região, das quais são exemplos o núcleo urbano de Carajás (Projeto Carajás), Vila dos Cabanos (Projeto Albras/Alunorte), Monte Dourado (Projeto Jari), Porto Trombetas (Mineração Rio do Norte).

na Amazônia, pois seus canteiros de obras e seus entornos, em muitos casos tornaram-se cidades. TRINDADE JUNIOR (2015), afirma que essas cidades não podem ser consideradas cidades tradicionais, mas são cidades locais porque têm uma interação muito grande com o entorno. Segundo o autor, normalmente essas cidades e as sub-regiões onde elas estão localizadas vivenciaram intensos processos de fragmentação política territorial. Elas deram origem a novos municípios em função dos novos agentes que estão presentes que fizeram surgir um novo poder local, que inclusive impulsionaram esse processo de fragmentação política do território com a criação de novos municípios.

TRINDADE JUNIOR (2015), classifica as cidades rodoviárias em três tipos: as da colonização oficial, principalmente aquelas criadas por meio do INCRA na década de 70, estando mais presentes na Amazônia Oriental com agentes mais diversos, colonos, comerciantes etc. Onde se verifica a presença, em grande parte, do migrante nordestino nessas cidades, o que vai, de certa maneira, mostrar que essa diversidade urbana não é só econômica, mas que também tem elementos culturais que vão configurar essa diversidade urbana (TRINDADE JUNIOR, 2015).

As cidades da colonização particular estão mais presentes na Amazônia Meridional. São frutos, em grande parte de companhias colonizadoras. Os colonos que para lá foram já eram mais capitalizados, possuíam uma certa tradição com a agricultura e a grande maioria era originária do sul e sudeste do Brasil.

As cidades espontâneas, com presença não só na Amazônia Oriental, mas também por toda a Amazônia, representam uma ação indireta do Estado, porque elas surgiram em função dos projetos, dos incentivos que o Estado deu na década de 70 e de 80. Os agentes são mais diversos, grupos econômicos, pequenos produtores, extrativista etc. e a origem cultural também é diversa. Alguns estudos mostram conflitos culturais nessas cidades em virtude da origem do imigrante.

Cidades tradicionais, são aquelas que mantêm a forma e o conteúdo do urbano anterior a década de 1960. Onde esses elementos são muito marcantes ainda nas cidades. Então elas são pioneiras no processo de ordenamento e organização territorial e estão, em grande parte, nessas vias de circulação que eram mais comuns, no caso dos rios ou das antigas ferrovias. O tempo dessas cidades é um tempo mais lento, a circulação também é mais lenta, estão em áreas pouco impactadas pelos novos processos, novas dinâmicas, em grande parte vivem ainda ligadas a uma

dinâmica mais da floresta, principalmente em atividades extrativistas ou o extrativismo combinado com a agricultura de subsistência. Nessas cidades 80% da população é local, o que dá um grande diferencial para várias coisas. Verifica-se ainda a presença dos notáveis (SANTOS, 1993), com grupos políticos que dominam essas cidades, os entornos não apresentam grandes projetos de fragmentação política, não existe a ideia de criação de novos municípios e as políticas apresentadas para essas cidades pouco atentam para as particularidades que elas apresentam. As políticas pensadas têm uma concepção de urbano muito metropolitano. TRINDADE JUNIOR (2015) também identifica tipos diferentes de cidades tradicionais: as cidades ribeirinhas, aquelas ligadas mais ao rio, à várzea, à floresta com uma população predominantemente nativa com forte enraizamento cultural.

As cidades médias, são um novo tipo de cidade na configuração regional. O termo “médio” vai para além de um patamar demográfico, não é o contingente populacional que a define, mas principalmente o papel que elas têm de articular a Região com outros espaços e de atender a demanda de uma determinada sub-região. Usando termos de Milton Santos (1993), uma combinação de verticalidades com horizontalidades que definem o papel e a importância dessas cidades dentro de um contexto sub-regional. São cidades articuladas a mercados globais e tem forte importância para atender as demandas sub-regionais, uma importância mais regional e mais local. São centros intermediários de gestão, tanto para atender a demanda da região como também para tomada de decisão, então ela tem um papel político importante. São sedes de controle do espaço do entorno, dos recursos para a sub-região onde estão inseridas, dos fluxos econômicos e, também são cidades importantes do ponto de vista eleitoral.

TRINDADE JUNIOR (2015), aponta para a existência de três tipos de cidades médias: *as Rurópolis* ligadas à circulação rodoviária com forte peso da atividade agrícola, investimentos governamentais e privados e novos fóruns de decisão política; *Núcleos urbanos de tradição ribeirinha* ligadas as rodovias e ao rio o peso da atividade agrícola e extrativista, investimento governamental e privados, sendo também espaços de importantes decisões políticas; *Capitais Estaduais*, que de acordo com o autor, tem uma centralidade política pelo papel que assumem de serem sedes dos respectivos estados, oferecem o serviços de comércio como principal

dinâmica, investimento governamentais que deram sentido e configuraram essas cidades como cidades médias.

Metrópoles regionais, que no caso de Manaus, Belém e São Luiz influenciam toda a Amazônia. Manaus, com forte influência em toda a Amazônia Ocidental; Belém exercendo área de influência na Amazônia Centro-oriental e São Luiz na parte mais oriental. Quando se analisa o crescimento populacional dessas cidades comparando com a população do estado já se percebe um certo diferencial. Manaus apresenta um gradativo crescimento da população do estado na capital. Não há um processo de desconcentração econômica e urbana verificado em outras sub-regiões da Amazônia Ocidental, e isso vai dá uma particularidade à Manaus. Quando se olha para Belém, esse crescimento vai oscilar. O que mostra a dinâmica da metrópole muito associada ao que acontece no interior do Estado, nas frentes de expansão, nos projetos de expansão etc. São Luiz também apresenta um processo de concentração populacional, mas bem inferior a Manaus.

Carlos Walter Porto Gonçalves (2001) trata de Amazônias em vez de Amazônia. Segundo ele, não é possível se pensar em uma Amazônia homogênea assim como também não se pode pensar em políticas públicas homogêneas para atender as cidades diversas e diferenciadas dessas Amazônias. Algo que se tornou muito comum na discussão atual, e que gera inúmeras discussões, não só no cenário acadêmico como também na política nacional, é a urbanização da população, que nos últimos anos e nas últimas décadas expressa um percentual que pode caracterizar uma Amazônia urbana, onde mais da metade da população está vivendo em cidades e vilas (IBGE, 2017). Isso pode ser questionado se é urbano ou não, mas de qualquer maneira, representa uma concentração de populações em vários pontos do território. Isso, de certa maneira, reflete a forma de ocupação e a lógica de ocupação que foi apresentada para a Amazônia nos últimos anos (GONÇALVES, 2001).

Devemos pensar em uma urbanização para além dessa população urbana que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) aponta, que se concentra nas cidades, nas vilas, nos aglomerados urbanos mais isolados. Pensa-se também na ideia de sociedade urbana proposta por Henry Lefebvre (2001) onde ele trata de sociedade urbana referindo-se a um modo de vida urbano e não necessariamente de pessoas morando nas cidades. O modo de vida urbano que parte e se projeta a partir das grandes cidades como práticas, comportamentos e valores da cidade moderna

que ganham dimensões para além das cidades. Com isso pode-se pensar a cidade como a forma espacial e o urbano sendo o modo de vida.

Da mesma forma que se trata de um modo de vida que se expande nos espaços globalizado da Amazônia, também pode se pensar os valores e os comportamentos que se fazem presentes no ordenamento territorial da Amazônia atualmente. E quando se discute a urbanização da sociedade, está se pensando as relações sociais e os comportamentos. Milton Santos (1993) propõe a ideia de urbanização do território. Quando ele discute a urbanização do território ele trata de uma modernização da sociedade urbana que se projeta no território. Não mais só os comportamentos, os valores urbanos, mas a infraestrutura que dá sentido aos comportamentos, que se projetam a partir da cidade para além da cidade. Daí parte a ideia de pensar na urbanização também do território para a Amazônia.

Nesta proposição, Bertha K. Becker (1995), quando se refere a uma “*selva urbanizada*”, ela está discutindo uma fronteira urbana, da expansão da cidade e do modo de vida urbano, nesse sentido, concordando com Lefebvre. Não seria a presença da cidade na paisagem como dominante na região, trata-se de lógicas relacionadas ao mercado de trabalho, com comportamentos urbanos, com modos de vida urbana que dão sentido ao processo de ocupação amazônico enquanto fronteira econômica. E uma das características da fronteira econômica Bertha Becker (1990) chamava de “*fronteira urbana*”, que era também a expansão das cidades, mas principalmente a expansão de modos de vida urbano em que a Amazônia se insere na atualidade.

Um estudo que se refere à urbanização da Amazônia e que discorda em partes de Bertha Becker, porém não a nega completamente é o de Lia Ozório Machado (1999), onde ela menciona os novos municípios que surgem na Amazônia, alguns deles apresentam uma população mais rural que urbana. Então ela trata de uma tendência a ruralização em vez de uma tendência à urbanização. Porém, a autora considera que essa tendência que é a de uma população rural, dos novos municípios, porém que não prescinde do urbano, apenas tem uma base de apoio no urbano para a distribuição dos seus produtos, com uma base logística para a uso de serviços, para o comércio etc. Os números que refletem uma população mais rural em determinados municípios mais novos, não configuram necessariamente uma população

eminentemente rural. Quer dizer, uma tendência de ruralização no domicílio, mas não nos comportamentos, nas práticas, nas relações (MACHADO, 1999, p. 130).

José Aldemir de Oliveira (2000) trata, acompanhando o raciocínio de Lefebvre, de uma urbanização da sociedade. Mas vai dizer que é muito mais uma difusão de um modo de vida urbano que propriamente a presença da cidade na paisagem. Na Amazônia, a fronteira nasce urbana não enquanto domínio da cidade na paisagem, mas pelo predomínio do urbano como estilo de vida que se estabelece e tende a predominar (OLIVEIRA, 2000, p. 186 -187). Então quando ele discute a difusão dessa sociedade na Amazônia ele está, de certa forma, acompanhando o raciocínio da sociedade urbana de Lefebvre.

John O. Browder e Brian J. Godfrey (2006) vão referir-se à uma urbanização complexa na Amazônia. Que não dá para enquadrar a urbanização da Amazônia em teorias definidas, bem consolidadas porque há diferentes formas de interações nas relações socioespaciais e sistemas menores que têm as dinâmicas muito próprias, muitas vezes combinando mais rural com o urbano, as vezes com fortes vínculos metropolitanos. Nenhuma comunidade específica, mesmo que estudada de forma comparativa, pode representar completamente a diversidade urbana da Amazônia BROWDER e GODFER (2006, p.34). Os autores apontam também que:

Na verdade, a recente urbanização da Amazônia reflete em partes o crescimento contínuo das principais cidades, Belém e Manaus, cada qual tornando-se o centro de uma extensa região metropolitana que se estende por dezenas de quilômetros do centro da cidade (BROWDER e GODFREY, 2006, p. 23)

Trazendo a análise da discussão especificamente para as vilas, podemos citar o trabalho desenvolvido em 2017 pelas engenheiras-agrônoma Laiane Bezerra Ribeiro, Ketiane dos Santos Alves juntamente com a pedagoga Dalva Maria da Mota que desenvolvem um estudo com o objetivo de analisar a relação entre a formação histórica, localização e infraestrutura em diferentes tipos de vilas rurais na região de produção de dendê no Nordeste Paraense. Neste estudo elas assinalam para a existência de quatro tipos de vilas assim definidas: Vilas em torno de um centro; Vilas com casas espalhadas; Vilas ao longo dos cursos d'água e Vilas ao longo das estradas.

Vilas em torno de um centro, caracterizam-se pela concentração de residências, infraestruturas e serviços. Esse tipo de vila é formado por um centro, composto principalmente pela escola, igreja católica, uma pequena praça, campo de futebol, bares, posto de saúde, entre outros (RIBEIRO; MOTA; ALVES, 2017, p. 347).

Vilas com casas espalhadas, se caracterizam pela existência de infraestrutura e serviços dispersos. A principal explicação para tal espacialização é a residência no lugar de trabalho que, neste caso, são predominantemente estabelecimentos de agricultores familiares. A abertura de estradas, que geralmente é de terraplanagem, e a chegada de energia elétrica incentivaram os moradores a construir suas casas de frente para a estrada, mediante a maior facilidade para ter acesso a esses dois tipos de serviços (RIBEIRO; MOTA; ALVES, 2017, p. 350).

Vilas ao longo dos cursos d'água, nestas vilas, as residências margeiam os cursos d'água, tipo de povoamento mais antigo na formação de vilas na Amazônia. As residências e as igrejas católicas encontram-se de frente para o rio. Essas vilas contam com a presença de famílias que ali habitam há décadas e que tiveram o rio como única forma de transporte por muito tempo (RIBEIRO; MOTA; ALVES, 2017, p. 351)

Vilas ao longo das estradas, formadas mais recentemente pela chegada de habitantes que, em boa parte, não têm terras e dependem da venda da força de trabalho ou de pequenos negócios para sobreviver. Nessas vilas, eles têm acesso com mais facilidade aos serviços de energia e transporte. Também ficam estrategicamente localizados para serem contratados para trabalhos em ocupações eventuais nas empresas de cultivo e processamento de dendê e fazendas de gado, entre outras (RIBEIRO; MOTA; ALVES, 2017, p. 352-353).

Trazendo a discussão para o contexto mais local, referindo-se aos núcleos urbanos criados especificamente no estado do Amazonas, podemos destacar alguns trabalhos de caráter acadêmico que enfatizam muito bem a problemática local, tentando inseri-la numa escala mais territorial. Tratando especificamente do Amazonas, traremos para a discussão autores locais que vivem ou que viveram a realidade da cidade na floresta. Ou como denomina OLIVEIRA (2000), “cidades na Selva”.

Assim podemos destacar a dissertação de mestrado de Charlene Maria Muniz da Silva (2009), ao refletir sobre os diversos aspectos que compõem a sociodiversidade amazônica, tratando especificamente de três vilas localizadas no município de Parintins, Agrovila de São João do Mocambo, Agrovila de São Sebastião do Caburi e comunidade de Santa Maria de Vila Amazônia, destacando o processo de produção do espaço que apresentam algumas particularidades e também similitudes. Tais vilas se formam sob forte influência da igreja católica que incentivou o agrupamento da população, antes se dispersava às margens dos lagos para um local mais concentrado. Então, a partir dos anos 1970, o governo do município resolve dotar essas localidades de infraestrutura básica de água, luz, telefone, pavimentação, entre outros. (SILVA, 2009, p. 156).

SILVA (2009) ainda destaca que, embora as atividades predominantes nestes locais ainda estão ligadas ao campo pode ser observado a ocorrência de mudanças no modo de vida das pessoas nesses lugares, com pessoas exercendo atividades que não mais se caracterizam como de áreas rurais.

Constatou-se que existe uma imbricação entre rural e urbano, manifesta na presença em áreas rurais, de representações do urbano. Porém, as “urbanidades” no rural, não denotam o fim desse rural, e sim nos leva a perspectiva, de que as pessoas vivem múltiplas territorialidades, que ora são urbanas e ora são rurais. Parece se configurar manifestações de territórios híbridos, nos quais urbano e rural interagem (SILVA, 2009, p. 157).

Sandriete Pessoa dos Santos (2016) ao descrever a cidade de Tefé, no município de Tefé, que se configurou no seu processo de formação e fundação nos moldes da colonização portuguesa, e que no ato de sua fundação recebe o nome de Vila de Ega seguindo os padrões da época determinados pela Coroa portuguesa. A criação da vila não estava baseada na ideia de urbanismo, mas na ideia de urbanidade como elemento civilizacional (SANTOS 2016, p. 79).

Em contrapartida, tem-se a ausência de plano, em espaços transformados em vila. Neste caso a Vila de Ega se organizou de frente para o lago do mesmo nome, em função da igreja e dos ditames da colonização, configurando-se numa estrutura precária de habitações construídas ao acaso (SANTOS 2016, p. 101).

Thiago Guimarães Franco (2016), ao estudar a cidade de Tonantins e sua vila de São Francisco de Tonantins a partir de seus papéis na produção da rede urbana da Região do alto Solimões no Amazonas, destaca a questão social na classificação do lugar onde vive, ou seja, é a sociedade que vai determinar a denominação daquele núcleo como vila, povoado ou comunidade. Ele vai dizer que

as pessoas não reconhecem São Francisco de Tonantins enquanto vila ou área rural – mas sim como um dos nove bairros da cidade (FRANCO, 2016, p.54).

Para a população tonantinense a denominação “vila” está associada a essa condicionante histórica. E ainda hoje é dada a parte da cidade localizada nas margens do Solimões [...] Ou seja, quando se ouve algum tonantinense falar em “vila”, é mais provável que ele esteja se referindo a sede municipal do que a São Francisco de Tonantins (FRANCO, 2016, p. 54).

Sthephano Mhae Alves Fernandes (2017) nos traz estudos sobre o cotidiano da Vila de Caiambé no município de Tefé mostrando as relações mantidas com as comunidades dentro do que o autor conceituou como microrregião do Caiambé. Ele mostra a importância e a funcionalidade desta vila na estruturação de uma rede urbana e a relação com as comunidades ao entorno. Neste estudo ele destaca a centralidade que a vila representa para a região onde se situa.

Neste imenso território Amazônico é possível haver outras Vilas ou Comunidades desenvolvendo múltiplas relações urbanas com centros maiores e se destacando por sua funcionalidade na rede urbana. E mensura-se estes pequenos embriões em formação urbana ou rural, pertencentes a uma estrutura maior a qual estão inseridos (FERNANDES, 2017, p. 171).

FERNANDES (2017) descreve uma vila com atividades fortemente ligadas ao rural, porém com influência do urbano presente em seu modo de vida. Onde ele finaliza dizendo que as vilas têm dinâmicas urbanas tão importantes e desenvolvidas quanto as cidades pequenas. E pelas Vilas também é possível compreender a urbanização contemporânea na Amazônia na sua complexidade (FERNANDES, 2017, p. 172).

Janderson Meireles Bezerra (2018), trata sobre a Vila de Copatana, localizada na microrregião do Alto Solimões e que pertence ao município de Jutai. Seu estudo descreve por meio das redes comerciais de pesca o papel da vila na estruturação da rede urbana desta região. Ele conclui que a Vila de Copatana é um importante centro não apenas para as redes comerciais de pesca, como também de outras redes como a do garimpo e dos peixes ornamentais. Ele vai dizer que tais redes comerciais possuem fixos e fluxos que estão diretamente conectados (ou são partes) da rede urbana da microrregião do Alto Solimões/Amazonas (BEZERRA 2018, p. 122).

Pedro Pontes de Paula Junior. (2018) traz uma contribuição importante e atual sobre a dinâmica urbana nesta região do Brasil, ao analisar a urbanização da Amazônia a partir do papel assumido pelas vilas, em seu estudo de caso sobre a sede

espiritual da Irmandade da Santa Cruz, a Vila Alterosa do Juí, no município de Santo Antônio do Içá, na microrregião do alto Solimões. Uma vila com sua fundação ligada a religiosidade, influenciada pela igreja católica nas décadas de 1970 estabelece uma centralidade não somente no aspecto econômico como também nas relações sociais e religiosas para a região que se insere. O autor atribui à falta de referências e as dificuldades logísticas as possíveis interpretações simplificadas das vilas.

Devemos considerar que a rede urbana não é composta somente de grandes nós, pois nela também estão inseridos os pequenos segmentos como as vilas, que assim como qualquer outro ponto, desempenha funções importantes dentro da rede. As vilas não estão totalmente isoladas ou alheias às contradições da modernidade, pois nelas identificamos as contradições do rural com o urbano onde o modo de vida ribeirinho convive com o urbano (PAULA JUNIOR, 2018, p. 129).

Percebemos então que há várias pesquisas que discutem e reforçam a ideia da Amazônia urbanizada e que, de certa maneira, o que podemos observar em todas elas, é a preocupação que há com o fenômeno urbano na região. É importante observar também o papel da pequena cidade e das vilas nesse processo de expansão urbana. Por mais que não possamos admitir haver uma totalidade de uma Amazônia urbanizada, é importante considerar que há um processo de urbanização em curso e que é interessante para ser incorporado nas políticas públicas, nas políticas territoriais, e considerar também as particularidades da região que não se resume apenas na floresta urbanizada ou na floresta mais rural.

Como salienta SCHOR (2013), conhecer a realidade urbana da Amazônia é sem sombra de dúvida de extrema importância para se compreender os diversos processos contraditórios da modernização que chegam, se instalam e modificam toda uma realidade muitas vezes secular (SCHOR, 2013, p. 68). Porém o que está mais visível entre todos os autores locais, é a unanimidade no que tange a compreensão do urbano na Amazônia, todos concordam que não é uma tarefa fácil uma descrição mais detalhada, pois esta região do país comporta inúmeras características locais, o que torna o modo de vida diferente em cada parte desse imenso emaranhado de rios e floresta. E no que se refere ao local específico, a falta de referências, as dificuldades de acesso e as particularidades de cada região do território se destacam como obstáculo para o desenvolvimento de estudos voltados às vilas e à estrutura da rede urbana da Amazônia.

CONSIDERAÇÕES

Percebe-se que o debate sobre a urbanização da Amazônia é bastante amplo e complexo, muitos autores tentam mostrar os aspectos intrínsecos à realidade amazônica para justificar essa vida urbana pensada para a região amazônica. Porém é importante pensar essa urbanização não apenas como estrutura, mas também como modo de vida. Sabe-se que devido a imensidão do território amazônicos as dificuldades de acessibilidade também são imensas, mas é interessante pensar que a evolução tecnológica dos últimos anos vem proporcionando uma nova dinâmica na conexão entre as cidades amazônicas, o que torna essa rede urbana cada vez mais evidente. Para tanto, também é possível inserir as vilas como pertencente a essa rede urbana, mas não se pode afirmar aqui que uma vila situada no interior da Amazônia, mesmo ela estando na região metropolitana, pertença ao urbano da grande cidade.

O que tentamos mostrar são as novas formas de organização sócio espacial que vêm se configurando atualmente no Norte do Brasil, até pelo fato da região está relacionada a um passado de estagnação. As *vilas* vivem um período de novas dinâmicas de ocupações e novas formas de fundação, onde o incentivo para seu desenvolvimento está na sua organização econômica e social, que apresentam novas formas de divisão do trabalho. Portanto essas vilas localizadas no interior do Estado do Amazonas, possuem sim algumas características de cidade, mesmo que em pequena escala. Identificamos nestas vilas o rural e o urbano evidenciando as novas formas de povoamento que a Amazônia vive na atualidade. O que era uma vila no período colonial brasileiro ou do período de implantação das rodovias na Amazônia, não pode ser mais descrito nos dias de hoje. Precisamos repensar o papel das vilas e considerar sua centralidade e uma relativa autonomia econômica. As vilas, em geral, ganharam novas características na dinâmica da vida social, o que nos faz pensar o rural e o urbano de outra maneira e pensar a vila com função de cidade na região que se insere.

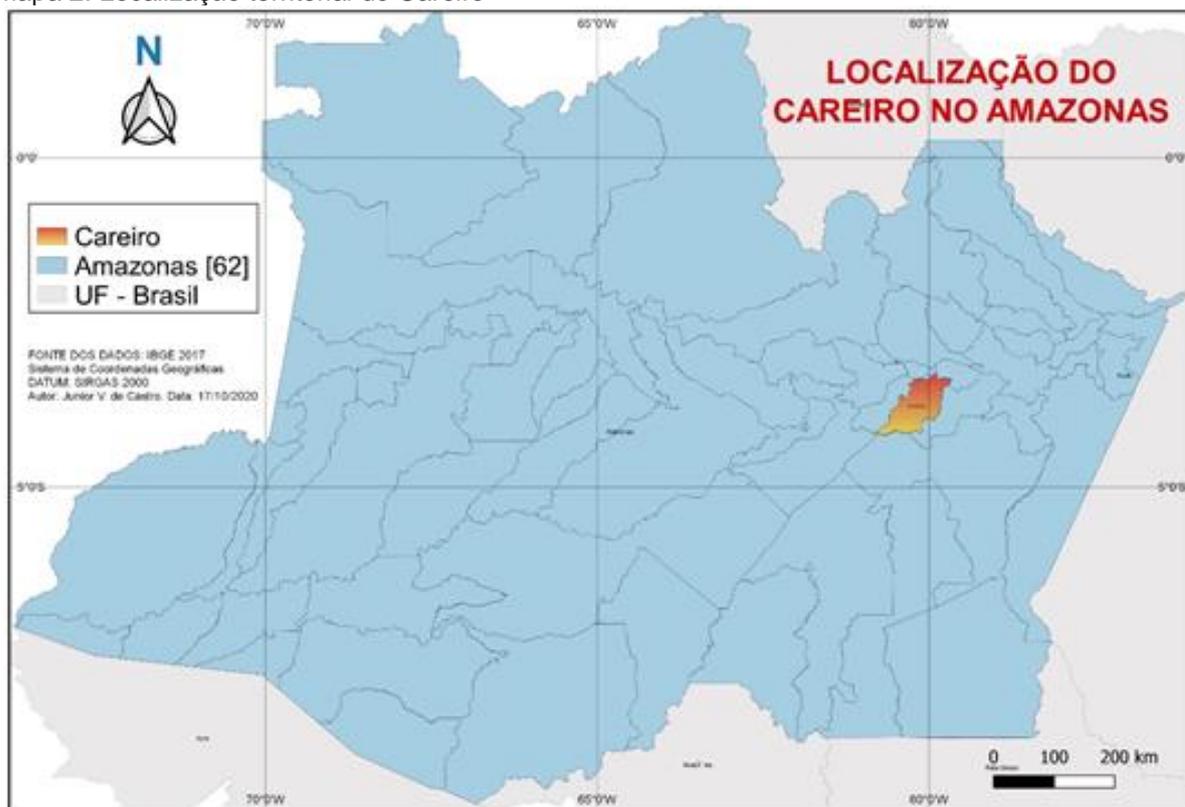
2. O URBANO E A URBANIZAÇÃO DO CAREIRO NO CONTEXTO AMAZÔNICO

Escrever sobre os municípios que compõem a Amazônia brasileira não é uma tarefa fácil, pois existem poucos documentos históricos principalmente com relação aos processos de formação de suas sedes. Os inúmeros municípios que compreendem a imensidão amazônica apresentam muitas particularidades em virtude

das características socioambientais e históricas presentes nas regiões. Na Amazônia, diversos fatores naturais convergem para que cada parte do território apresente singularidades. Além dos aspectos naturais e sociais, existe a falta de registros que possam servir de fonte e base de orientação para uma possível descrição fiel de seus processos.

O município do Careiro apresenta particularidades desde sua fundação, a começar pelo nome da sede que foge da regra que determina que a sede deveria ter o mesmo nome do respectivo município. Seu processo de formação é singular, e mesmo pertencendo à Região Metropolitana de Manaus, sua descrição está longe de homogeneizar os demais municípios. Segundo dados da Prefeitura Municipal do Careiro, o território que hoje compreende o município do Careiro tornou-se um distrito de Manaus em 1938, através do Decreto-Lei nº 176, o qual criou em conjunto outros diversos distritos e municípios no estado do Amazonas. E somente em 1955 ocorreu a emancipação política e territorial do Careiro, que recebeu o status de município, mesmo ato que este foi desmembrado do município de Manaus e passou a ser município autônomo.

Mapa 2: Localização territorial do Careiro



Fonte dos dados: IBGE 2017. Autor: Castro J. V. de. 2020

No ano 1955, Hilgard O'Reilly Sternberg desenvolvia na região que hoje (2019) compreende o território do Careiro-da-Várzea seu trabalho de pesquisa intitulado "A água e o homem na várzea do Careiro", no qual descreveu algumas características do processo de ocupação do Careiro e citou um pouco dessa história de idas e vindas da municipalidade do Careiro.

Mudou várias vezes a situação político-administrativa da região estudada. Quando iniciamos a pesquisa a região do Careiro fazia parte do distrito homônimo, existente desde 1938 e integrante do município de Manaus. Em 1955, quando terminávamos a redação do trabalho, foi criado o município do Careiro, compreendendo a ilha do mesmo nome, áreas de terras firmes na região do Autaz Mirim, ao Sul, e as várzeas intervenientes. A sede permaneceu inicialmente no sítio da antiga vila do Careiro, e o pequeno grupo de casas, passou, de acordo com a nomenclatura censitária brasileira, a fazer jus à descrição de "cidade". Em 1977 a sede foi transferida para a terra-firme, no Km 102 da estrada BR 319, Manaus-Porto Velho. Dez anos depois, desdobrou-se o município, permanecendo a sede de uma municipalidade no mesmo local da terra firme, mas arrogando a si o nome tradicional do antigo distrito. A sede da outra voltou para o local a beira-paraná e, numa afirmação da "varzianidade" deste município e dos interesses comuns de seus habitantes, foi escolhido o atual nome Careiro-da-Várzea (STERNBERG, 1998, p. LIV).

STERNBERG (1998) cita que, em 1877, parte dos imigrantes nordestinos que chegavam a Manaus fixaram-se em Careiro, dando início ao povoamento da região. Destaca que, em 18 de março de 1889, chegaram 139 famílias com 849 pessoas provenientes do estado do Ceará. Então o governo do Amazonas criou as colônias Santa Maria, no atual distrito de Janauacá, e 13 de Maio, na região do Cambixe no atual município de Careiro-da-Várzea, para fixar o grande número de nordestinos que vieram para esta região. A colônia 13 de Maio, inaugurada a 9 de maio de 1889, foi o marco inicial do Município do Careiro.

Eis que se inaugura, mansamente, uma nova fase no Careiro: a dos cearenses. A grande seca de 1877-79 despejou na Hiléia multidão de nordestinos. A maioria tomou rumo dos altos rios. Um que outro talvez se deixasse ficar pelas várzeas da região do Careiro e alguns poucos para ali refluiriam, desenganados de "enricar" na aventura da borracha. Seriam os primeiros cearenses no Careiro. Seu pequeno número, os isolamentos dos primeiros tempos não lhes terão propiciado operar grandes transformações na paisagem. Mas, chegarão a prosperar e, pelos tempos fora, a promover o desenvolvimento da região (STERNBERG, 1998, p. 128).

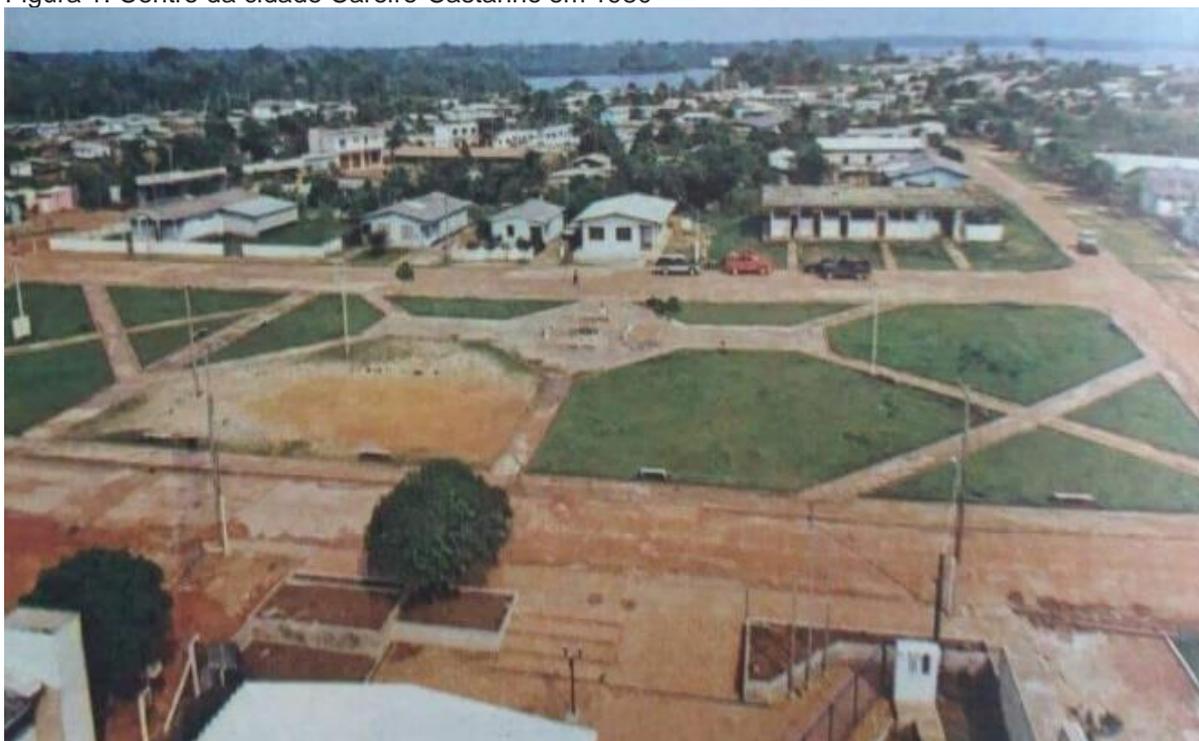
STERNBERG (1998) afirma que com o passar do tempo, com seu crescimento, a colônia 13 de Maio se transforma em vila e recebe o nome de Careiro. Depois, a vila do Careiro passa a ser um distrito de Manaus. Esse distrito foi criado pelo Decreto Lei Estadual nº. 176, de 1º de dezembro de 1938 que criou alguns distritos no Estado do Amazonas. O distrito Careiro, em 19 de dezembro de 1955, foi

desmembrado de Manaus, passando à categoria de município, pela lei estadual nº. 99, mas a instalação do município só ocorreu em 29 de janeiro de 1956.

De acordo com o texto do histórico do Careiro, disponibilizado pela prefeitura municipal, de autoria desconhecida, pelo mesmo ato de emancipação, citado anteriormente por STERNBERG, a vila do Careiro, então sede do lugar, é elevada à categoria de cidade. Por estar localizada numa região de várzea e sofrer todos os anos alagações no período de cheia do rio Solimões, a sede foi transferida em 1977 para uma área de terra firme, situada no km 102 da recém-construída BR-319, pela Lei 05 de 19 de fevereiro de 1972 e emenda nº 01 de 15 de março de 1972.

Esta transferência foi efetivada no dia 29 de maio 1977, sendo que a nova cidade do Careiro foi oficialmente inaugurada no dia 13 de maio de 1978, com a festa da padroeira. Então passou a abrigar o principal núcleo urbano do município. Segundo o Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável da Amazônia – IDESAM, essa mudança alterou também sua característica de tipicamente ribeirinha para uma cidade de terra firme, dinamizando sua economia a partir da estrada recém-construída (IDESAM, 2018, p. 112).

Figura 1: Centro da cidade Careiro-Castanho em 1980



Fonte: Setor de Tributos da Prefeitura Municipal do Careiro 2019

A sede do município recebe o nome de Castanho, curiosamente não recebeu o mesmo nome do município. Segundo informações de moradores esse

nome tem origem devido ao rio que banha a cidade. Já o porquê esse rio recebeu esse nome, não obtivemos essa informação. O município é popularmente chamado de “Careiro-Castanho”, em alguns mapas ou em listas de nomes dos municípios do Amazonas é possível encontrá-lo escrito desta forma, mas oficialmente o nome do município é Careiro. Acredita-se que chamá-lo de Careiro-Castanho também é uma forma de evitar ser confundido com o município homônimo de Careiro-da-Várzea.

2.1. O Careiro no aspecto político administrativo atual

Conforme informações da Secretaria Municipal de Infraestrutura, o território municipal está dividido atualmente (2019) em cinco distritos: Araçá, Anvéres, Janauacá, Mamori e Purupuru. Porém nessa secretaria não há nenhum mapa que mostre os limites destes distritos. O que se pode apurar é que essa divisão distrital atual apresenta uma divergência entre os dados contido nesta secretaria municipal, que classifica o Careiro dividido em 5 distritos, e os dados do IBGE que reconhece oficialmente no Careiro a existência de apenas 2 distritos: Janauacá e Purupuru. Os quais também não possuem nenhum mapa no banco de dados nem do IBGE e nem na prefeitura que apresente tais limites.

Segundo informações repassadas pelos representantes do IBGE no Careiro, isso acontece pelo fato da prefeitura ainda não ter oficializado essa divisão em cinco distritos junto a este órgão, pois, segundo esses representantes não há nenhum documento oficial fornecido pela prefeitura que apresente os limites e áreas de abrangência desses distritos. O que poderia de alguma maneira facilitar a atuação do governo municipal e demais órgão governamentais no interior do município.

A cidade se desenvolveu timidamente ao longo dos anos. Em 1980 ainda era popularmente chamada de Vila do Careiro. No dia 25 de fevereiro de 1982, o governo do estado do Amazonas criou novos municípios e redistribuiu o território de outros. O município do Careiro perdeu uma parte do território que compreende hoje o município de Manaquiri e logo em seguida metade do distrito de Janauacá (parte que passou a pertencer ao município de Manaquiri) e ganhou o território do Murumurutuba, Autaz Mirim até o Murutinga que antes pertenciam a Autazes. A parte da BR 319 que está dentro do município do Careiro vai do km 12 até o km 175. É um dos trechos da rodovia que desde os anos 2000 vinha recebendo manutenção constante com serviço de tapa buracos, e a partir do ano de 2017 vem sendo recuperado e pavimentado.

Figura 2: Área urbana do Careiro-Castanho no ano 2000



Fonte: Google Earth, acesso 2019

O município Careiro ocupa uma área territorial total de 6.096,210 km², comparando a outros 62 municípios no Estado se coloca na posição 46^o. Está localizado na 7^o sub-região Rio Negro/Solimões. Limita-se com os Municípios de: Manaquiri, Careiro-da-Várzea, Autazes e Borba. A figura 2 mostra a área territorial da cidade no ano 2000, já apresentando um significativo crescimento, porém se considerarmos os 18 anos passados, podemos dizer que foi um crescimento lento. Mas que condiz com a realidade das cidades amazônicas.

No ano de 2008, Cláudio Gomes da Victória desenvolveu sua dissertação de mestrado pela Universidade Federal do Amazonas – UFAM, na qual faz uma análise sobre as dificuldades enfrentadas pelos professores da rede municipal de ensino nas zonas rurais/ribeirinhas do Careiro, neste estudo ele descreveu algumas características do município onde destaca a falta de infraestrutura e de acesso às 72 comunidades locais. Neste período a população total do município girava em torno de 24.499 mil habitantes, (segundo estimativa do IBGE em 2008) estando a grande maioria na zona rural. O autor também faz uma breve descrição da sede municipal.

A cidade do Castanho conta hoje com uma infraestrutura urbana dotada de um hospital, duas escolas estaduais, duas escolas municipais, duas creches mantidas pela Sociedade Civil Pio Lanteri (entidade representativa da Congregação Religiosa Oblatos de Maria Virgem), uma rádio FM (Rádio

Castanho), uma rede de comércio local e uma agência bancária, lanchonetes, bares, restaurantes, dois hotéis e três pousadas (VICTÓRIA, 2008, p. 20).

O principal acesso ao município já era feito via BR319, nos ônibus que saíam diariamente do município do Careiro-da-Várzea ao preço de 5 reais a passagem. Mas também esse acesso era feito por barcos “recreios” que saíam do porto de Manaus às segundas e sextas 18:00 horas e chegavam no porto da cidade do Castanho às 4:00 horas do dia seguinte pagando-se 8 reais pela passagem, com o jantar incluso. Porém o recreio era utilizado na grande maioria pelos comerciantes para o transporte das mercadorias para seus comércios na cidade.

Ao se referir à economia, o autor citou a falta de uma fonte de recursos consolidada, seja na agricultura, na pecuária ou em outras atividades extrativistas. Portanto não existia e ainda não existe geração direta de empregos em setores que não estejam ligados aos órgãos públicos e ao comércio, que eram os maiores empregadores do município em 2008 e continuam sendo em 2019.

A cidade do Castanho, possuía até meados da década de 1990 além do centro, apenas quatro bairros: Vista Alegre, inicialmente chamado de “bairro das palhas”, pois, para lá iam morar aqueles que não tinham condições de cobrir suas casas com alumínio e por isso as cobriam com palhas (VICTÓRIA, 2008), o bairro Novo, o bairro Novo Horizonte e o Centro. Um fator tipicamente relacionado ao fluxo de pessoas e a dinâmica comercial era que a população da cidade se referia ao centro como vila, isto é, os moradores dos bairros ao se deslocar para o centro da cidade diziam que iriam até a vila. Este autor também enfatiza que:

A partir dessa mistura de culturas, representada pelo índio e pelos imigrantes em sua maioria advindos do Nordeste, mas também do Sul, a história do município do Careiro, assim como a de tantos outros, nos ensina a lição do reconhecimento de que é na diferença que nos constituímos enquanto cidadãos, enquanto seres humanos, e enquanto sujeitos da história do nosso município, de nosso estado, de nosso país. História esta que é inescapavelmente multicultural (VICTÓRIA, 2008, p. 20).

Em 2019 a cidade encontra-se dividida em sete bairros. Sendo considerados bairros urbanos aqueles que estão localizados dentro dos limites físicos da cidade, são eles: Vista Alegre, Nova Esperança, Novo Horizonte, Sebastião Borges, Centro, Bairro Novo e Distrito. E dois Bairros rurais por serem considerados integrantes à cidade, porém estão fora dos limites dela: Projeto de Assentamento Panelão e Taquarinha, ambos assentamentos agrícolas que comportam numerosas famílias de agricultores. Apesar de ter sido planejada para existir naquele local, a

cidade Careiro-Castanho não dispôs inicialmente de infraestrutura adequada, principalmente na parte ligada ao saneamento básico, desde sua fundação até os dias atuais boa parte do esgoto doméstico está direcionada para o rio ou para os igarapés que cortam a cidade.

Figura 3: Cidade Careiro-Castanho 2019



Para se chegar à sede municipal (saindo de Manaus), é preciso que se faça a travessia de balsa, que em carro particular pequeno se paga 35 reais por trecho, ou lanchas onde se pago 10 reais individualmente até a margem direita do rio Solimões, conhecido popularmente como Porto do Careiro, Quilômetro Zero ou Gutierrez. Após essa travessia é possível dispor de transportes alternativos, o ônibus da empresa Aruanã Transporte LTDA que sai do Porto, ainda no município de Careiro-da-Várzea, com o preço da passagem em 25 reais, as 7:30 e 13:30. Há também os micro-ônibus, pertencentes a uma cooperativa local, que saem de hora em hora pagando 20 reais e os táxis que saem assim que completam a lotação de 4 passageiros com preço estipulado em 30 reais. A viagem é feita pela rodovia BR319, um trajeto de 102 km bem pavimentado o que torna a viagem mais rápida feito em média no tempo de 1 hora e 30 minutos. Comparado a anos anteriores, até meados de 2005 com a estrada praticamente intrafegável esse mesmo trajeto feito de ônibus durava em média entre 3 e 5 horas. Uma viagem em que as pessoas chegavam a seu destino completamente sujas de poeira em dias ensolarados ou de lama em dias chuvosos.

Figura 4: Centro da cidade Careiro-Castanho em 2019



Fonte: Setor de Tributos da Prefeitura Municipal do Careiro 2019

De acordo com o estudo do IDESAM, em 2018 o Careiro possuía 22% de seu território destinado a assentamentos do INCRA e terras indígenas, com um total de 133.700 ha. O estudo mostrou que não há unidades de conservação neste município. Desse modo, 11 assentamentos ocupam 19% do território, no qual a maior parte da área é destinada para projetos agroextrativistas. Destes assentamentos o que apresenta forma de aglomerado e a maior concentração de pessoas é o P.A. Panelão, na margem direita do Rio Castanho, o que caracteriza este como bairro rural pertencente à cidade.

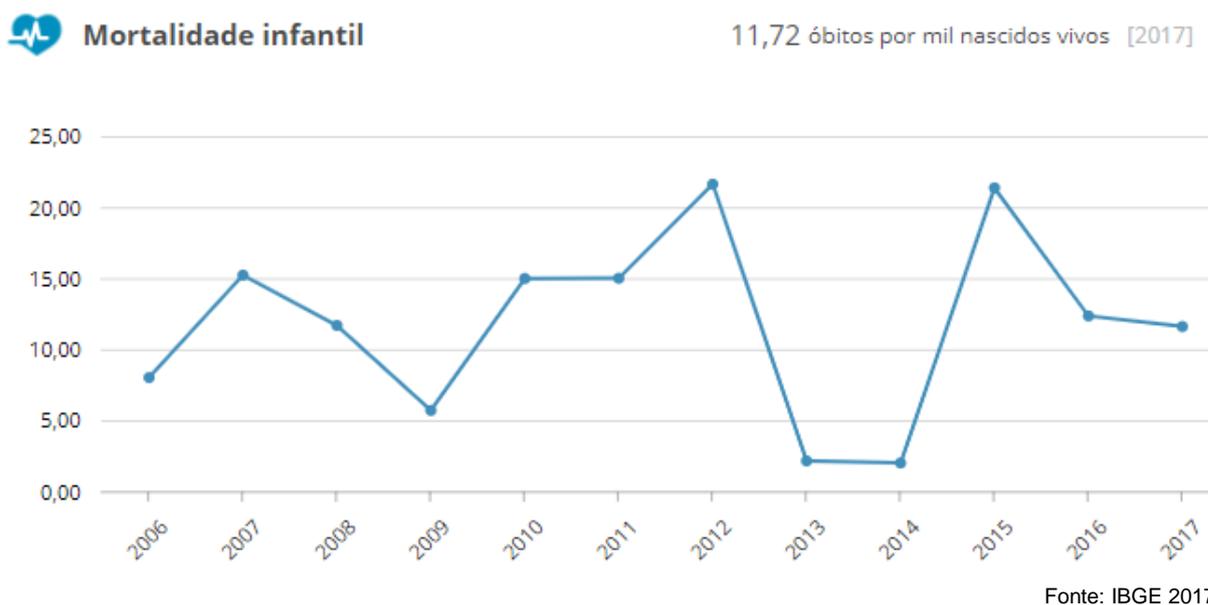
Gráfico 1: Índice de desenvolvimento humano do Careiro Castanho



Fonte: IBGE 2017

De acordo com a última estimativa populacional, divulgada em 2020 pelo IBGE, a população do Careiro está estimada em 38.348 habitantes com 71% vivendo na zona rural, apresentando a densidade demográfica de 5,37 habitantes/km². No entanto, a população urbana vem crescendo significativamente e mais do que dobrou nos últimos 20 anos. O IDH elevou-se de 0,24 em 1991 para 0,56 em 2010 e saiu da categoria “muito baixo” para “baixo”, mas ainda assim, mantém-se abaixo da média do Amazonas e do Brasil (IDESAM, 2018, p. 112). A estrutura formal dedicada à gestão ambiental no município é formada pelos conselhos de meio ambiente (COMDEMA) e de Desenvolvimento Rural Sustentável (CMDRS), ambos vinculados a Secretaria Municipal de Produção Rural, Pesca, Turismo e Meio Ambiente. Apesar desses conselhos existirem, atualmente estão inativos. O fundo municipal de meio ambiente possui uma conta e está recebendo recursos oriundos de multas municipais (IDESAM, 2018, p. 112).

Gráfico 2: Mortalidade infantil no Careiro Castanho



No que se refere a infraestrutura urbana relacionada à saúde, a cidade está servida de 01 (um) hospital e três postos de atendimentos, os chamados postos de saúde. A taxa de mortalidade infantil em 2017 esteve na média de 11,7 para 1.000 nascidos vivos. As internações devido a diarreias foram de 0.4 para cada 1.000 habitantes. Comparado com todos os municípios do estado, o Careiro fica na posição 49 (IBGE, 2017). Durante a pandemia da Covid-19, o município registrou até o 19 de janeiro de 2021, 2.701 casos confirmados, 29 óbitos e 22 pacientes internados com

complicações em seu quadro clínico (SEMSA CAREIRO). A maioria dos casos de infecção foi tratado no próprio município, somente casos muito graves que dependiam de internações em UTI eram encaminhados para Manaus.

Figura 5: Área urbana do Careiro em 2019



Fonte: Francisco das Chagas 2019

A figura 05 mostra um panorama da cidade em 2019, com destaque à parte central. A sede municipal, assim como as vilas do município até 2019 não possui rede de esgoto, bem como as ruas ainda carecem de melhorias tanto na pavimentação quanto serviço de meio-fio e calçamento. A cidade apresenta apenas 14.4% de domicílios com esgotamento sanitário adequado, 11.4% de domicílios urbanos em vias públicas com arborização e 23.1% de domicílios urbanos em vias públicas com urbanização adequada, ou seja, a presença de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio (IBGE, 2017).

O abastecimento de água é feito 24 horas através de uma rede interligada a 7 poços artesianos distribuídos pela cidade. A qualidade da água é considerada pela maioria da população como ótima por não apresentar resíduos e ter uma boa coloração. Não há captação diretamente do rio como acontece nas grandes cidades. A coleta do lixo doméstico é feita através de 02 “caminhões lixeiros” comprados em 2018, antes essa coleta era feita em caçambas da prefeitura. O que ainda não mudou foi o destino do lixo, que é jogado em um lixão distante 7 km da cidade sem o devido tratamento.

Na parte ligada à educação, a cidade possui duas escolas estaduais funcionando, um Centro de Ensino de Tempo Integral – CETI em construção, quatro escolas municipais e duas creches. Na zona rural há mais 02 escolas Estaduais (Purupuru e Araçá) e 40 escolas da rede municipal distribuídas em diversas comunidades do território. A taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade é de 88,6 %, no Estado ocupa a posição 37º. A nota no IDEB dos anos iniciais do ensino fundamental em 2017 foi 4,8, no Estado o Careiro ocupa a posição 20º. O IDEB dos anos finais do ensino fundamental é 4,2 no Estado encontra-se na posição 22º (IBGE, 2017). A cidade conta ainda com uma rádio FM (Rádio Castanho), uma agência dos Correios, Duas agências bancárias (Bradesco e Caixa Econômica), uma lotérica e uma rede ampla de pontos comerciais como lanchonetes, bares, restaurantes, drogarias, três hotéis e quatro pousadas e um mercado municipal. É um dos poucos municípios do Amazonas que possui um estádio de futebol. Sua inauguração aconteceu em 6 de setembro de 1992.

Figura 6: Estádio Municipal do Careiro em 2019



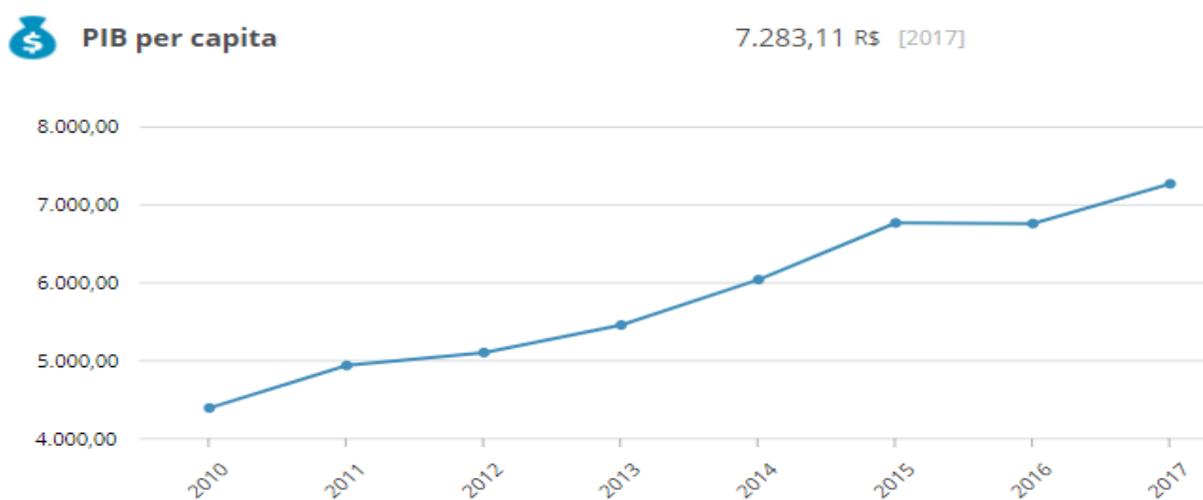
Fonte: Francisco das Chagas 2019

Além do estádio, como opção para os praticantes de esportes, a cidade ainda conta com 10 quadras poliesportivas, 02 campos de grama sintética, 02 campos de areia e 03 campos de terra distribuídos por várias partes da cidade. Alguns desses lugares estão necessitados de manutenção, e incentivo do governo que não promove competições oficiais para este público. São espaços de entretenimento muito importantes para uma população que não dispões de muitas opções de lazer, pois nas cidades do interior a administração pública não prioriza a prática esportiva, o que

de certa maneira poderia trazer benefícios à saúde e a qualidade de vida da população.

Em se tratando da economia do município, o governo municipal e o comércio ainda são os dois setores responsáveis pela maior parcela de geração de renda, tanto na sede como nas vilas localizadas no território. Apesar de ter nas vilas e outras localidades muitas atividades ligadas à agricultura, à pecuária ou outras atividades comerciais, a economia do município ainda está longe de ser destaque para o Amazonas. De acordo com o IBGE (2017), o salário médio mensal era de 2.2 salários mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação à população total era de 3.9%. São números ainda muito baixos para um município que está ligado fortemente à capital e faz parte da sua Região Metropolitana.

Gráfico 3: Produto Interno Bruto do Careiro Castanho



Fonte: IBGE 2017

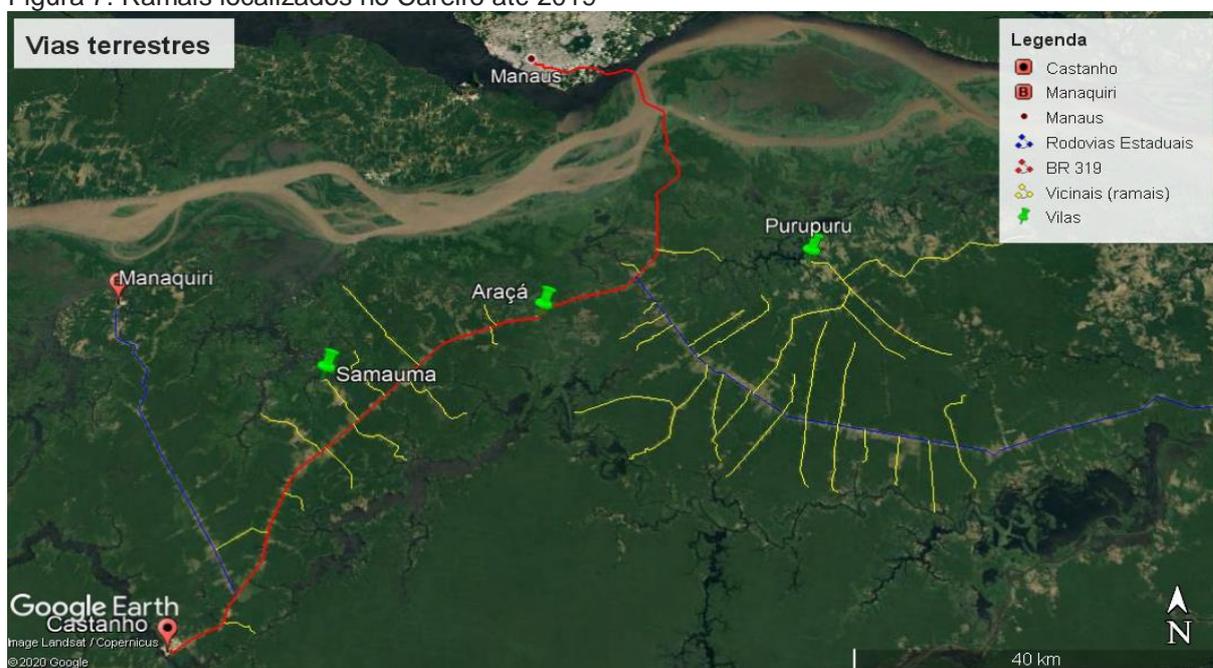
Na comparação com os outros municípios do estado, o Careiro ocupava a posição de número 4 dentre os 62 no que se refere aos empregados formais. Porém o PIB per-capita 6.543,75 R\$, comparando a outros municípios no Estado está em 48º com percentual das receitas oriundas de fontes externas em 95,6 % (IBGE, 2017).

Desde 2013 são realizados investimentos em serviços de reforma de prédios públicos da cidade, das vicinais e em programas de incentivo à piscicultura. Estes resultados também têm como embasamento o estudo realizado pelo IDESAM, que fez uma análise ambiental e socioeconômica dos municípios sob influência da BR 319 em 2018. Um estudo que buscou apresentar o perfil socioeconômico e ambiental dos 13 municípios sob influência da BR-319 trazendo informações sobre ordenamento

territorial, indicadores socioeconômicos, uso da terra e produção rural para estes municípios, visando compreender o contexto regional a qual a BR-319 está inserida.

Se trata de um estudo bem detalhado e que serve de parâmetro para a compreensão das dinâmicas sociais e econômicas dos municípios em questão. Além disso, o estudo apresenta um perfil resumido de cada um dos 13 municípios e contextualiza sua importância e posicionamento através de comparações com outros municípios do Amazonas, da Amazônia Legal e de outras regiões do Brasil. O desenvolvimento desse estudo está embasado em expedições e visitas ao longo da BR-319 e utilizando dados secundários, artigos científicos e jornalísticos, além de informações obtidas em entrevistas (IDESAM, 2018. p. 8).

Figura 7: Ramais localizados no Careiro até 2019



Fonte: Google Earth, acesso 2019

Em 2017, o IDESAM identificou vários outros investimentos em infraestrutura em andamento, estes dedicados à pavimentação das ruas da cidade e das vilas. Porém, em 2019 as vilas ainda não tinham recebido esses serviços. Grande parcela dos investimentos em infraestrutura na zona rural foram destinados ao asfaltamento e manutenção dos ramais.

Das mais de vinte vias vicinais encontradas no município, até então apenas cinco ganharam recapeamento asfáltico nos últimos anos, são eles: ramal da Cabeceira do Janauacá, ramal do Samaúma, ramal do Mamori, ramal do Anvéres e ramal do Purupuru, os outros apenas receberam o serviço de terraplanagem, tais

serviços representam melhorias que contribuem de forma significativa no escoamento da produção rural destas localidades durante o período menos chuvoso, pois no período chuvoso o tráfego de veículos fica bastante comprometido nas vias que ainda não têm asfaltamento. Mesmo que a produção em cada um destes ramais seja pequena, para muitas famílias esta produção representa a única fonte de renda. O Careiro por ser um município localizado na Região Metropolitana de Manaus poderia apresentar índices mais elevados no que se refere a sua estrutura econômica.

Criada pela Lei Complementar nº 52/2007 com o objetivo de integrar os municípios Manaus, a Região Metropolitana de Manaus (RMM), de início foi composta pelos municípios de Presidente Figueiredo, Novo Airão, Iranduba, Manacapuru, Rio Preto da Eva, Itacoatiara e Careiro-da-Várzea. Em 2009 uma nova lei acrescentou à RMM, mais cinco municípios (Autazes, Careiro Castanho, Itapiranga, Manaquiri e Silves). A partir de então o Careiro passou a fazer parte da Região Metropolitana de Manaus, região essa criada com o propósito de desenvolver integralmente os municípios e estabelecer uma relação mais direta destes com a metrópole Manaus.

Os benefícios de pertencer a RMM até então ainda são pequenos, ou pouco significativo no que se refere ao desenvolvimento econômico do Careiro, se compararmos com o município de Iranduba que há poucos anos foi ligado à metrópole através da Ponte Rio Negro, e que atualmente recebe os reflexos dos grandes empreendimentos da cidade sobre seu território, não só no que diz respeito às ações do governo, como de empresas privadas do ramo da habitação. Parte dessa pequena integração do Careiro com a metrópole Manaus pode ser atribuída a fatores característicos da região amazônica como as distâncias e o acesso entre a capital e a sede desses municípios. O que se pode perceber é que nos últimos dez anos, ou seja, desde que passou a pertencer oficialmente à RMM, o governo municipal, em parceria com o Estado, vem investindo na mecanização agropecuária, para atender e desenvolver a produção em todos os ramais dos distritos de Purupuru, Mamori e Janauacá, onde se encontram grande parte dos horticultores, fruticultores e piscicultores do município. Um dado significativo, segundo a secretaria de infraestrutura do município, é que cerca de 90% das comunidades locais possuem acesso à energia elétrica em todas as residências, graças ao programa “Luz para Todos” do governo federal em parceria como o governo local.

Em 2018 o IDESAM identificou no município do Careiro a existência de um potencial turístico ainda em desenvolvimento. Em 2019, no município havia 27 empreendimentos entre hotéis de selva e pousadas distribuídos por várias partes do território municipal, localizados principalmente às margens dos principais rios da região. Tais empreendimentos oferecem diversas atividades para o visitante, tanto de fora como do próprio local, de modo a promover o contato direto com a natureza para poder desfrutar das belezas escondidas em meio a floresta. Recentemente o Careiro foi bem avaliado pelo Ministério do Turismo, dado o crescimento econômico do setor (IDESAM, 2018, p. 111).

Figura 8: Hotel de selva no rio Juma



Fonte: secretaria de Turismo da Prefeitura Municipal do Careiro 2019

Além do turismo, o município vem buscando desenvolver o setor de movelaria, sendo que já existem 17 empreendimentos, mas ainda não se encontram regularizados. Segundo o IDESAM, dada a sua vocação agrícola e proximidade de Manaus e seu grande mercado consumidor, “o município deveria direcionar melhor a sua produção, de forma a atender as demandas da capital, que importa diversos produtos de outras regiões” (IDESAM, 2018, p. 112).

Referente ao processo de produção rural, um dado negativo apontado pelo estudo do IDESAM, mostra o Careiro na 5ª posição no ranking do desmatamento dos municípios da BR-319, com 112.690 hectares, aproximadamente 18% de seu território. Das áreas abertas, 20% estão tomadas por pastagens e outros 40% por vegetação secundária. O estudo ainda mostra que a arrecadação do setor primário

em 2014 foi um pouco acima de R\$ 42 milhões, crescendo 172% em 10 anos. Houve uma redução de 17% do rebanho bovino em 10 anos (15.448 cabeças de gado em 2016), sendo diferente da tendência geral dos demais municípios apresentados neste estudo (IDESAM, 2018, p. 112). A agricultura vem perdendo espaço, com isso a produção agrícola no Careiro nos últimos anos tem sido marcada por uma redução nas áreas de plantio e colheita, e aumento do valor da produção. A área total plantada vem diminuindo gradativamente, enquanto o total arrecadado em 10 anos cresceu 55%, atingindo R\$ 13,7 milhões em 2014. As principais culturas agrícolas do Careiro são mandioca, abacaxi, banana, melancia, mamão e laranja (IDESAM, 2018, p. 112).

2.2. Questões territoriais

No que se refere ao território propriamente dito, o projeto de lei Nº 93/2018 de autoria do Deputado Adjuto Afonso, em tramitação na Assembleia Legislativa do Amazonas (*até o setembro do ano de 2020 não houve progresso na votação desse projeto*), trata sobre a criação, a incorporação, a fusão e o desmembramento de municípios, nos termos do § 40 do art. 18 da Constituição Federal. Tal projeto, que após a realização de um estudo de viabilidade municipal e definição de limites geográficos, pode ser ou pode não ser aprovado. E se caso aprovado, representa para o Careiro o desmembramento dos Distritos de Janauacá e Purupuru, que juntos possuem uma vasta extensão territorial dentro do município e juntos também representariam uma perda significativa de território para o município. De acordo com o deputado autor do projeto, a elaboração do mesmo se justifica da seguinte forma:

“Note-se que o Estado do Amazonas devido suas dimensões encontra obstáculos naturais para a chegada de serviços públicos à população do interior, desta forma a população amazonense que padece do isolamento e dos poucos recursos disponibilizados pelos administradores dos municípios “mãe” possuem legítimo interesse de emancipar-se, buscando aproximar a administração pública das necessidades reais vivenciadas por este contingente populacional. Outro fator importante é o fato de o Estado do Amazonas possuir apenas 62 municípios e, por conseguinte ter sua participação nas verbas federais, como o FPM, FUNDEB e o SUS proporcionalmente menor que muitos Estados da Federação. Como é notório os Estados de Minas Gerais e Rio Grande do Sul possuem uma divisão política interna expressiva, e cada município garante para seu Estado representatividade na verba federal, o que possibilita que os recursos sejam melhores administrados e distribuídos, uma vez que são aplicados diretamente na localidade, complementando a receita corrente desses Estados. A frágil argumentação que fundamentou a edição da legislação vigente, de que a criação de municípios prejudica aos já existentes, não deve prosperar, tendo em vista que a prática tem demonstrado que a elevação à categoria de município tem sido fator de indiscutível desenvolvimento local, por vários motivos, dentre os quais se destacam a oferta direta ao cidadão de

melhores condições dos serviços de saúde, educação, ação social e infraestrutura básica. Resta claro, a real necessidade da emancipação dos municípios, garantindo aos mesmos a distribuição uniforme dos recursos, proporcionando a centenas de famílias a implementação de políticas públicas que garantam aos munícipes pleno direito a cidadania, a dignidade da pessoa humana, respeito aos valores sociais do trabalho, bem como, o pluralismo político, conforme previsão constitucional. A criação de novos municípios, obedecendo aos critérios constitucionais, permitirá um maior desenvolvimento local, pois as áreas geográficas serão menores e o poder público municipal terá melhores condições de planejar e implantar políticas públicas focadas no desenvolvimento, com a geração de emprego e renda aos cidadãos que estão instalados no seio do nosso Estado” (PROJETO DE LEI Nº 93/2018 p. 9).

No primeiro ato de distribuição territorial em 1946, o Estado do Amazonas na sua constituição definiu os seus municípios, mas o Supremo Tribunal Federal, declarou inconstitucional a formação dos seguintes municípios: Auatiparaná, Augusto Montenegro, Auxiliadora, Axinin, Caburi, Cacau Pirêra, Caiambé, Camaruã, Campina do Norte, Canumã, Caviana, Iauaretê, Ipiranga-Juí, Janauacá, Mocambo, Moura, Murituba, Osório da Fonseca, Puraquequara, Purupuru, Rosarinho e Sacambu, por não atendimento aos requisitos necessários à criação ou desmembramento de municípios (constituição da República, artigo 1º, § 4º).

Os critérios para criação de uma cidade que foram previstos no Decreto-lei n. 311/1938 eram a existência de população mínima de 1.000 habitantes e de no mínimo 200 domicílios. Uma lei complementar à Constituição dos Estados Unidos do Brasil de 1937 alterou estes valores, indicando como patamar inferior uma população de 10.000 habitantes, ainda que mantendo a referência a 200 domicílios, e acrescentou que desta população 10,0% deveriam ser eleitores, e deveriam representar cinco milésimos da receita estadual de impostos.

De acordo com o Art. 2º da lei complementar nº 1, de 9 de novembro de 1967, que estabelece que nenhum município será criado, preliminarmente, sem a verificação da existência, na respectiva área territorial ou na área territorial a ser desmembrada dos seguintes requisitos: a) população igual ou superior a seis mil habitantes; b) existência de núcleo urbano já constituído, dotado de infraestrutura, edificações e equipamentos compatíveis com a condição do Município; c) número de imóveis, na Sede do conglomerado urbano que sediará o novo município, superior à média de imóveis de dez por cento dos municípios do Estado, considerados em ordem decrescente os de menor população. Desta forma, se fez necessário a elaboração de um novo projeto para que a Casa Legislativa possa analisar as condições necessárias

à criação e/ou desmembramento das novas áreas para a instalação de novos municípios. Segundo FERNANDES (2017):

O tema sobre pequena cidade, é um assunto que ganha força, talvez pelo desconhecimento das mesmas, pela potencialidade em serem importantes para a rede urbana, pela dinâmica de relações econômicas com centros maiores e por sua capacidade de produção de produtos *in natura*. Estas e outras questões estão sendo discutidas em torno do papel das pequenas cidades no âmbito nacional (FERNANDES, 2017, p. 60).

O que podemos perceber é que se tais requisitos forem considerados fielmente, e se tratando das cidades sedes municipais, será muito difícil ou quase impossível de serem criados novos municípios no Amazonas, até mesmo boa parte dos já criados não poderiam existir, já que nem mesmo a maioria das sedes municipais já existentes no Estado do Amazonas possui tais elementos exigidos neste artigo da constituição. Portanto se faz mais que necessário a discussão e uma nova visão sobre essa divisão territorial proposta e sobre a urbanização pensada para a Amazônia nos últimos anos.

CONSIDERAÇÕES

O município do Careiro, foi criado em um momento de incertezas no que se refere à distribuição territorial na Amazônia. Momento em que ainda estavam sendo criados os municípios e os limites territoriais de cada um deles ainda não estavam determinados oficialmente. E nas idas e vindas de sua municipalidade, a cidade desenvolveu-se lentamente durante anos e somente nos últimos dez anos vive um momento um pouco mais acelerado de crescimento econômico, de desenvolvimento social e estrutural. Manaus como metrópole exerce menos do que poderia, mas de certa forma ainda é significativa sua influência sobre o município do Careiro.

Este por pertencer à sua Região Metropolitana constitui parte de uma área estratégica para o desenvolvimento do Estado. Nesta região desenvolve-se uma área de intenso comércio, onde atuam algumas das mais importantes empresas do ramo de transportes e comunicações, além de centros comerciais e intensa atividade portuária. Porém, assim como a grande maioria dos municípios do Amazonas, além de sofrer com adversidades impostas pelas particularidades e as distâncias amazônicas, sofre com a negligência política da administração pública em diversos setores. Tal negligência impede que o município se desenvolva ainda mais.

No que se refere à emancipação municipal como estratégia de facilitar a administração territorial, podemos dizer que essa é uma discussão que vai muito além do campo político-administrativo, pois há de se considerar além da possível necessidade de divisão territorial, as reais condições das áreas em discussão para se tornarem independentes, ou seja, vilas ou até mesmo povoados se tornarão sedes dos novos municípios e com isso ganharão o título de cidade. Terão elas a estrutura física, econômica e social para tal função?

Sem dúvida as pequenas cidades, assim como as vilas possuem papel importante na sua região de abrangência, como aponta o IBGE, é importante levar em consideração a densidade como critério para delimitar a ocupação urbana, pois esse é um indicador apropriado para refletir o espaço construído (IBGE, 2017. p. 43).

Apesar desses fatores administrativos interferirem na qualidade de vida da população, podemos dizer que o Careiro vive uma dinâmica urbana muito ligada aos modos de vida das grandes cidades do Brasil. Na cidade podemos encontrar grande parte dos serviços oferecidos na metrópole, então a cidade torna-se centro do comércio local e redistribuição desses serviços para as outras comunidades do município por meio das vilas e povoados. Trata-se de uma população urbana que não é aquela que está localizada apenas na grande cidade, considera-se também como população urbana do município aquela que vive na sede municipal e nas vilas. População essa que manifesta uma relação social influenciada pelos modos de vida da metrópole, porém possui características muito fortes de uma vida rural, ligada aos processos rurais. Muitas famílias possuem sítios aos arredores da cidade onde desempenham atividades da vida rural como a criação de animais, plantação de hortaliças, criação de peixes em cativeiro e muitas outras, ao mesmo tempo que se apropria da vida na cidade. Esse pensamento nos permite considerar as vilas como parte integrante da cidade.

2. AS VILAS: ARAÇÁ, PURUPURU E SAMAÚMA

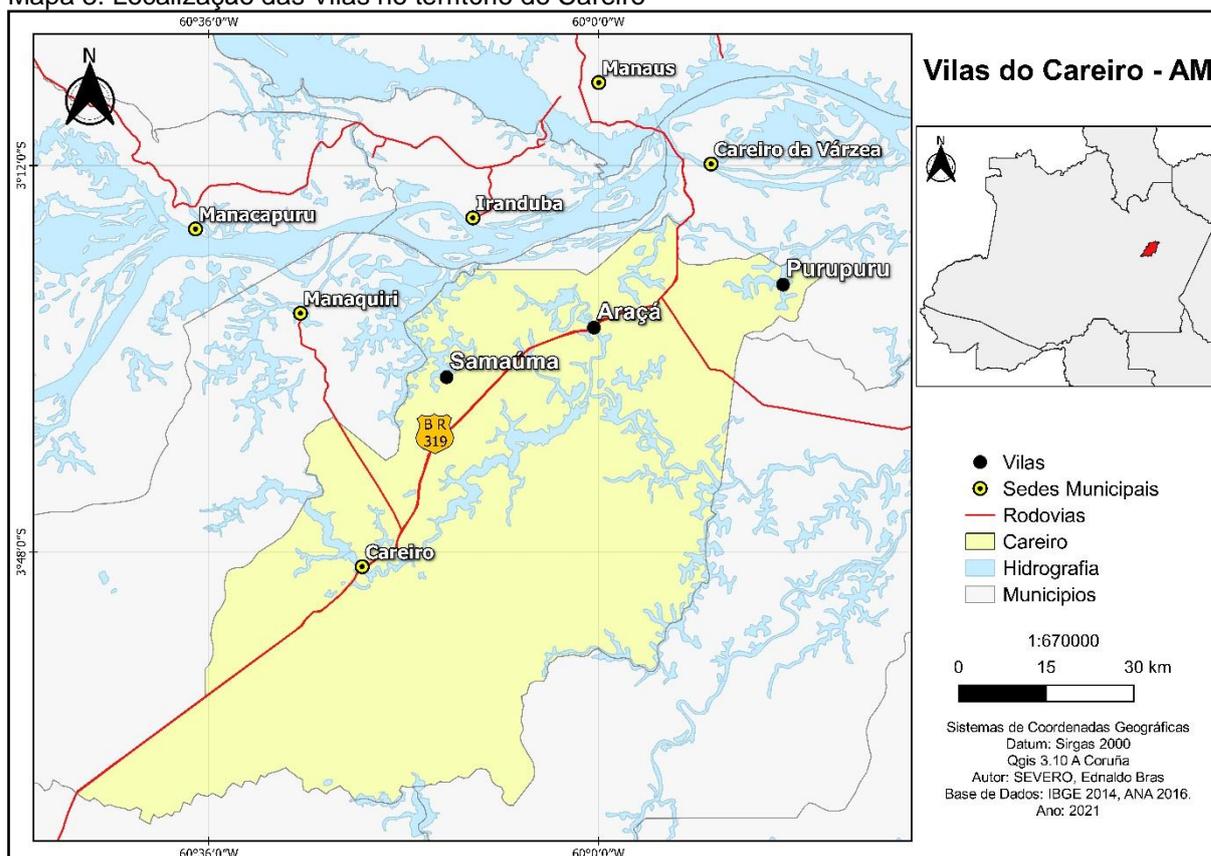
O Careiro é o 6º município da Região Metropolitana em área e população. População essa que está distribuída ao longo do seu território, ocupando os mais diversos locais, onde em muitos casos o acesso é limitado pelas condições naturais e sociais presentes na Amazônia. Para a administração pública local, o município do Careiro está dividido em cinco distritos, mas para o IBGE em apenas dois. No entanto desses cinco distritos considerados pelo governo municipal, apenas três possuem uma vila como centro, onde há a presença do comércio, das escolas, do posto de saúde, das igrejas e de uma concentração maior de pessoas. Nos demais distritos há apenas um pequeno povoado onde está presente apenas a igreja, a escola e o centro social, lugar onde acontece geralmente a festa do santo padroeiro da comunidade.

Considerando a definição utilizada pelo IBGE de que a vila é a sede do distrito e a cidade a sede do município, as vilas em estudo aparecem desempenhando um papel central na sua região de abrangência. E se ampliarmos nossa análise para além dessa definição oficial, podemos pensar essas vilas como extensão da cidade, porém é uma extensão que está distante do centro, ou seja, a vila seria um bairro que não se conecta territorialmente com a sede municipal.

As vilas Araçá, Purupuru e Samaúma são três vilas localizadas na região metropolitana de Manaus, que desenvolvem seus processos sociais e vivem uma dinâmica econômica influenciadas pelo modo de vida urbano e também fortemente relacionadas com a vida rural. Descrever uma vila nos seus processos urbanos, localizada em uma região reconhecida pela representatividade de um imenso vazio demográfico, não nos parece ser tão simples, pois cada localidade dessa imensa Amazônia apresenta características diversas e singulares, cada uma com sua particularidade e maneiras diferentes de lidar com a floresta e com as dificuldades que ela impõe aos seus moradores cotidianamente.

No entanto, tal descrição se faz necessário para que se perceba as características destas localidades, que mesmo estando afastada dos centros político-administrativos, apresentam homogeneidades nos seus aspectos sociais e econômicos. A partir da descrição poderemos identificar de que maneira a população dessas vilas está inserida no processo de urbanização pensado para a Amazônia atualmente.

Mapa 3: Localização das Vilas no território do Careiro



Fonte dos dados: IBGE 2017. Autor: Castro J. V. de. 2020

3. 1. Vila Araçá

A vila Araçá está localizada no km 40 da BR 319, no sentido Manaus – Porto Velho. Sua maior parte territorial situa-se do lado direito da rodovia. Neste trecho, onde está localizada a vila, a estrada é cortada pelo rio Araçá, que interliga via fluvial o distrito de Mamori ao município de Careiro-da-Várzea. Porém, o acesso fluvial para esta vila varia de acordo com a sazonalidade do rio, seu acesso para a cidade de Manaus fica prejudicado ou muitas vezes, dependendo da intensidade da seca do rio, completamente obstruído no período que vai de setembro a janeiro. Nas viagens para Manaus, os moradores utilizam sempre o transporte rodoviário gastando em média 10 reais com passagem, em um trecho de 40 km até o porto da balsa. Isso acontece pelo fato de que o tempo de deslocamento da vila até a capital ser incomparavelmente mais rápido pela rodovia (cerca de 30 minutos) que pelo rio (03 horas em barcos), mesmo no período em que a rodovia esteve completamente intrafegável (praticamente em toda a década de 1990) a viagem pela rodovia sempre foi a mais utilizada. Até o ano de 2005 haviam barcos, chamados na região amazônica de recreios, que faziam duas viagens por semana de Manaus até o Mamori. Alguns

moradores, principalmente comerciantes, utilizavam esse modal para viagens do Araçá até Manaus para comprar mercadorias. Porém, com a melhoria na trafegabilidade da BR 319, esses barcos deixaram de fazer essas viagens por não terem mais clientela que viabilizasse a viagem e o rio não foi mais utilizado como rota de transporte de passageiros ou de mercadoria de Manaus para a vila Araçá.

Figura 9: Porto de atracação das embarcações



Fonte: Pinheiro H. Outubro de 2020.

Atualmente o rio é utilizado apenas pelos moradores locais como forma de acesso às comunidades vizinhas, acesso aos terrenos situados nas margens do rio que pertencem a alguns moradores residentes na vila. Também é muito utilizado para a pesca, como opção de lazer no período da cheia, para transporte da produção rural ribeirinha e para acesso a outras localidades no Distrito de Mamori, comunidade de Pacatuba e Jacamim.

A vila do Araçá não possui histórico escrito, por isso não podemos afirmar com certeza o ano exato de sua fundação. Porém nela ainda vivem moradores antigos que participaram de sua criação e que, de acordo com seus relatos, esta vila teve sua origem influenciada pela dinâmica da BR 319, devido ao rio Araçá “cortar” esta rodovia, e na época da construção da rodovia neste trecho (Km 40 havia) uma ponte e os carros eram obrigados a parar para fazer a travessia do rio por meio de uma

pequena balsa. Apesar do rio ser bem estreito essa travessia durava cerca de 20 minutos, devido as dificuldades de manobra do barco que conduzia a balsa.

Em 1986 chegou a esse povoado a primeira professora. A escola funcionava em uma casa emprestada, a mesma era coberta e cercada de palha e tinha o assoalho de paxiúba (troncos de uma palmeira da Amazônia), e foi nomeada como Escola Municipal Santa Luzia. Em 1989 foi construída uma nova escola com três salas de aulas, uma secretaria, uma cozinha e dois banheiros, que recebeu o nome de Senador Fábio Lucena a qual atendeu aos anseios dos moradores das comunidades próximas.

Tanto para os moradores que vinham da estrada quanto os que viam da área ribeirinha, esta escola surgiu como uma ótima opção para quem não tinham onde pôr seus filhos para estudar e isso favoreceu em muito a consolidação da vila. A partir deste momento surgiram mais casas no entorno dos comércios e da escola e quanto mais serviços eram oferecidos na vila, mais pessoas eram atraídas para morar no local e com isso cada vez mais a vila crescia. Durante muitos anos a vila se organizou a partir da dinâmica estabelecida pelo fluxo da BR 319 e do rio Araçá.

Com o passar dos anos foram surgindo nesse local pequenos comércios e lanches que vendiam frutas, bebidas, refeições entre outros produtos que pudessem ser oferecidos aos viajantes. Logo foi construído um restaurante particular bem próximo do ponto de atracação da balsa, onde o dono estabeleceu um contrato informal com as empresas de ônibus para que houvesse uma parada obrigatória para lanche e refeições rápidas, em troca os motoristas e cobradores não pagavam suas refeições. A vila começava a se formar a partir do momento em que algumas famílias que moravam às margens do rio construíram suas casas e passaram morar no local.

Muitos estudantes eram oriundos de diversos pontos da rodovia, deslocando-se para estudar naquela escola que até então era a única acessível aos moradores das redondezas. A vila desenvolveu-se modesta, com apenas duas ruas sem pavimentação asfáltica ou de concreto e poucas casas, feitas principalmente de madeira, não possuía energia elétrica, nesse período a rede elétrica do município limitava-se apenas à sede.

A maior parte dos moradores era formada por pessoas que saíam das comunidades próximas e que resolveram morar no local em busca de maior acesso

aos serviços básicos oferecido até então na vila. A vila, ao contrário de muitas outras, não surgiu pela influência direta da Igreja Católica, esta teve a escola como construção central de onde provém as demais construções.

Figura 10: Vila do Araçá em 2004



Muitos moradores venderam seus terrenos para ir morar na vila, outros com maiores condições financeiras os mantiveram para a prática da agricultura, então passaram a morar na vila e trabalhar nos terrenos, principalmente no cultivo da mandioca e de frutas regionais direcionados ao consumo familiar e à venda em barracas próximas ao porto de atracação da balsa. Os professores vindos de outras cidades para trabalhar na escola passaram a morar na vila para poder ficar mais próximo do local de trabalho.

A outra parte de moradores era de pessoas que viviam na condição de caseiros em sítios e fazendas situados às margens da rodovia. Eram pessoas que trabalhavam duramente cuidando de animais, cultivando o solo e extraindo produtos e alimentos da floresta, mas não eram donos da terra e nem das casas. Estes adquiriram terrenos na vila e lá começam a morar com sua família para tornar o acesso à escola mais fácil, assim como ter acesso aos serviços que na vila já eram oferecidos como educação, saúde e principalmente o comércio.

As casas de início eram bem modestas, feitas na sua totalidade em madeira extraídas nos arredores da vila. Alguns moradores que tinham melhores condições financeiras, fizeram o piso de concreto. Em 2019 podemos encontrar na vila casas bem estruturadas em alvenaria e também de madeira, mas ainda é possível encontrar algumas casas que datam do período de desenvolvimento da vila, porém em estado de abandono. Nelas podemos perceber também as marcas da água do rio Araçá quando atingem sua cota máxima, principalmente em grande cheias como a de 2011.

Figura 11: Vila do Araçá, enchente de 2011



Fonte: Acervo Careiro. Google.

Figura 12: Vila do Araçá: palafitas



Fonte: Castro J. V. Outubro de 2020

Por volta do ano 2000 o Governo Federal iniciou a execução de um projeto de recuperação e asfaltamento do trecho de 102 km da BR 319 que liga Manaus a sede do Careiro, e isso incluiu a construção de pontes de concreto ao longo de todo o trecho desses 102 km da rodovia, onde a travessia antes era feita por meio de balsas e pontes de madeira.

No Araçá foi construída uma dessas pontes, com isso a parada dos veículos na vila já não era mais necessária devido a ligação direta de uma margem a outra do rio proporcionada pela ponte. Devido a isso, o comércio que até então era o principal fator econômico da vila entrou em declínio, muitos comerciantes acabaram vendendo o ponto comercial e outros para não se verem sem renda, simplesmente os mudaram de local, tirando de perto do rio Araçá e fixando-os mais próximos à rodovia.

A ponte ao mesmo tempo que representou progresso para o município, também representou atraso para alguns moradores da vila. As atividades comerciais até então existentes na vila viveram um momento de estagnação, foi preciso que estes comerciantes se reinventassem para manterem seus negócios e garantir a renda da família que até esse momento dependia exclusivamente destes comércios. Porém após alguns anos a população desta vila se adaptou ao novo fluxo estipulado pela BR 319, assim, novas formas de comércio surgiram para dar continuidade ao processo econômico local.

Figura 13: Ponte sobre o Rio Araçá



Fonte: Castro J. V. Outubro de 2020.

Devido a todo esse processo o que deu a entender, neste período, era a possibilidade de que a vila deixaria de existir, ou simplesmente seria abandonada pelos moradores que dependiam do comércio, por falta de um fluxo que gerasse renda para estas famílias. Porém, a escola continuava a funcionar e atender cada vez mais alunos de várias partes do município. Para muitos moradores das comunidades próximas que finalizavam o ensino fundamental nas escolas municipais, esta escola representou a única opção para a conclusão do ensino médio sem ter que deixar suas residências para morar em Manaus ou na sede do município.

Como medida para que a vila progredisse, o governo municipal resolveu lotear terrenos a partir do ano de 2001, tal medida resultou na atração de muitos moradores de várias outras localidades até mesmo de outros municípios do Amazonas que vieram para residir na vila. Isso proporcionou um grande crescimento não só no aspecto físico, mas também no aspecto humano da vila. Contudo o governo deixou de investir em espaço de convivência como praça e áreas de recreação para estes moradores. A Escola Estadual Senador Fábio Lucena localizava-se bem próximo ao rio onde hoje (2019) estão localizados o posto policial e o ginásio esportivo da vila. A escola tinha apenas 3 salas de aula, como passou a receber muitos alunos locais tanto das áreas ribeirinhas quanto da rodovia, esta teve que ser ampliada.

Figura 14: Escola Estadual Senador Fábio Lucena em 2020



Fonte: Castro J. V. Outubro de 2020.

A modalidade de ensino que era oferecido de início era da primeira série até a oitava série do ensino fundamental. Com o crescimento da vila e a ampliação de sua área territorial, construiu-se em um outro local da vila uma nova escola. Um prédio mais moderno de alvenaria comportando 13 salas de aula, biblioteca, refeitório e laboratório de informática. Possui um total de 44 funcionários trabalhando no prédio, sendo 35 professores divididos em 3 turnos, 03 funcionários administrativos e 06 de serviços gerais. Atende atualmente aos alunos desde a primeira série do ensino fundamental até a terceira série do ensino médio, com assistência da Secretaria de Estado da Educação (SEDUC).

Próximo da escola estadual, em 2002 foi construída a Escola Municipal Salvador Braga, em madeira com 08 salas de aula, com um quadro fixo de 31 funcionários sendo 25 professores distribuídos em dois turnos, 02 funcionários administrativos, e 04 funcionários de serviços gerais. Esta escola atende a alunos desde o maternal até a quinta série do ensino fundamental sendo, assistida pela Secretaria Municipal de Educação (SEMED) que paga o quadro de funcionário e fornece a merenda escolar assim como outros materiais necessário para seu funcionamento.

Figura 15: Principais prédios públicos da vila em 2020



Fonte: Pinheiro H. Outubro de 2020.

Ambas foram construídas para poder atender a demanda de crianças com idade escolar, que ano após anos cresceu e vem crescendo, devido ao acelerado desenvolvimento da vila nos últimos anos e ao aumento de moradores nas proximidades da BR 319. Um dos fatores que também contribuiu para essa intensa circulação de pessoas na vila, foi a recuperação da rodovia, que facilitou significativamente o acesso local.

A Unidade Básica de Saúde foi construída bem às margens da rodovia próximo a saída da ponte. Nomeada de Joana Pinheiro, a UBS conta com 35 funcionários sendo apenas um (01) médico, natural de Manaus, na especialidade de clínico geral que faz parte do programa do Governo Federal “Mais Médico“. Esta Unidade funciona de 7 às 17 horas, registrando na maioria dos casos a ocorrência de doenças ligadas à falta de saneamento básico. O que possivelmente pode estar relacionado à sazonalidade do rio Araçá, que na enchente gera o aumento dessas doenças devido ao alagamento de ruas e casas em cerca de 80% da área territorial da vila.

Com a construção dessas duas escolas e da Unidade Básica de Saúde a dinâmica de crescimento da vila ganhou mais força, pois como já salientamos, o oferecimento destes serviços traz consigo novos moradores em busca de ter um lugar próprio para morar e está mais próximos de serviços que antes só eram oferecidos na capital ou na sede municipal. Os moradores locais fixam-se cada vez mais devido não ser mais preciso sair de seu local de origem para morar na cidade em busca de continuidade dos estudos por exemplo, já que na vila passou a ser oferecido o ensino médio. Filhos de moradores se casam, formam outras famílias e continuam morando na vila, com isso novos espaços são ocupados, novas casas aparecem e a vila cresce e se adensa cada vez mais.

Em 2019 a vila possuía 10 ruas ainda sem pavimentação adequada e aproximadamente 360 casas, na grande maioria feita de madeira, 17 casas flutuantes e um número aproximado de 1.200 habitantes vindo de diversos municípios do Amazonas. Possui 09 igrejas sendo 8 delas evangélicas, vários pontos comerciais articulados com residências, a Unidade Básica de Saúde, um pequeno prédio que funciona como delegacia apenas com 01 cela provisória. 90 % das residências dispõe de água encanada abastecido por 02 poços artesianos feitos pela Prefeitura Municipal. Também há uma caçamba da prefeitura que passa três vezes por semana

coletando o lixo doméstico. Como ponto de recreação há 02 quadras poliesportiva (uma ainda em construção) e um campo de areia próximo ao prédio da escola estadual.

Um dado importante a ser destacado é a influência da enchente do rio sobre a vida da população local e ao crescimento da vila, já que boa parte do terreno está em área alagadiça, muitas casas são alagadas durante a cheia. Mas isso é apenas um fator característico da região amazônica e que os moradores, mesmo vindo de outros municípios se dizem acostumados a viver, porém tal fator não impediu o adensamento e o crescimento da vila que aumenta ano após ano.

Figura 16: Novas área de ocupação na Vila Araçá 2019



Fonte: Google Earth. Acesso 2019

Nos últimos dez anos a vila apresentou crescimento mais acelerado com a chegada de pessoas de diversas partes do Estado ou até mesmo imigrantes venezuelanos, peruanos e haitianos. Em 2019, podemos perceber claramente o adensamento de casas e a abertura de novos lugares para ocupação de populares, porém não mais com auxílio ou influência do governo, ou seja, há a presença de um elemento antes presentes apenas nas grandes cidades, as “ocupações irregulares”. Segundo os moradores da vila, a abertura desses novos espaços de ocupação trouxe além de crescimento territorial, outros problemas presentes nas grandes cidades como a alta demanda de atendimento de saúde, desemprego e falta de segurança decorrente da atuação do crime organizado que nos últimos anos vem se estendendo para o interior.

Figura 17: Área de ocupações irregulares na Vila Araçá



Fonte: Pinheiro H. Outubro de 2020

A vila não se destaca pela produção de nenhum produto em específico, podemos dizer então que a maioria dos moradores locais, quando não pertencentes ao funcionalismo público (professores e funcionários da saúde) vivem do programa do governo “Bolsa Família” ou de aposentadorias, principalmente do INSS. Porém aqueles que não pertencem a nenhuma das três categorias anteriores retiram seu sustento de atividades extrativistas tendo como destaque o pescado. Esta, é a atividade que mais se destaca no local, a comercialização do pescado, principalmente o jaraqui (*Semaprochilodus taeniurus*), que é comercializado na vila, na sede do município e na capital Manaus. No mês de junho de cada ano é realizada a tradicional (local) “festa do jaraqui” para celebrar a produção e entreter os moradores locais que não dispõem de muitas opções de lazer. E é na vila Araçá que está sediada a associação de pescadores do Careiro, com cerca de 600 associados não apenas locais, mas de diversas partes do município.

O meio de transporte mais utilizado é o rodoviário, tanto para o deslocamento para a sede do Careiro quanto para a capital Manaus, sendo que o maior fluxo é para a sede municipal. Dentro da vila utiliza-se motos, carros e a bicicleta que ainda é bastante comum em pequenas cidades amazônicas. Pequenas embarcações são utilizadas para o deslocamento dos moradores das comunidades rurais. O combustível utilizado e comercializado pelos moradores vem de Manaus, adquiridos nos postos e distribuídos através de caminhão pipa, onde o vendedor/fornecedor não só vende como faz a entrega na vila.

Figura 18: Posto flutuante na Vila Araçá



Fonte: Castro J. V. Outubro de 2020.

A vila conta com apenas um pontão (posto flutuante) e este não utiliza nenhuma bandeira de distribuidora. Na vila não há postos de gasolina em solo, mas é bastante comum encontrarmos a gasolina, o óleo diesel e o gás de cozinha sendo vendidos em pequenos comércios. O transporte de mercadorias para o comércio local vem através de caminhão baú oferecido pelos distribuidores tanto de Manaus quanto da sede municipal. Percebe-se que a economia local gira ainda em torno das atividades desenvolvidas ligadas ao comércio, e em pequena escala na agricultura familiar e na pesca comercial, segundo os moradores, o Instituto de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal Sustentável do Amazonas (IDAM) atua apenas na orientação básica de manejo dessas atividades, realizando palestras e reuniões com os pequenos produtores da região. A pecuária é praticada em pequena escala, uma parte do que é produzido nas fazendas aos arredores da vila é comercializado na vila, outra parte é vendido para outras localidades.

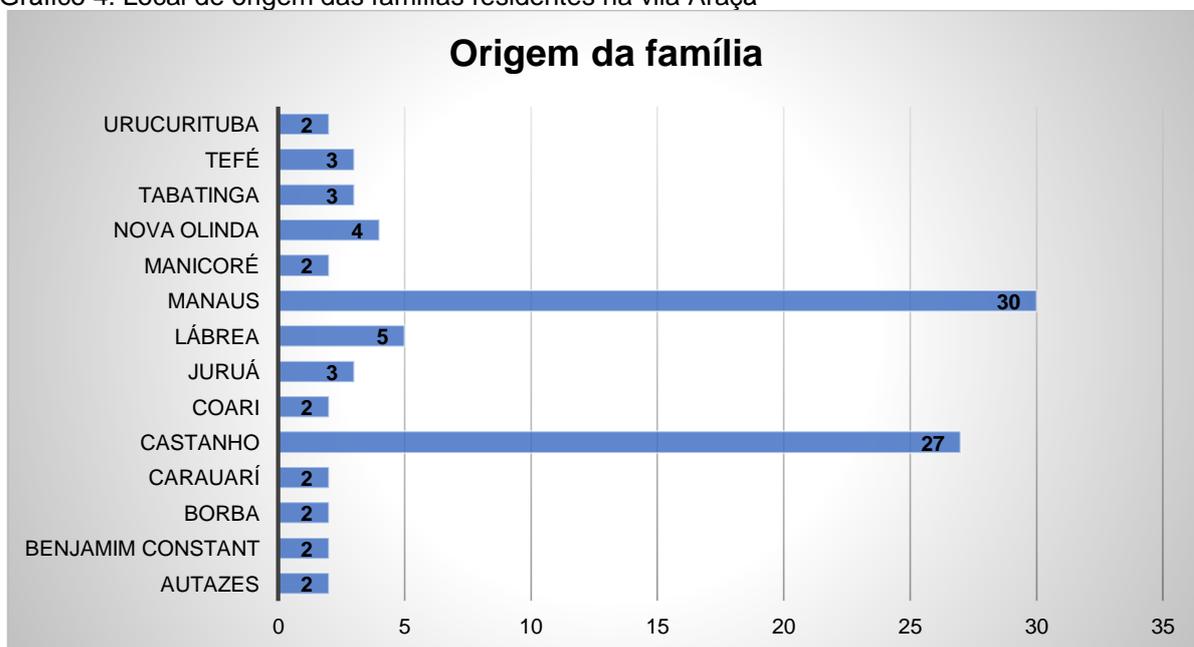
Apesar de fazer parte do elo de ligação entre os turistas e os hotéis de selva localizados no distrito de Mamorí, a atividade turística foi citada por muitos moradores como de grande potencial local, porém não é explorado. Um fator de grande importância e influência na economia da vila é o ciclo hidrológico que na cheia facilita no transporte mas prejudica a saúde dos moradores, agravando o aparecimento de doenças e diminuindo a área para plantio, isso faz com que muitos tenham que deixar suas casas nesse período (relato de moradores). Quando é o período da seca, o

agravante aparece no acesso dos alunos das comunidades ribeirinha que têm que ir para a escola da vila. Além do mais, o acesso aos serviços de saúde e também para o escoamento dos produtos produzidos nas áreas ribeirinhas para serem comercializados na vila ou em outras partes do município fica comprometido.

Resultados em números

De acordo com a pesquisa feita em campo nos dias 18 e 19 de outubro de 2019, através da aplicação de um questionário em 105 domicílios obtivemos dados que nos deram um bom direcionamento para o entendimento da organização espacial e social na vila. Dados estes listados nos gráficos seguintes sobre a origem de cada família, descrição das moradias, quantidade de pessoas por residência, fonte principal de renda e a relação de parentesco dos moradores da Vila do Araçá. Os resultados podem nos ajudar a explicar o quanto a dinâmica da BR 319 influenciou o crescimento e a manutenção desta vila. Salientamos que não conseguimos ter acesso a 100% das residências devido a alguns fatores como: vários moradores se negarem a responder ao questionário, outros estarem ausentes da residência durante os dias em que visitamos a vila, à desconfiança por parte de alguns moradores que achavam que fosse uma pesquisa governamental ou investigação policial. Dentre outros fatores que fugiram ao nosso alcance, mesmo estando em alguns momentos na companhia de um morador da vila.

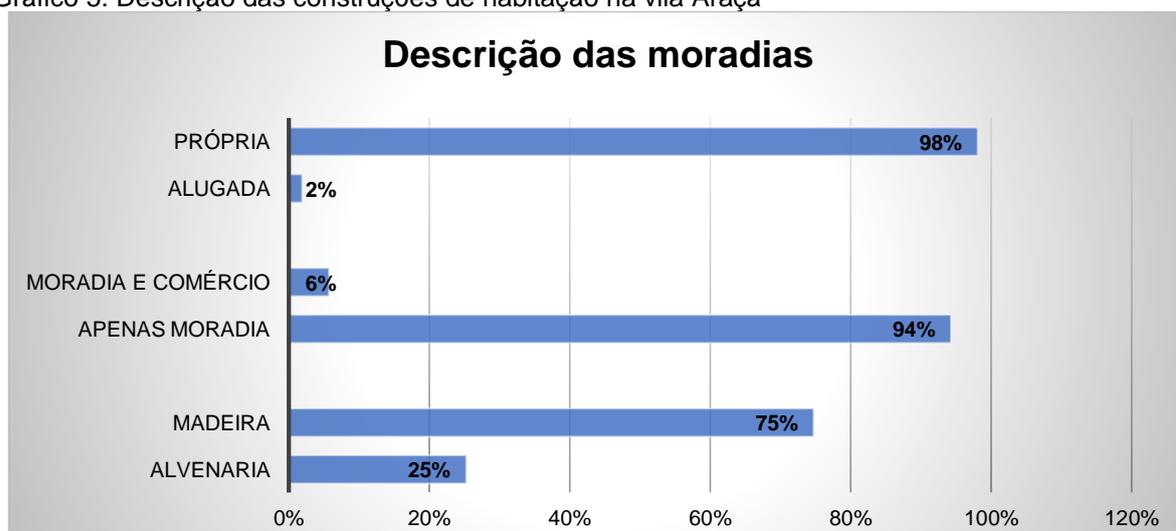
Gráfico 4: Local de origem das famílias residentes na vila Araçá



Fonte: Junior Vieira de Castro 2020

Começamos pela investigação sobre a origem das famílias para compreensão do porquê vieram e de onde vieram os moradores da vila, muitos afirmaram que são do próprio local, ou seja, são filhos de moradores do Araçá, porém seus pais vieram de outras localidades. Como mostra o gráfico acima, percebemos que existem pessoas vindas de muitas partes do Amazonas. Podemos perceber em destaque o município de Manaus e a sede municipal (Castanho) como sendo os locais de onde mais se deslocaram moradores para a vila. Perguntados sobre os motivos que os levaram a morar na vila, muitos disseram estar em busca da casa própria e de uma oportunidade de emprego, por isso buscaram a vila como refúgio e moradia.

Gráfico 5: Descrição das construções de habitação na vila Araçá

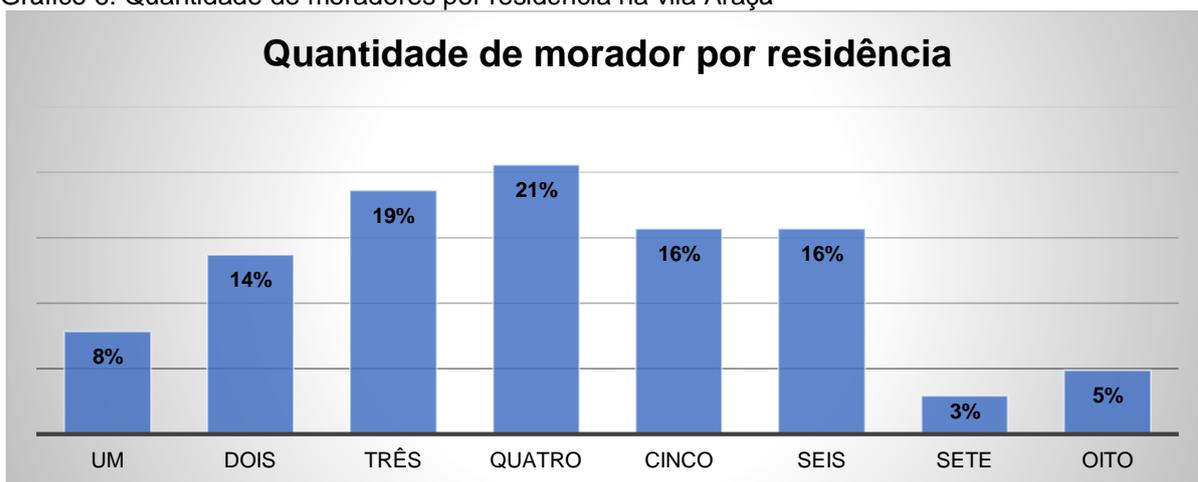


Fonte: Junior Vieira de Castro 2020

Na descrição das moradias fizemos um levantamento para saber a situação do morador diante do local em que reside, o resultado nos mostrou que a maioria dos domicílios é próprio e que este serve apenas de moradia, porém há aqueles que articulam a presença do comércio e da residência do proprietário no mesmo prédio. A construção toda feita em madeira no estilo palafita ainda é a forma predominante das casas em grande parte da vila Araçá, principalmente nas áreas mais baixas do terreno, onde as águas do rio Araçá alcança com facilidade no período de cheia.

As casas de alvenaria estão localizadas nos terrenos mais altos, apontando como um crescente, já que no local podemos perceber (em 2019) muitas dessas casas que antes eram de madeira sendo substituída pela construção com tijolo e cimento. Até pelo fato de que a vila está crescendo em partes mais elevadas do relevo, as condições financeiras de muitas destas famílias estarem melhorando nos últimos anos e principalmente a dificuldade de adquirir madeira legalizada.

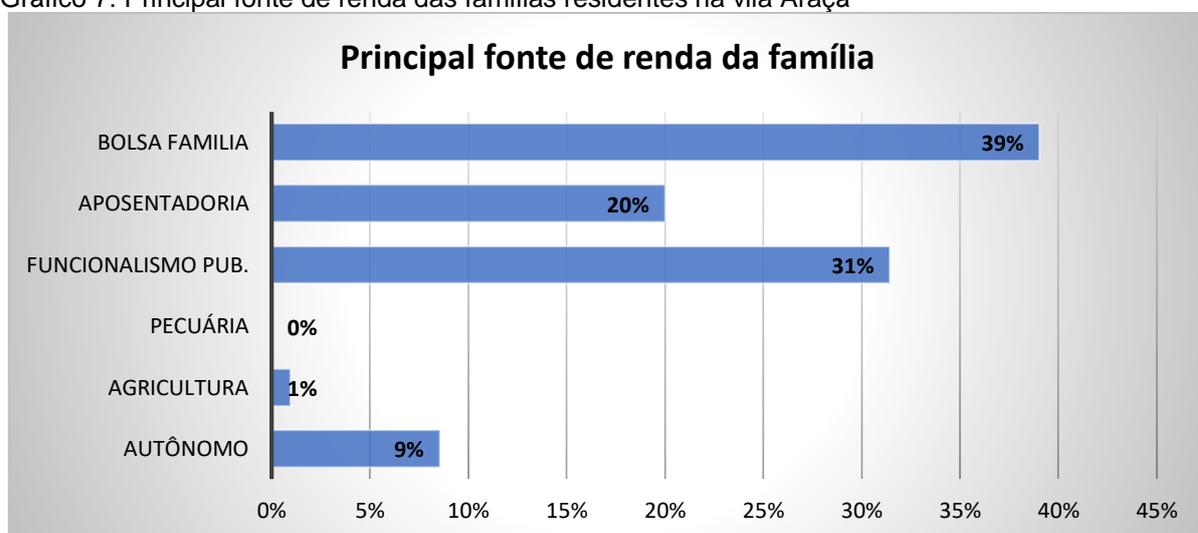
Gráfico 6: Quantidade de moradores por residência na vila Araçá



Fonte: Junior Vieira de Castro 2020

Neste gráfico objetivamos mostrar a atual configuração das famílias, pois no passado grande parte das famílias eram compostas por muitos membros, principalmente na zona rural. Muita coisa mudou ao longo dos anos, a oferta de trabalho fez com que essa antiga configuração fosse perdendo espaço, nesta vila percebemos que essa antiga configuração já não aparece em muitos lares, porém ainda não desaparece totalmente. Das casas visitadas a quantidade de moradores em sua maioria variava entre três e seis habitantes em média. Atualmente com o custo de vida se elevando e o sistema de saúde fornecendo gratuitamente remédios contraceptivos para a população a taxa de natalidade tem diminuído gradativamente. O que seria uma possível explicação para tais resultados.

Gráfico 7: Principal fonte de renda das famílias residentes na vila Araçá

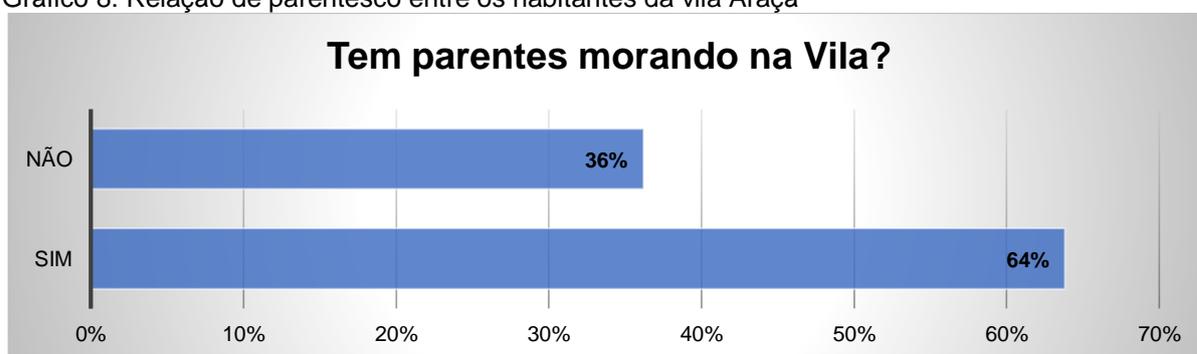


Fonte: Junior Vieira de Castro 2020

O fator que nos chamou a atenção nesta vila, o qual está explícito no gráfico 07, é a possível dependência de grande parte da população em relação aos

programas governamentais de renda e assistência social, ou seja, muitas famílias declararam como única fonte de renda o programa Bolsa Família, outras de aposentadorias e uma outra parte do funcionalismo público. O que nos remete a pensar que a maioria dessas famílias tem renda mensal de menos de um salário mínimo, com exceção do funcionário público, e que o governo é o maior responsável pela geração de renda na vila. Os que aparecem como autônomos são pequenos comerciantes que dependem de suas vendas para tirar o sustento da família e isto revela que as famílias locais hoje vivem mais em função do governo do que da sua própria força de trabalho. Mas podemos salientar que este resultado pode esconder uma outra situação, pois nas residências de muitas famílias que citaram viver apenas do programa Bolsa Família era perceptivo que a família tinha outra fonte de renda, e por medo de nossa pesquisa ser de cunho governamental e fazer com que eles perdessem o benefício, alegaram receber recursos apenas deste programa.

Gráfico 8: Relação de parentesco entre os habitantes da vila Araçá



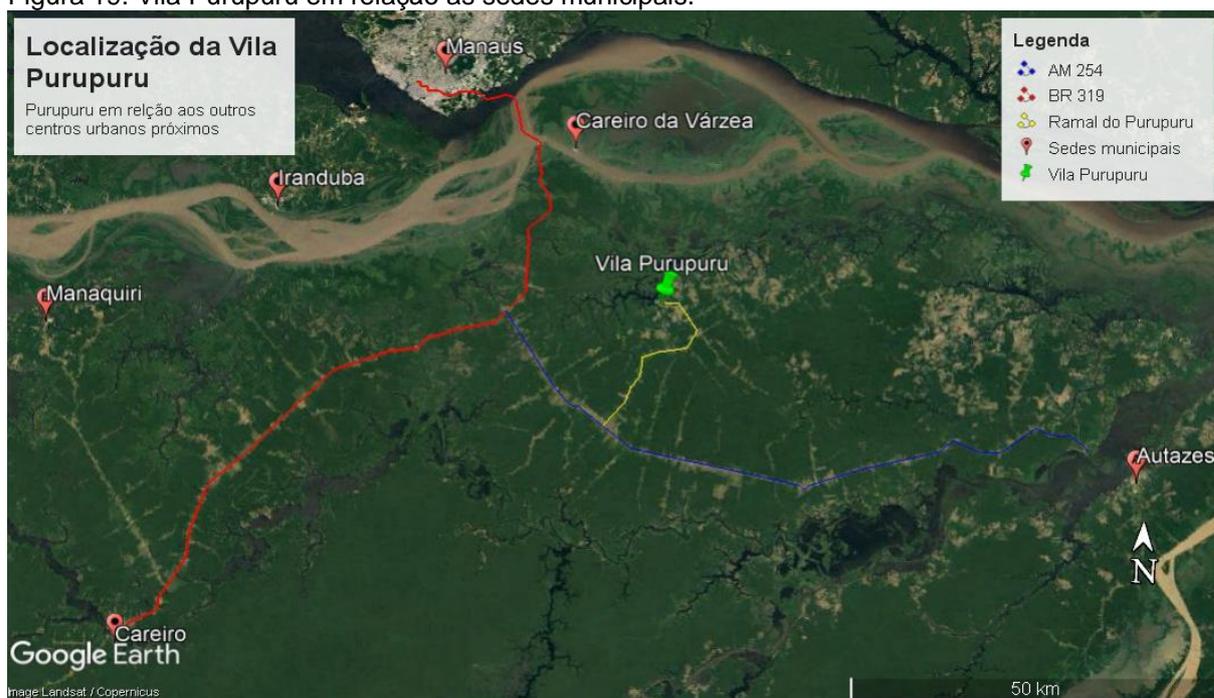
Fonte: Junior Vieira de Castro 2020

Neste último item o intuito era perceber a relação de parentesco entre os moradores. Muitas dessas famílias são formadas por filhos de moradores locais. Percebemos então que grande parte destes moradores possuem uma relação de parentesco, ou seja, os filhos construíram suas famílias mas permaneceram na vila, adquiriram seus próprios terrenos, construíram suas casas ou as compraram de outros moradores. Isso faz com que a vila cresça cada vez mais ano após ano. Tal prática também se revela uma estratégia para manter o contato familiar e até mesmo para fugir da vida agitada da grande cidade, alguns por necessidade outros por falta de recursos, já que o custo de vida na cidade grande se revela bem mais caro que na zona rural. O que é comum a todos os entrevistados é dizer que encontram na vila tudo aquilo que precisam para viver.

3.2. Vila Purupuru

A vila Purupuru é a sede do distrito de mesmo nome, é a mais extensa e populosa do município do Careiro. Sua localização geográfica, levando em consideração toda a área do território municipal e os acessos até a vila, se caracteriza como a mais distante, e de certa forma a mais isolada em relação a todos os centros “urbanos” locais. Isolada também da circulação de pessoa não só do próprio município como das demais que circulam diariamente pelas estradas e rios da região em busca dos mais diversos serviços oferecidos na cidade.

Figura 19: Vila Purupuru em relação as sedes municipais.



Fonte: Google Earth.

Para se ter acesso a esta vila, saindo de Manaus, por via terrestre é preciso trafegar pela BR 319 até o Km 26 e adentrar na rodovia AM 254 (Careiro-Autazes) e na altura do km 22 adentrar na vicinal (ramal do Purupuru) de 28 km até a vila. Esta vicinal atualmente está pavimentada, mas por muito tempo sua trafegabilidade foi bastante ruim, principalmente no período chuvoso, devido ser uma estrada de terra e não receber manutenção constante. Por via fluvial o trajeto também não é dos mais simples, saindo de Manaus é preciso que se navegue pelo rio Solimões até abaixo da sede do município de Careiro da Várzea e entre em um braço do rio Purupuru passando por algumas comunidades até chagar à vila.

Em linha reta a Vila Purupuru é mais distante da sede municipal do Careiro que das demais sedes dos municípios vizinhos. Seguindo o traçado das estradas essa

distância é ainda maior. Saindo da vila com destino à Manaus a distância é de 76 km. Já saindo da vila com destino à sede Careiro-Castanho percorre-se 126 km. E da Vila até Autazes a distância é de 100 km. Isso pode explicar a pouca relação dos habitantes desta vila com sua sede municipal. Percebe-se que a viagem até Manaus se torna mais viável para os moradores da vila, pois é possível haver uma considerável economia de tempo neste percurso.

Assim como as demais vilas mencionadas nesse estudo, a Vila do Purupuru não possui histórico escrito, o que nos impossibilita de fazer afirmações sobre seus processos de formação e fundação. O que temos são relatos de moradores que dizem terem participado da criação da vila, relatos esses que nos dão um direcionamento na compreensão daquilo que pretendemos estudar. Um fato curioso e bastante relevante é que nesta localidade há duas vilas próximas, a primeira a ser fundada por volta da década de 1980 chamada hoje pelos habitantes da região de “Vila Velha”. Acredita-se que, devido ao seu sítio ser cercado por água e no período de cheia dos rios essa área ser bastante afetada ficando ainda menor, isso impossibilitou seu crescimento limitando-a apenas 57 casas em terra firme e 6 flutuantes.

Figura 20: Vila Velha e vila Purupuru em 2002

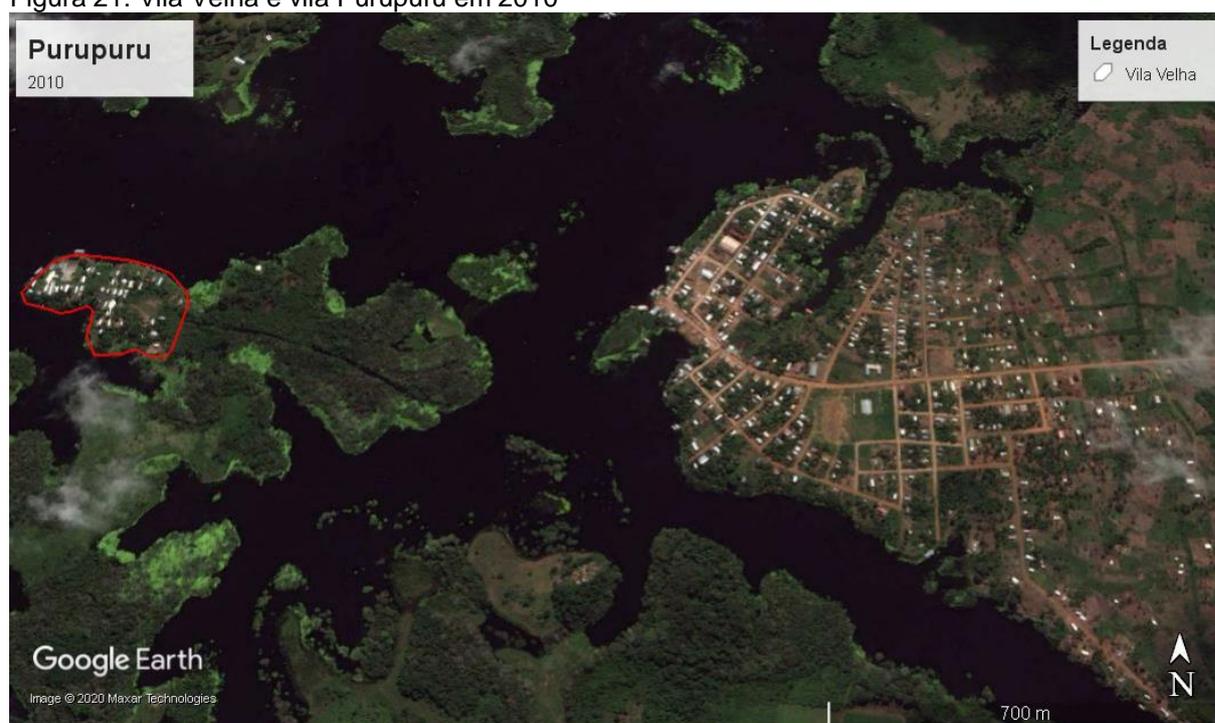


Fonte: Google Earth.

A segunda vila é conhecida entre os moradores como “Mutirão”, desenvolveu-se por volta do ano 2000 a partir da construção em alvenaria da Escola Estadual Pedro dos Santos. No local onde foi construído o prédio da escola é o fim do ramal e também

o ponto de atracação das embarcações que faziam o transporte dos moradores que se deslocavam da “Vila Velha” e das demais comunidades locais para a sede municipal, Manaus e demais locais via transporte terrestre. Então, a partir da construção da escola muitas famílias foram atraídas e começaram a se instalar nas proximidades, em busca de facilitar o acesso à escola e a alguns poucos pontos comerciais já existentes no local. Assim a vila começou a ganhar forma e se desenvolver como um pequeno povoado e oito anos depois aparece como a maior vila do município em extensão territorial.

Figura 21: Vila Velha e vila Purupuru em 2010



Fonte: Google Earth. Acesso em 2019

A partir de 2010 a Vila (Mutirão) teve um processo de crescimento mais acelerado que em anos anteriores, em pouco tempo alcançou um grande número de moradores. Os lotes dentro da Vila (Mutirão) foram delimitados pela prefeitura do município com tamanho padrão de 12 X 25 m, porém muitos moradores possuem mais de um lote lado a lado, o que torna esse terreno bem amplo. Muitos desses lotes não possuem construção, outros apenas uma casinha modesta e alguns apenas como a estrutura da construção, percebe-se muitos lotes tomados por vegetação aparentando abandono. Talvez esse fator faça com que a vila seja bem ampla, menos adensada. A vila surgiu influenciada pela dinâmica do rio, sua frente é a parte que está voltada para o rio, e como atualmente (2019) vive um intenso fluxo pelo ramal, quem adentra a vila pela via terrestre acessa a parte de trás da vila.

A escola, a Unidade Básica de Saúde, a igreja e a praçinha estão todas voltadas para o rio. Dentre as principais construções destacam-se na vila 16 igrejas, sendo a maioria evangélicas. Há uma Unidade Básica de Saúde, Josias Lira de Lemos, com 30 funcionários, sendo 1 médico clínico geral residente na cidade de Manaus que não faz parte do programa do Governo Federal “Mais Médico”. Esta UBS funciona de 8 as 12 e das 14 às 17 horas, nos finais de semana fica fechada, mas atende a possíveis casos de urgência encaminhando os pacientes por meio de ambulância para Manaus devido ser mais próximo que a sede do município. As principais doenças relatadas pelos profissionais da saúde desta vila são a malária e virose comuns durante o ano todo.

Figura 22: Parte da frente da Vila Purupuru voltada para o rio



Fonte: Pinheiro H. Outubro de 2020

Há ao lado da igreja católica uma pequena praça, no entanto, não há outros locais específicos destinados ao lazer ou outras atividades recreativas além do futebol, já que possui apenas um campo de “terra batida” nas proximidades do porto e dois ginásios poliesportivos. Assim como nas demais vilas deste estudo, a população desta Vila se dispõe pelo território de forma organizada, dividem espaços comuns ao longo de todo o sítio. Ou seja, existem casas com boa estrutura ao lado de casas mais modestas. Não há um local específico de moradia para os mais ricos ou mais pobres. O que se pode destacar nesse aspecto é que a parte da frente da Vila, aquela que está voltada para o rio, é a parte mais adensada, talvez pelo fato de este ser o ponto de onde se iniciou e se desenvolveu a Vila.

Figura 23: Frente da Escola Pedro dos Santos



Fonte: Castro J. V. Outubro de 2020

Nas proximidades do “porto” da vila está situado o novo prédio da escola estadual Pedro dos Santos, fundada em 1984, construída de madeira, atendia uma quantidade pequena de alunos. Em 2019 dispõe de um prédio bem estruturado com 11 salas de aula, refeitório e demais dependências, inclusive um ginásio poliesportivo. Seu quadro de profissionais está composto por 40 funcionários no total, sendo destes 32 professores, 02 agentes administrativos (o diretor e secretária) e 10 agentes de serviços gerais. Esta escola atende as modalidades a partir do Ensino Fundamental II até a terceira série do Ensino Médio. A origem da merenda servida na escola é parte de origem local, fornecida por alguns agricultores locais através de contrato firmado com o governo estadual.

Um pouco mais afastado do porto está a Escola Municipal Darlison Azevedo, fundada em 2002, ano e que o governo municipal construiu ou reformou várias escolas nas comunidades do interior do município. Com 12 salas de aulas, sua construção é toda em madeira seguindo um padrão no formato da letra L, determinado pelo prefeito deste período. Esta escola possui 22 funcionários sendo 14 professores 01 agente administrativo (somente o diretor que exerce várias funções), 5 serviços gerais e 02 profissionais da cozinha. Foi construída para atender a demanda de alunos do ensino fundamental I (1º ao 5º ano) para que a Escola Estadual atendesse apenas aos alunos do ensino fundamental II (6º ao 9º ano) e do Ensino Médio.

Figura 24: Escola Municipal Darlison Azevedo



Fonte: Castro J. V. Outubro de 2020

A vila possui cerca de 60 ruas sem pavimentação adequada e em estado precário de trafegabilidade, grande parte dessas ruas são de terra, segundo moradores, quando chove fica muito difícil trafegar por elas. Em 2019 existem na vila pouco mais de 1.200 casas e aproximadamente 5 mil habitantes que vivem em meio as necessidades de infraestrutura como pode ser percebido na figura 25. As figura 25 e 26 são da avenida principal da vila, a que liga o ramal ao porto. Nota-se que não há pavimentação e muito menos calçamento nestas vias.

Figura 25: Av. Nunes de Melo (frente da escola municipal)



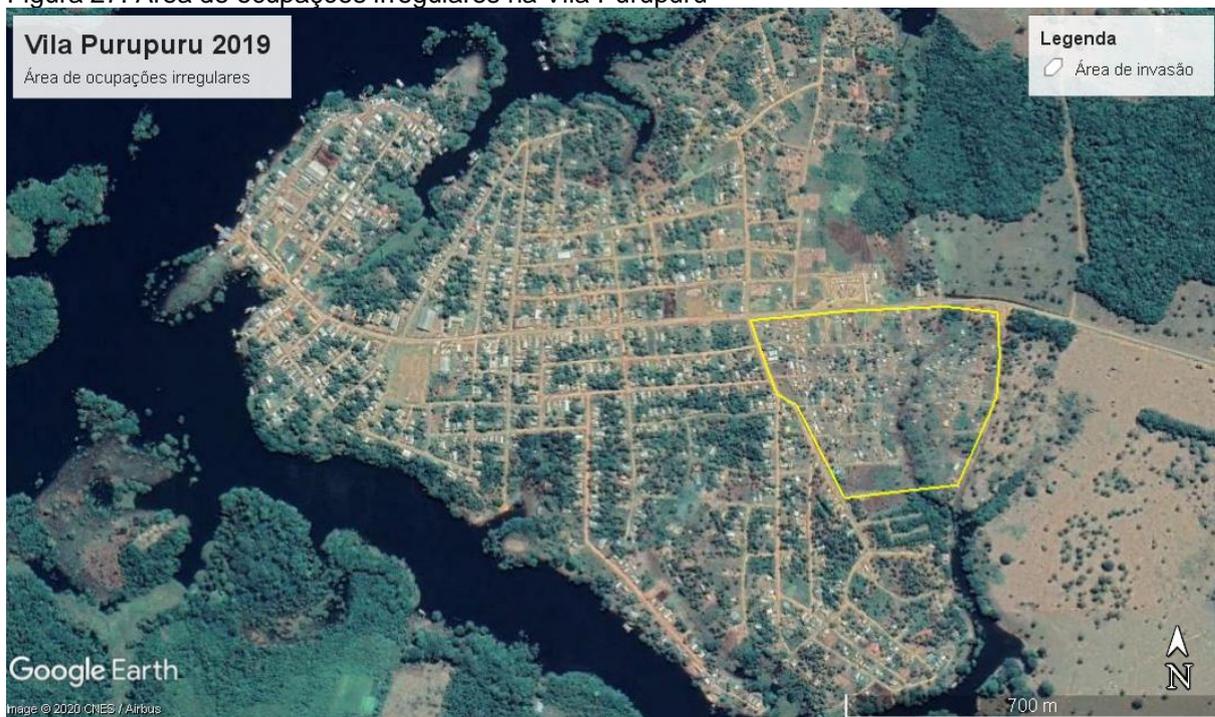
Fonte: Castro J. V. Outubro de 2020

Figura 26: Av. Nunes de Melo (saída para o ramal)



Fonte: Castro J. V. Outubro de 2020

Figura 27: Área de ocupações irregulares na Vila Purupuru



Fonte: Google Earth

Em 2019 ainda não há um povoamento proporcional ao tamanho da vila, ou seja, não houve adensamento, como já comentamos anteriormente, ainda há muitos lotes sem construção. Porém todos possuem donos. O que fez com que os novos moradores que chegam na vila se estabelecessem em uma área mais afastada,

próximo à entrada da vila pelo ramal. O que deu origem a uma área de ocupação que neste ano (2019) já possuía cerca de 100 casas.

Figura 28: Ocupações irregulares no Purupuru



Fonte: Pinheiro H. Outubro de 2020

À esquerda da figura 27 vemos o ramal, à direita, na parte inferior, vemos o que seria a última rua da vila (tendo como referência o início da vila no porto), o que explica o fato desta rua ser pavimentada. No que se refere ao deslocamento da população dentro da vila, percebemos a utilização principal de motos e bicicletas para deslocamentos próximos, e em alguns poucos casos o uso de carros. Para sair da vila com destino à Manaus, para a sede municipal do Careiro, ou até mesmo para a sede do município de Autazes, são usados os ônibus, de propriedade de empresários locais, que saem todos os dias da vila para Manaus principalmente, mas que também possibilitam a integração entre várias outras localidades, situadas nas margens da rodovia BR 319 e ao longo dos vários ramais que ligam estas comunidades à rodovia AM 254.

As viagens para Manaus, também podem ser feitas por meio de barcos e lanchas, porém esse modal não é regularmente usado pelos moradores locais, estes preferem fazer a viagem de ônibus que é muito mais rápida. Os barcos são utilizados na maioria das vezes, por comerciantes para realizar a compra de mercadorias para seus comércios. Até porque os ônibus só circulam até o porto da balsa, no km 0 da BR 319, e para chegar até Manaus é preciso fazer a travessia do rio Solimões por meio de lanchas ou balsas, o que dificulta o transporte da mercadoria. Nos arredores

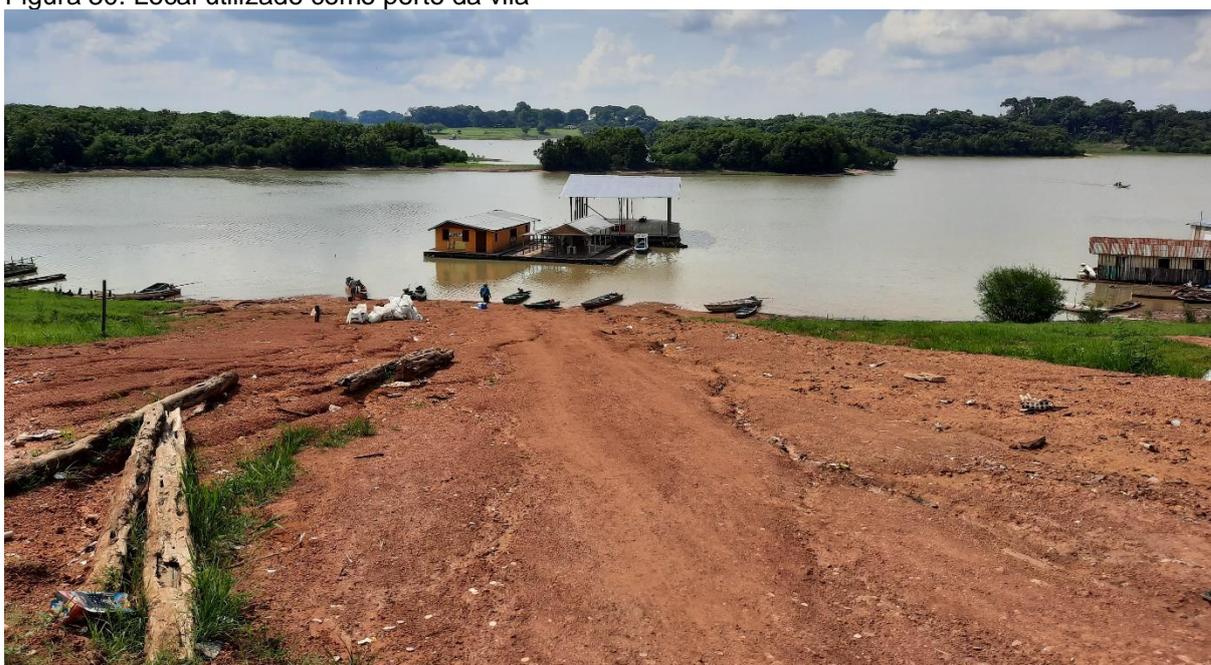
da vila há a utilização de motores rabetas e lanchas de pequeno porte para o deslocamento dos comunitário das áreas ribeirinhas que utilizam os serviços ligados às áreas da saúde, educação e comércio oferecidos na vila.

Figura 29: Início da Av. Nunes de Melo (próximo ao porto)



Fonte: Castro J. V. Outubro de 2020

Figura 30: Local utilizado como porto da vila



Fonte: Castro J. V. Outubro de 2020

O abastecimento de mercadoria é feito em grande parte pelos donos das distribuidoras vindos de Manaus e da sede municipal. O combustível usado pelos veículos e embarcações chega por meio de caminhão pipa vindos de Manaus, que vai

direto para o único posto de combustível existente na vila o qual utiliza a bandeira ATEM. Nesta vila não há o pontão, mas é possível comprar combustível nos flutuantes fixados no porto da vila. A mercadoria para o comércio é transportada por meio de caminhão do distribuidor e pelo barco quando o próprio comerciante se desloca para fazer compras na capital Manaus.

As principais atividades agropecuárias são praticadas em terrenos localizados às margens do ramal e nas áreas rurais ribeirinhas, principalmente nos meses de outubro e novembro. O IDAM ajuda dando palestras e fazendo acompanhamento técnico aos produtores da região em dia marcado e agendado previamente pelos representantes do órgão junto à comunidade. As atividades que mais se destacam na agricultura é a produção de farinha e o cultivo do abacaxi, que são vendidos na feira local e enviados para serem vendidos em Manaus. Nesse distrito tem a Associação de Pescadores do Purupuru que organiza e comercializa o pescado de todos os associados, que no período de seca, devido a parada do transporte fluvial sofre com diminuição significativa da produção. A Curimatã (*Prochilodus lineatus*) é o pescado que mais se destaca no consumo local e que também é comercializada nas comunidades próximas.

Figura 31: Comercialização e uso do gelo artesanal.



Fonte: Castro J. V. Outubro de 2020

Como na vila não há fábrica de gelo para que possa ser utilizado na conservação do pescado, ele é feito pelos próprios pescadores em suas casas

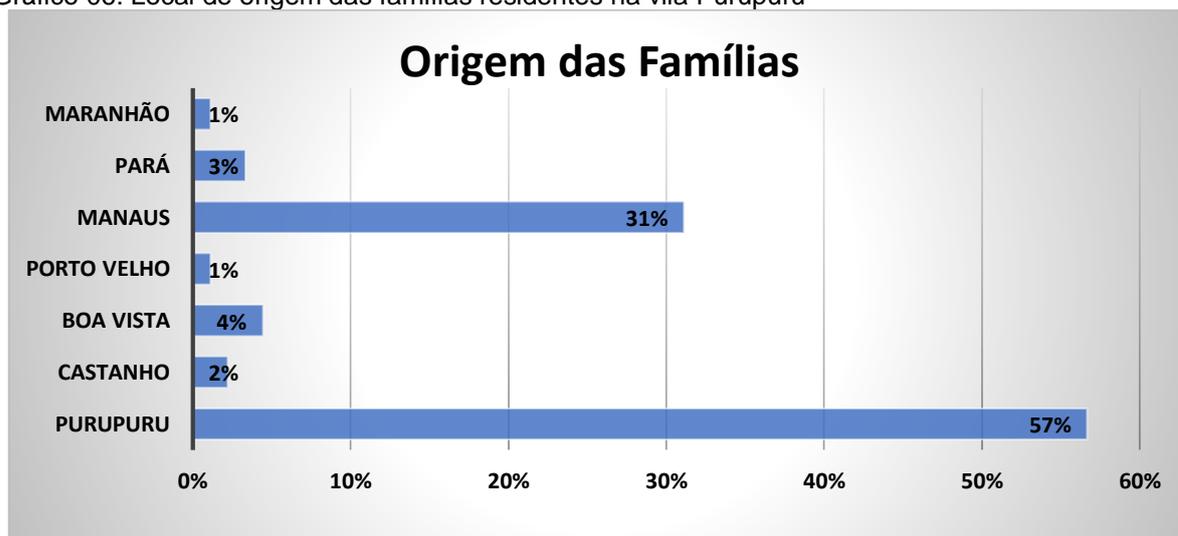
artesanalmente em sacos de 1 kg, e em alguns pontos próximos ao porto é possível encontrar este gelo sendo comercializado.

Às margens do ramal, que é bastante ocupada por moradias e pequenas fazendas, podemos encontrar áreas destinadas à pecuária, que é um ramo que também se destaca na economia local, onde se identificou a prática do arrendamento de terras, já que alguns fazendeiros que criam poucos animais, complementam sua atividade com o arrendamento do campo para fazendeiros da várzea, que no período de cheia ficam sem campo e levam o gado para pastarem nos campos em terra firme.

Resultados e números

Transformando em números os dados da pesquisa de campo realizados na vila do Purupuru, obtidos através da aplicação de questionário em 120 domicílios, representa cerca de 10% do total existente nesta vila. Os dados obtidos permitem um entendimento de como é a organização espacial, social e econômica nessa vila. Tais resultados reforçam a afirmação da existência de particularidades e diversidade na organização e ocupação do espaço na Amazônia.

Gráfico 06: Local de origem das famílias residentes na vila Purupuru



Fonte: Junior Vieira de Castro. 2020

Fizemos uma estimativa da quantidade de moradores desta vila dividindo a quantidade de residências pela média de moradores de cada uma delas, então chegamos ao entendimento que o total de habitantes da vila gira em torno dos 5 mil, então podemos perceber que há uma grande concentração de pessoas residindo no local. Notamos que nesta vila aparece um elemento evidente na configuração da

formação da população amazonense, ou seja, a presença de pessoas vindas de outras partes do território brasileiro para habitar esta parte da região.

Como foi salientado anteriormente a relação entre parentes nestes pequenos aglomerados amazônicos é muito forte. Percebemos no gráfico 06 que a população que habita a vila Purupuru é formada em sua maioria por pessoas locais. Parte vindo de comunidades ribeirinhas, outra parte de áreas próximas da estrada (AM 254) e outra parte vinda do ramal que liga a AM 254 à Vila. Existem também moradores que antes residiam na “vila velha” que passaram a morar na vila Purupuru. Destaca-se também a presença de moradores vindos de Manaus, alguns que possuem parentesco com moradores da vila e até mesmo pessoas que foram atraídas pela possibilidade de possuir a casa própria e novas oportunidades no local.

Gráfico 07: Descrição das construções de habitação na vila Purupuru

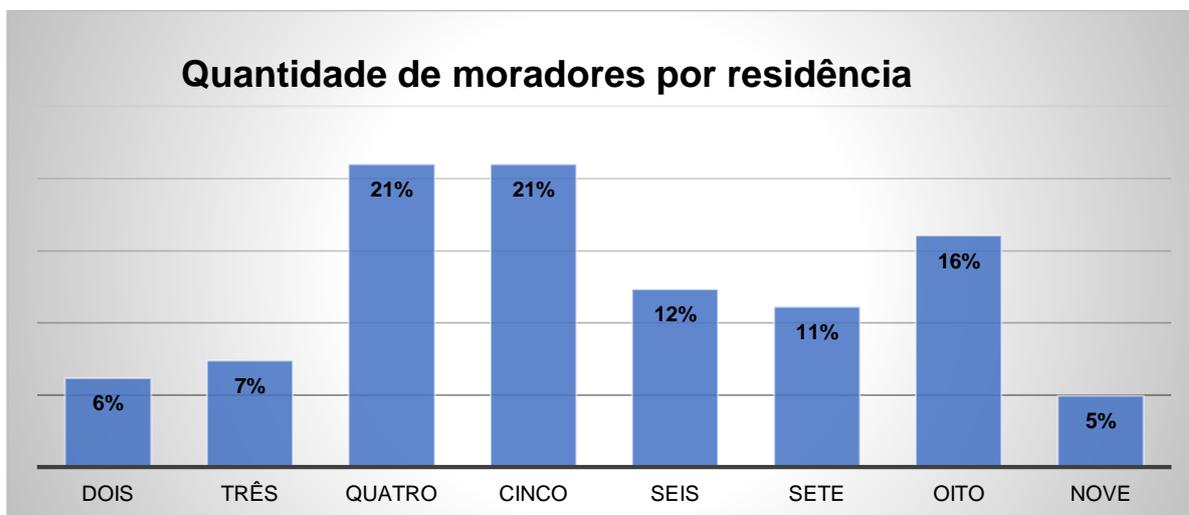


Fonte: Junior Vieira de Castro. 2020

Podemos observar no gráfico 07, três importantes características das construções do local. Grande parte destas construções é destinada apenas à moradia, sendo que estas são de propriedade da família residente no prédio. As construções feitas na sua totalidade de madeira ainda predominam devido a alguns aspectos como a facilidade de adquirir a matéria prima e o preço, porém em seguida temos aquelas mistas de alvenaria articuladas a com madeira, onde geralmente é feito o piso de alvenaria e o restante de madeira. As construções totalmente de alvenaria estão dispostas pela vila, ou seja, não há um local específico onde haja a concentração unicamente deste tipo de construção. A vila possui aproximadamente 1.100 casas em

terra firme e 25 casas flutuantes. Um detalhe que nos chamou a atenção foi a existência de uma área de ocupação com cerca de 100 barracos, já incluídos na contagem anterior.

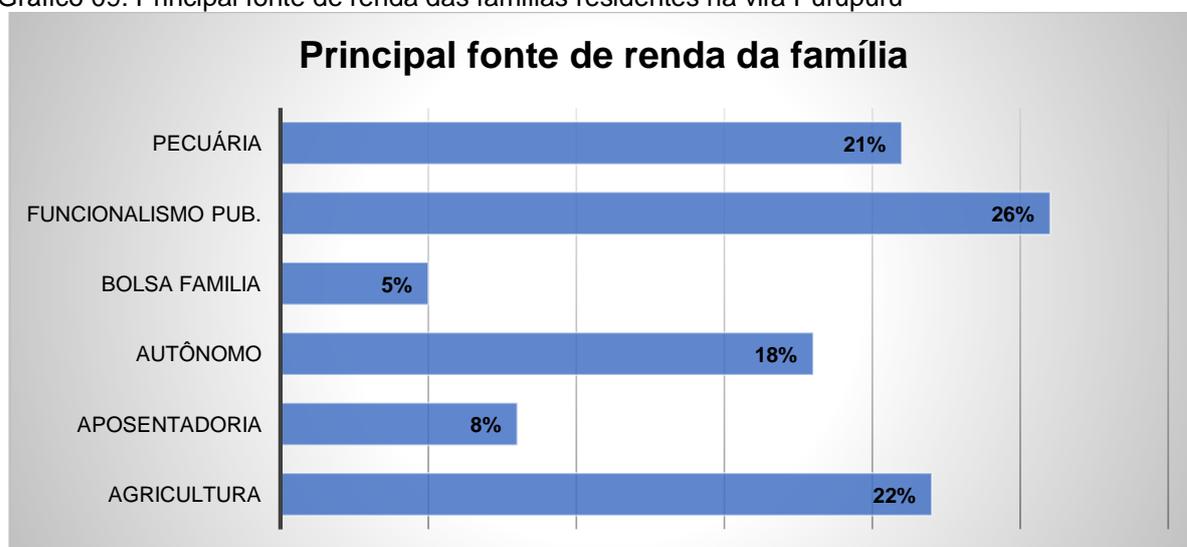
Gráfico 08: Quantidade de moradores por residência na vila Purupuru



Fonte: Junior Vieira de Castro 2020

No gráfico 08 está em destaque a quantidade de moradores que compartilham a mesma residência. Podemos notar que há uma parte considerável destas residências compostas por famílias grandes de até oito pessoas. Um outro dado importante é que parte destas famílias possuem uma quantidade de pessoas já inseridas nos padrões atuais, as quais podem variar entre quatro e cinco componentes.

Gráfico 09: Principal fonte de renda das famílias residentes na vila Purupuru

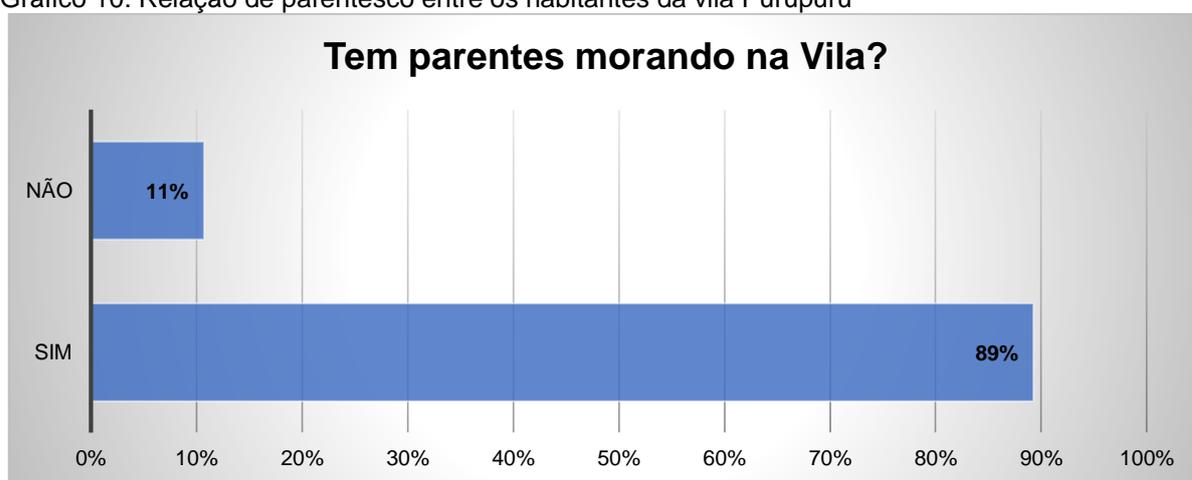


Fonte: Junior Vieira de Castro. 2020

Observamos no gráfico 09 ainda o funcionalismo público como destaque na fonte de renda, porém se considerarmos as atividades agropecuárias veremos que

estas se destacam como principal fonte geradora de renda na vila. Nela há muitas famílias ligadas aos processos de cultivo da terra e criação de animais, e essa ligação se dá de diversas maneiras, direta ou indiretamente, ou seja, as famílias podem ser os donos do cultivo ou da criação de animais como podem ser empregados temporários nestas funções, pois podemos observar na visita de campo que há muitos trabalhadores informais nestas atividades ligadas à venda da força de trabalho e arrendamento de terras. Porém o que podemos destacar é a aparente pouca dependência da população em relação aos programas governamentais de renda, pois poucos moradores, apesar de citarem receber o “bolsa família”, não sinalizaram ter essa renda como sendo a principal para a família.

Gráfico 10: Relação de parentesco entre os habitantes da vila Purupuru



Fonte: Junior Vieira de Castro 2020

Assim como nas demais vilas citadas neste estudo percebemos a presença muito forte da relação de parentesco formando a população local da vila. As características são as mesmas observadas na outra vila. Grande parte dos moradores é formada pelos filhos de moradores mais antigos do local, estes constituem família ao casarem e adquirem terrenos para construir suas casas na própria localidade, mantendo assim o contato próximo entre familiares e ao mesmo tempo aumentando a quantidade de casas e moradores na vila.

2.3. A Vila Samaúma

A Vila Samaúma é a sede do Distrito de Janauacá. Considerando como referência a BR 319, saindo de Manaus em direção a Porto Velho, a vila situa-se na margem direita da rodovia, mas para se chegar até ela é preciso que se adentre, na altura do km 68 desta rodovia, em uma vicinal (ramal) de 8 km de extensão aberta em

meio a floresta. Da abertura do ramal (década de 80) até 2009, as condições de trafegabilidade permaneceram em precárias condições. Em 2009 recebeu pavimentação asfáltica e assim, boas condições de acessibilidade prometida desde sua criação. Também é possível chegar até a vila por meio do transporte fluvial em lanchas e barcos de pequeno ou até de médio porte, subindo pelas águas do rio Solimões (saindo de Manaus) até a altura da cidade de Iranduba, na margem direita do rio está a foz do rio Janauacá, que interliga não somente a vila em questão à cidade de Manaus como inúmeras outras localidades do Distrito, inclusive comunidades pertencentes ao município de Manaquiri.

Figura 32: Ligação fluvial da vila Samaúma ao Rio Solimões



Fonte: Google Earth:

De acordo com seu histórico escrito pelo professor Izaque Lira de Paula, a fundação da vila Samaúma teve início no ano de 1990. Podemos dizer que esse início se deu através da atuação do governo municipal, que desapropriou um terreno para a construção de uma pequena escola para atender a população com idade escolar que moravam nas comunidades ribeirinhas próximas. O terreno ao qual nos referimos situava-se no final do ramal, aberto nos anos de 1980, que de início servia apenas para dar acesso aos moradores dos rios e lagos do Janauacá até a BR 319 e de lá para se deslocarem até a sede do município. Após a construção da escola, várias famílias buscando se aproximar e facilitar o acesso às aulas, deixaram de morar nos terrenos ribeirinhos e construíram suas casas nos arredores do prédio da escola. Dessa maneira, aos poucos o local foi ganhando forma de povoado.

Ainda de acordo com o histórico da Vila, no dia primeiro de maio de 1994 os moradores locais fizeram de forma manual a primeira rua daquela que viria a ser a Vila Samaúma, que até então tinha como rua apenas o ramal, esta rua recebeu o nome de 1º de maio. Como o passar dos anos, a vila foi se formando nos padrões das demais vilas brasileiras de séculos anteriores, com sua frente voltada para o rio determinada pela escola e uma pequena igreja católica construída atrás da escola, ambas com a frente voltadas para o rio. Estas construções determinavam o início da vila, e que de certa maneira permanece até os dias de hoje (2019), porém, somente a igreja ainda está situada no mesmo local.

A figura 31 mostra a vila no ano de 2000, no período de subida do rio, a escola em seu primeiro local de construção, na frente da vila, a igreja, uma quadra de esportes e o campo de futebol que representava o entretenimento na vila. A vila ainda tinha poucas casas, as ruas e o ramal sem pavimentação, mas já percebe-se o surgimento de novas áreas de ocupação. Era um local ainda em desenvolvimento.

Figura 33: Vila Samaúma em 2000



Fonte: Google Earth.

Até 1999 a energia fornecida para as residências do local era gerada por um “motor de luz” (gerador de energia movido a óleo diesel) situado na própria vila, o qual era ligado somente à noite e por apenas quatro horas por dia. A partir do ano de 1999 a vila passou a ser atendida com energia elétrica 24 horas, através da rede elétrica interligada com a sede do município fornecida pela CEAM. No ano de 2000 a

vila passou a contar com a telefonia fixa. A extinta empresa TELEMAR implantou uma pequena central de telefonia fixa, atendendo várias residências com telefone residencial e orelhões distribuídos em três pontos estratégicos da vila. Segundo relatos dos moradores, era um serviço precário, conseguir uma ligação telefônica era raro, porém o serviço era a única forma de comunicação da vila com outros locais, e isso de certa forma ajudava a vila sair do isolamento. A partir de 2009 os telefones fixos e orelhões já não funcionavam mais, em 2019 a comunidade dispõe de telefonia móvel que funciona apenas para aqueles que possuem “antenas rurais”.

Figura 34: Vila Samaúma em 2011



Fonte: Google Earth: acesso 2019

Já em 2011 no período de seca do rio, podemos ver a vila já bem mais adensada, com novas áreas ocupada por moradias, a escola já construída em um novo local dispendo de um ginásio poliesportivo, outras áreas já apresentam sinais de ocupação apresentando um crescimento em direção ao ramal que já possui pavimentação asfáltica desde 2009. O que fica evidente nas imagens anteriores, é que a vila possui o rio como determinante de sua forma, permitindo sua expansão apenas em direção ao ramal, já que suas terras são cercadas pelo rio que durante o período da subida das águas toma conta de mais da metade da área de cada terreno localizados nas suas margens. Desde a fundação, os lotes foram delimitados com tamanho padrão de 10 metros de frente por 15 metros de fundo (na verdade essa limitação ao fundo se dá pelas águas do rio na sua dinâmica cíclica).

Figura 35: Vila do Samaúma em período de cheia do rio.



Fonte: Francisco das Chagas 2019

A frente da vila ainda é considerada a parte que fica voltada para o rio, mesmo que o fluxo maior de pessoas saindo ou chegando na vila se dê pela estrada, ainda assim o acesso ao ramal é tido pelos moradores como parte de trás da vila e quem chega pelo rio adentra pela frente da vila. A figura 34 mostra a vila no período de cheia do rio, percebe-se que o sítio onde está assentada a vila é quase totalmente inundado durante esse período, e isso de uma certa maneira acaba impedindo seu crescimento.

Figura 36: A vila e novas áreas de ocupação.



Fonte: Pinheiro H. Outubro de 2020

A partir de 2018 passou a ser oferecido na vila o serviço de internet, grande parte das residências contrataram o serviço e boa parcela dos moradores passou a ter acesso à internet via satélite, de qualidade baixa, mas que garantiu o contato dos moradores com o que podemos chamar de novos padrões de relações sociais, principalmente para os mais jovens, proporcionando-lhes acesso às redes sociais e outros conteúdos da rede. Em 2017 foi construído um pequeno balneário particular, com duas piscinas e área de recreação, isso representou para os moradores locais uma boa opção de lazer, sendo que nem mesmo a sede municipal possui um. Mesmo assim, o rio no período da cheia, ainda é o principal atrativo não só para os moradores como para os visitantes. Além do balneário e do rio como opção de lazer, a vila possui um ginásio poliesportivo, quadra de areia para a prática de voleibol e um espaço destinado à sua festa tradicional intitulada “festa da mandioca” que geralmente acontece no mês de setembro, o qual também serve como espaço de convivência para as crianças nos demais períodos.

Em relação aos locais de construção dos domicílios, não há nenhuma área onde podemos encontrar os habitantes mais ricos ou mais pobres, apesar de haver algumas famílias que dispõem de mais recursos financeiros que outras. Há casas bem estruturadas, em sua maioria de alvenaria e casas de madeiras, algumas também com uma boa estrutura, outras bem modestas que compartilham a mesma área territorial onde os habitantes vivem em harmonia, a grande maioria se conhece devido haver na vila vínculos familiares bastante fortes, muitos possuem grau de parentesco.

Figura 37: Área em comum dos domicílios



Fonte: Castro J. V. Outubro de 2020

A população da vila é formada principalmente por agricultores locais que ao longo dos anos saíram das comunidades rurais próximas, deixaram de morar nos terrenos ribeirinhos e buscaram maior proximidade com os serviços disponibilizados na vila, porém, algumas famílias mantiveram seus terrenos para a prática agrícola e criação de animais. Outros moradores que ali residem são funcionários públicos (principalmente professores e funcionários da saúde) que ao trabalhar no local resolveram estabelecer moradia fixa na vila.

Trata-se de uma população formada por filhos de moradores da mesma vila que, assim como nas demais vilas em estudo, ao constituírem família decidem continuar morando no local, compraram terrenos e construíram suas casas na vila, aumentando assim o número de residências e de habitantes. A vila possui aproximadamente 1500 habitantes sendo a grande maioria jovens e crianças. São pessoas que não são atraídas pela agitação das grandes cidades, mas que procuraram uma proximidade ou até mesmo o acesso direto aos serviços e produtos citadinos e ao modo de vida considerado urbano.

Percebemos a dimensão das mudanças ocorridas na vila nos últimos anos em relação ao aspecto físico, principalmente a partir do ano 2010. Percebe-se o crescimento e adensamento da vila até 2019, o crescimento estrutural, as novas construções e a abertura de novas áreas para construção de casas e empreendimentos comerciais. Podemos destacar a construção de dois postos de gasolina já às margens do ramal, indicando o crescimento da vila nessa direção.

Figura 38: Posto de gasolina às margens do ramal



Fonte: Castro J. V. Outubro de 2020

Para atendimento à saúde da população da vila e das comunidades próximas, foi construída e inaugurada em 2012 uma Unidade Básica de Saúde, até então bem assistida pelo governo municipal até os dias de hoje. Funciona em horário comercial de segunda à sexta-feira, e nos finais de semanas somente a ambulância fica disponível para transportar os pacientes para a sede do município ou para Manaus, dependendo da gravidade do caso. A UBS contém em 2019 no seu quadro de funcionários, dez agentes de saúde que realizam visitas periódicas em domicílio tanto na vila quanto nas comunidades ao entorno. Possui também atendimento de 1 (um) dentista e seu auxiliar durante todos os dias úteis da semana na própria UBS, 1 (uma) enfermeira, 2 (duas) técnicas de enfermagem e 1 (uma) médica Clínica Geral, natural do estado do Pará, mas com formação e residência na cidade de Manaus, ela atende por três dias na semana, especificamente às segundas, terças e quartas. A grande maioria dos funcionários é local, apenas a médica, a enfermeira e a dentista não possuem residência na vila, todas são residentes em Manaus.

Figura 39: Posto policial, UBS e Escola



Fonte: Castro J. V. Outubro de 2020

Os principais casos de doenças registrados na vila estão ligados ao saneamento básico, na vila não há rede de esgoto, sendo este direcionado para o rio, o mesmo que é utilizado pelos moradores para diversos fins. O contato direto com a água, principalmente no período da seca do rio torna a saúde dos moradores mais vulnerável às doenças como diarreia, malária e algumas viroses. A vila possui

fornecimento de água encanada para as residências diretamente de um poço artesiano situado ao lado da escola, apesar da boa aparência, essa água não recebe nenhum tipo de tratamento, o que pode comprometer sua qualidade em alguns períodos do ano.

Em se tratando da educação, a escola, que pertence a Secretaria Municipal de Educação, desde o ano de 1995 a escola possui vínculo estadual funcionando como anexo da Escola Estadual Marçal Machado Girão, localizada na sede do município. A escola antes situava-se na frente da vila e devido à grande demanda de alunos provenientes tanto da vila quanto das comunidades próximas, em 2002 foi construído um prédio em um outro espaço, recebeu significativas melhorias na sua estrutura e um número maior de salas de aula, passou a atender desde então, aos alunos que ingressavam no Ensino Médio. A escola, em 2007, passou contar com a modalidade EAD, pelo Ensino Tecnológico oferecido pela Secretaria Estadual de educação (SEDUC) para aqueles alunos que só podem estudar no período da noite.

Figura 40: Construção da escola em alvenaria



Fonte: Pinheiro H. Outubro de 2020

O prédio da escola é todo construído em madeira, com 10 (dez) salas de aula climatizada, 1 (uma) cozinha, 1 (uma) sala para os professores 1 (uma) secretaria que também é a diretoria e apenas 2 (dois) banheiros. Possui 35 (trinta e cinco) funcionários, incluindo professores, agentes administrativos, serviço-gerais e merendeiras, alguns originário da própria vila, outros vindo da sede municipal, mas

que fixaram moradia na vila. Em 2019 atende 490 alunos distribuídos desde a 1ª série do ensino fundamental até a 3ª série do Ensino Médio distribuídos em três turnos. Atualmente possui transporte escolar para atender aos estudantes de diversas localidades do entorno, sendo o transporte feito tanto por meio terrestre como fluvial com a parceria entre Estado e Município. No corrente ano (2019) iniciou-se a obra de construção da escola no local onde situava-se o campo de futebol da comunidade, tal escola está sendo feita em alvenaria com 15 salas de aula e outras dependências para melhor assistência aos alunos.

Para o deslocamento da população o meio de transporte mais usual atualmente é o ônibus, tanto para viagens para Manaus como para sede municipal, estes pertencem a quatro proprietários que se alternam em duas viagens por dia, dois para Manaus em horários diferentes e dois destes fazem viagens apenas para a sede, também em horários diferentes. Por meio fluvial o transporte é menos recorrente devido a viagem ser mais demorada. Há uma lancha que sai diariamente da vila para Manaus as 5:00 horas e retorna as 15:00 horas para a vila com o preço da passagem em 30 reais cada trecho saindo do porto da vila. Há também um barco do tipo “recreio” de propriedade de um morador local que faz viagens para Manaus duas vezes na semana, este é utilizado principalmente por comerciantes para o transporte de mercadorias compradas em Manaus para o abastecimento do comércio local, o preço da passagem de barco custa 25 reais para quem sai da vila.

Figura 41: Porto de atracação na vila



Fonte: Castro J. V. Outubro de 2020

Na vila há apenas um pontão (posto flutuante) que além de abastecer as embarcações serve de porto de atracação para os proprietários possam realizar algum serviço ou negócios na vila ou na sede do município. Neste pontão apenas é comercializado o gás de cozinha, a gasolina e o óleo diesel. Porém, como já foi salientado, em terra firme há dois postos de gasolina um no final da vila e o outro já na margem do ramal, porém bem próximo à vila. Todos compram o combustível em Manaus diretamente nas empresas de combustível ATEM. No período da cheia do rio adquirem o combustível em Manaus e na seca compram no Castanho, sede municipal. O posto flutuante atende as embarcações enquanto os postos em terra atende aos automóveis e motocicletas.

Em relação a produção agropecuária da região, é perceptível a prática da criação de gado de corte praticada em grande escala por quatro irmãos empresários donos de grandes latifúndios, grande parte dessa produção é destinada à Manaus e uma pequena parte é comercializada na vila. Na agricultura predomina o plantio da mandioca, realizado apenas por duas famílias de agricultores que dedicam seu trabalho exclusivamente a esta modalidade durante o ano todo, estes produtores geram muita demanda de mão de obra para os moradores da vila. Um deles cultiva a mandioca para a produção da farinha e goma, o outro destina seu cultivo à produção exclusivamente de goma, com uma produção média de 30 caixas semanais com preço variando entre 120 e 150 reais cada caixa. Uma pequena parte da produção é destinada ao comércio local e a maior parte principalmente à Manaus, por meio da figura do atravessador, pois segundo esses produtores é mais viável vender para o atravessador porque não é preciso se deslocarem até Manaus, já que os custos com transporte diminuiriam sua margem de lucros. A produção é realizada na vila, em casas de farinhas flutuantes fixadas próximo ao porto da vila, estratégia usada para facilitar o transporte da mandioca do roçado até o local de tratamento.

A atividade extrativista praticada na região é principalmente a pesca, não objetivando a comercialização, esta é feita apenas para o consumo das famílias locais, como complemento da alimentação adquiridas no comércio local. Existem alguns moradores que fazem parte de Associação de Pescadores do Araçá e que recebem o seguro defeso, porém praticam a pesca em outros locais, já que a associação possui sua sede na vila Araçá. Portanto, esses pescadores praticam esta atividade fora dos arredores da vila. A mão de obra utilizada em todas as atividades econômicas e de

produção é, na grande maioria, originária da própria vila, os trabalhadores são recrutados através do contato pessoal, o produtor vai até a casa dos trabalhadores ou vice-versa, isso depende da necessidade momentânea de cada um, e esse trabalho não gera vínculo empregatício, somente aceitam aqueles que se dispõem naquele dia ou por quantos dias quiser, ou seja, estamos aqui falando do trabalhador diarista.

Um fator de destaque na vila é a existência de alguns moradores que trabalham no turismo, são os trabalhadores de temporada, ou seja, são trabalhadores que se empregam apenas na temporada de pesca, que geralmente vai de agosto a março, estes trabalham de carteira assinada durante a temporada de pesca esportiva realizadas pela empresa “Da Silva Navegações e Turismo” de propriedade de um empresário que possui terras nos arredores da vila Samauma.

Figura 42: Acampamento fora da temporada de turismo.



Fonte: Nadson Guedes. 2018

O período em que estes trabalhadores são empregados por esta empresa de turismo corresponde à época da seca dos rios na Amazônia. Segundo o Sr. Nadson Guedes, gerente de um dos acampamentos, esses trabalhadores recebem da empresa um salário mínimo em real, e gorjeta diretamente do turista, em dólar. A gorjeta já é estipulada em contrato fechado no ato da compra do pacote disponível para venda em www.acuteangling.com. Os pacotes são vendidos em agências de turismo de pesca nos Estados Unidos e destinados exclusivamente à prática da pesca esportiva em diversos rios no Amazonas, ou seja, o turismo movimenta parte da economia da vila, mas não é praticado na vila e nem nos arredores, é praticado em rios mais isolados principalmente na bacia do Rio Negro. Fora da temporada de pesca,

os acampamentos são trazidos para a vila e ficam ancorados próximo ao porto da vila. Durante a temporada estes acampamentos são levados para os locais onde será praticada a pesca.

Figura 43: Acampamento na temporada de turismo.



Fonte: Nadson Guedes. 2018

Figura 44: Turistas Norte Americanos pescando na Amazônia



Fonte: Nadson Guedes. 2018

Ao fim de cada temporada, os trabalhadores voltam para a vila onde ficam à disposição da lavoura, muitos passam a trabalhar no cultivo da mandioca como diaristas. Outros trabalham na fazenda do proprietário de empresa. Esses são responsáveis por cuidar e fazer a manutenção dos alojamentos. Apesar de alguns desses trabalhadores terem salário apenas por alguns meses do ano eles possuem casas bem estruturadas na vila, alguns possuem comércios e outros bens, fruto deste trabalho que, segundo eles, apesar de enfrentarem dificuldades devido aos diversos percalços oferecidos pela natureza, vale muito a pena.

Outra importante forma de renda de grande potencial presente na vila é o comércio, em sua grande maioria mercadinhos que comercializam de tudo um pouco, mas principalmente utensílios utilizados nas atividades rurais e na pesca. Dois desses mercadinhos possuem açougue adquirindo carne dos pecuaristas locais, e combinam à venda de diversas outras mercadorias que são vendidas tanto para a população da vila quanto para os moradores de comunidades vizinhas. Há apenas uma loja que comercializa materiais de construção, outras sete que vendem diversos utensílios básicos, uma pequena loja de materiais esportivos e uma movelaria, que atende toda a região do entorno e até mesmo encomendas tanto de Manaus quanto da sede municipal. Há também duas pequenas padarias, seis pequenos bares e três lanchonetes.

Figura 45: Estrutura dos prédios comerciais da vila.



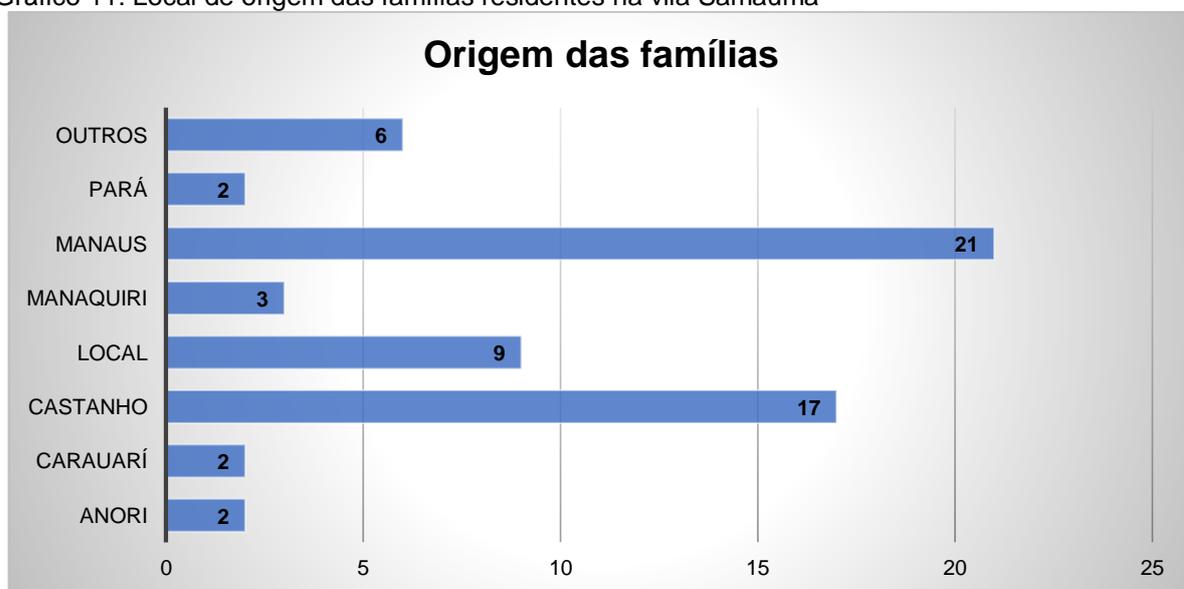
Fonte: Castro J. V. Outubro de 2020

O trabalho nesses comércios é realizado pelas famílias dos proprietários, apesar dessa atividade movimentar grande parte da economia local, o comércio não gera empregos indiretos, pois os funcionários desses estabelecimentos são os próprios donos. Entende-se que são pequenos empreendimentos, que se adaptaram ao baixo fluxo nas vendas e que articulam a renda familiar com outras atividades. De acordo com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas SEBRAE, os negócios locais são o combustível de toda a economia, e promover esse tipo de consumo gera ganhos para toda a região, pois ajuda a estabelecer um comércio mais justo, o que propicia mais desenvolvimento local.

Resultados em números

Ao transformar em números os resultados da pesquisa de campo obtidos através da aplicação de questionário em 52 domicílios da vila do Samaúma, obtivemos dados amostrais bem significativos que nos possibilitaram ter uma ideia da organização espacial e social desta vila. De forma que esses dados, ao compararmos com as demais vilas em estudo, mostram que independentemente destas vilas estarem localizadas em um mesmo município, elas mostram particularidades. Nos gráficos abaixo listamos informações sobre a origem de cada família, descrição das moradias, quantidade de pessoas por residência, fonte principal de renda e a relação de parentesco entre moradores da Vila.

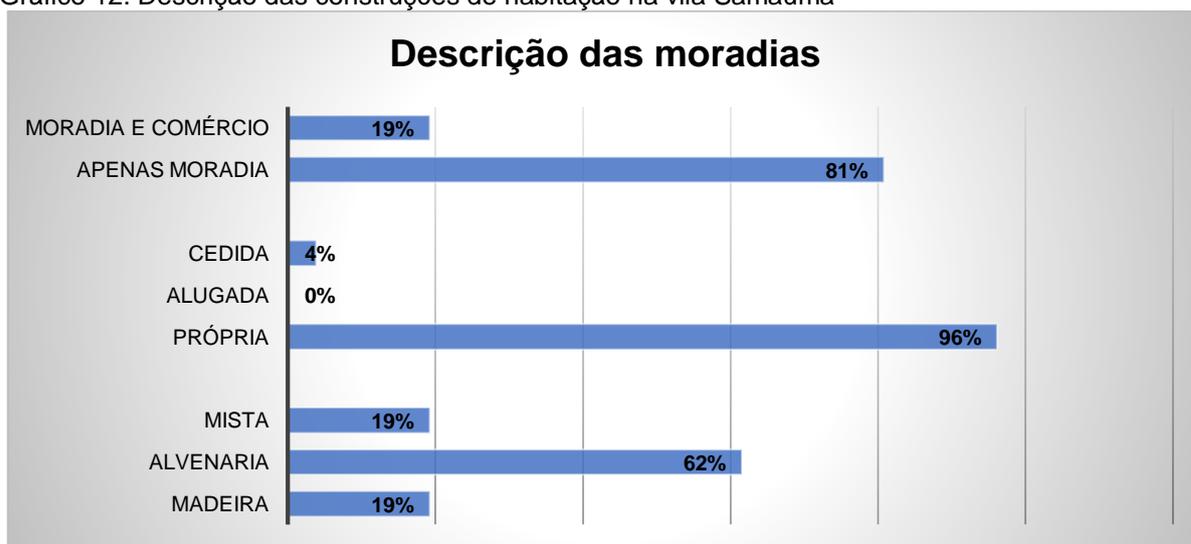
Gráfico 11: Local de origem das famílias residentes na vila Samaúma



Fonte: Junior Vieira de Castro 2020

Nos domicílios que chegamos a visitar, questionamos sobre o local de origem da família, muitos afirmaram que são do próprio local, ou seja, são moradores e filhos de moradores das comunidades localizadas no distrito de Janauacá, porém seus pais vieram de outras localidades como é mostrado no gráfico acima. No entanto podemos perceber em destaque o município de Manaus e a sede municipal (Castanho) como sendo os locais de onde mais se deslocaram moradores para a vila, e por último, como já foi mencionado, moradores vindos das redondezas, que na época de fundação da vila buscaram maior proximidade com a escola em um período em que a prefeitura não disponibilizava o transporte escolar e os moradores não possuíam o seu próprio meio de transporte, morar ao lado da escola era a forma mais fácil de acessá-la.

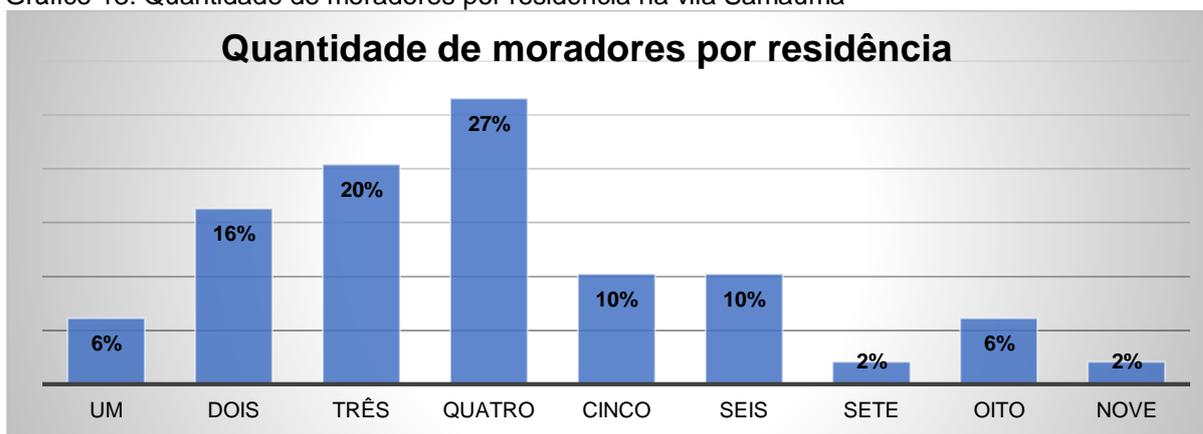
Gráfico 12: Descrição das construções de habitação na vila Samaúma



Fonte: Junior Vieira de Castro 2020

Na descrição das moradias fizemos um levantamento para saber a situação do morador diante de sua moradia, então percebemos que a maioria dos domicílios serve apenas como moradia e outra divide o espaço de moradia com um ponto comercial. Quase a totalidade é de propriedade do morador. A maior parte dos domicílios é feita em alvenaria com uma pequena parcela dessas moradias feita toda em madeira e uma outra parte articulando madeira e alvenaria.

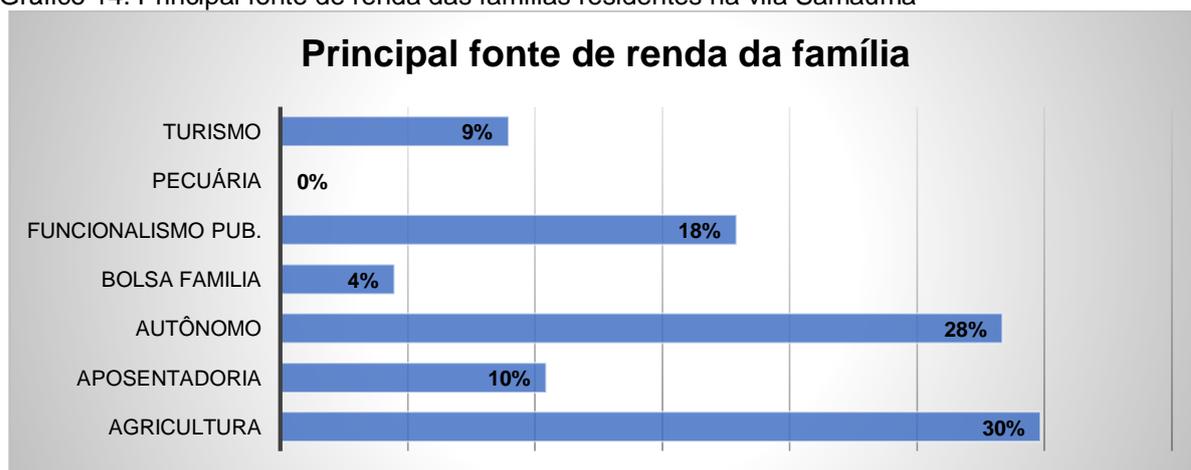
Gráfico 13: Quantidade de moradores por residência na vila Samaúma



Fonte: Junior Vieira de Castro 2020

Percebemos neste gráfico que a quantidade de maior expressão comporta as famílias de até quatro moradores por residência. O que no passado uma família formada com muitos membros era sinônimo de muita oferta de mão de obra hoje já se torna um grande problema segundo a opinião de muitos moradores deste lugar. A falta de oferta de trabalho fez com que as famílias mudassem seu padrão, porém essa antiga configuração não desapareceu totalmente, pois ainda encontramos residências comportando até nove pessoas.

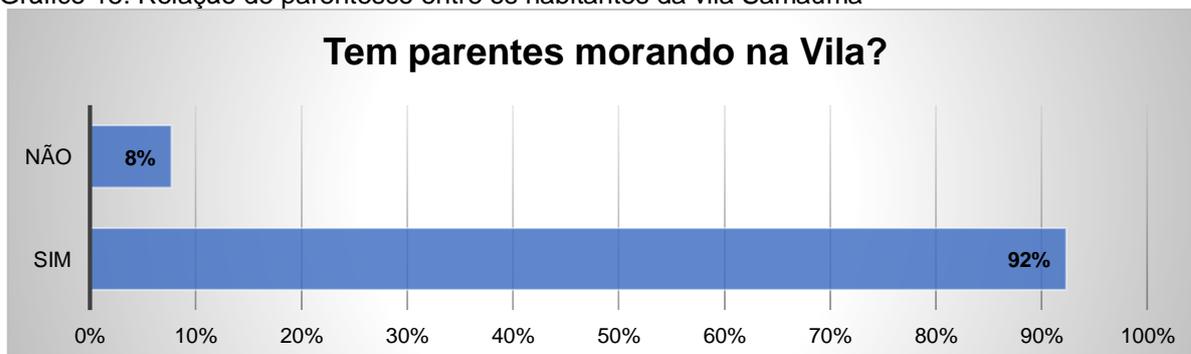
Gráfico 14: Principal fonte de renda das famílias residentes na vila Samaúma



Fonte: Junior Vieira de Castro 2020

O fator que nos chamou a atenção neste gráfico, ao contrário do que ocorre na vila Araçá é a não dependência exclusiva, em relação a renda familiar, do governo federal, estadual ou municipal, poucas famílias declararam apenas viver do programa Bolsa Família e de aposentadorias. O funcionalismo público aparece em terceiro lugar como principal fonte de renda devido ao grande número de professores e funcionários da UBS. O comércio aparece como segunda fonte de renda em destaque na vila, pois nela há muitos pontos comerciais. O que mais se destaca é a agricultura, pois muitos moradores se declararam agricultores. Nessa vila há a presença do turismo como fonte de renda, 9% dos moradores entrevistados se dizem funcionários de uma empresa de turismo de pesca pertencente a uma família de empresários que possuem terrenos e criação de gado nos arredores da vila, esses moradores possuem também pontos comerciais na vila e no fim da temporada da pesca que pode durar até 5 meses, passam a ser comerciantes ou agricultores para manter uma renda familiar.

Gráfico 15: Relação de parentesco entre os habitantes da vila Samaúma



Fonte: Junior Vieira de Castro 2020

Neste último gráfico buscamos perceber a relação de parentesco entre os moradores. Vimos que muitas famílias atualmente morando na vila são formadas por

filhos de outros moradores do próprio local. Percebe-se então o mesmo que acontece na vila Araçá também acontece no Samaúma, ou seja, os filhos casaram, construíram suas famílias, mas permaneceram na vila, adquiriram seus próprios terrenos, construíram suas casas no terreno de seus pais ou as compraram de outros moradores que resolveram sair da vila, assim mantiveram o contato familiar próximo contribuindo assim para o adensamento da vila e a desenvolvendo em número de pessoas e casas.

CONSIDERAÇÕES

As vilas do Careiro se desenvolveram de forma espontânea a partir da ação do governo, ou seja, o governo municipal inicialmente desapropriou terras e construiu escolas e a partir dessa ação as vilas se desenvolveram espontaneamente. O que chama a atenção é o fato das escolas serem a ponta de lança para esse desenvolvimento, pois estamos acostumados com relatos de que as vilas do período colonial surgiram, em sua maioria, a partir da ação da igreja, tendo a igreja como construção central e a partir dela configura-se a vila. Uma forma utilizada no passado, que tinha como objetivo povoar o território para afirmar seu domínio. Já nas décadas de 70 e 80 as estradas aparecem como influenciadoras desse processo de criação de novas vilas. No caso das vilas Araçá, Purupuru e Samaúma percebemos que não houve a intenção do governo de criar estas vilas, mesmo que tenham surgido sob influência da BR 319 não houve impacto significativo para a consolidação e manutenção dessas vilas.

A construção da escola foi apenas um meio de atender uma das inúmeras necessidades da população rural dessa região. Então o governo passou a agir sobre esses espaços, implantando postos de atendimento público e desenvolvendo pequenas ações de assistências às famílias destes espaços. Porém, por muito tempo não deu a devida importância às verdadeiras necessidades dessa população que carece muito mais que um espaço de moradia. No que se refere à infraestrutura, as ruas destas três vilas em estudo só receberam pavimentação uma vez desde sua criação, isso aconteceu por volta dos anos 2000. Nos últimos 10 anos houve uma significativa melhoria nos serviços básicos destas localidades, hoje (2019) há a água encanada fornecida 24 horas por dia, a energia elétrica, assistência à saúde e a educação, o acesso à internet, a tevê a cabo e a telefonia móvel. Todos esses

elementos representam reflexos de uma urbanização crescente, porém ainda percebemos nestes lugares modos de vida bastante ligados à vida rural. A plantação de verduras no fundo do quintal, a criação de galinhas nos quintais, a alimentação quase diária baseada no pescado, o trabalho na roça e a venda da força de trabalho no cultivo da terra, atividades estas ainda classificadas tipicamente como rurais.

Em uma análise comparativa desses dados podemos perceber muitas coisas em comum, mas também vários fatores que se distinguem, mesmo essas vilas estando em uma mesma região territorial. Em relação à formação da população destas vilas, podemos perceber na vila Araçá o município de Manaus e a sede do Careiro como sendo os locais de onde mais se deslocaram moradores para essa vila. Já na vila Purupuru é forte a presença de moradores locais, muitos deles vindos de comunidades próximas da vila, em segundo plano destaca-se a presença de moradores vindos de Manaus. Na vila Samaúma percebe-se como principal lugar de origem das famílias, o município de Manaus e em segundo a cidade do Careiro-Castanho, somente em terceiro citado as comunidades locais.

Sobre as características das habitações, encontramos na vila Araçá a construção em madeira no estilo palafita como sendo a forma predominante das casas em grande parte da vila, onde a quantidade de moradores por domicílio varia entre três e seis pessoas. No Purupuru, assim como no Araçá, grande parte destas construções são destinadas apenas à moradia, são domicílios próprios e as construções feitas na grande maioria de madeira, com a quantidade média de moradores entre quatro e cinco componentes. No Samaúma, assim como nas demais vilas, mais de 95% das habitações é de propriedade do morador, é muito raro encontrarmos casas alugadas. A maior parte destes domicílios é feita em alvenaria e apenas uma pequena parcela é feita toda em madeira, uma outra parte articula madeira e alvenaria, nessa vila a média de moradores por domicílio está entre três e quatro pessoas.

Com relação a renda da família, no Araçá, um fator que chama a atenção é a dependência ao governo, sendo que a maior parte das famílias citou depender exclusivamente do programa Bolsa Família, outros de aposentadorias e do funcionalismo público. No Purupuru o funcionalismo público destaca-se como principal fonte de renda, porém, as atividades agropecuárias vêm em segundo lugar, nessa vila destaca-se a pequena dependência da população em relação aos programas

governamentais, poucas famílias citaram receber renda do “Bolsa Família”, mas não sendo a principal fonte de renda. No Samaúma também há essa pequena dependência em relação ao governo, poucas famílias declararam apenas viver do programa Bolsa Família e de aposentadorias. O funcionalismo público aparece apenas em terceiro lugar como principal fonte de renda, o que mais se destaca é a agricultura, pois muitos moradores se declararam agricultores. Outro fator econômico de grande relevância é a presença da empresa de turismo Da Silva Navegações e Turismo, esta representa uma boa fonte de renda para uma parcela de moradores, mesmo que seja por temporada, muitos destes trabalhadores garantem o sustento familiar por um longo período, até que chegue a próxima temporada de pesca na região amazônica.

No último item o intuito era perceber a relação de parentesco entre moradores. No Araçá essa relação é a menor dentre as três vilas estudadas, onde 36% dos entrevistados disseram não possuir parentes da vila e 64% responderam possuir familiares morando na vila. Já no Purupuru essa diferença é bem maior, onde 89% dizem ter parentes na vila e apenas 11% afirmaram não ter. No Samaúma essa proporção aumenta ainda mais, pois nesta vila 92% possuem parentes residindo na vila e apenas 8% não tem grau nenhum de parentesco com outros moradores. São vilas que se formaram a partir da ação de comunitários e isso pode explicar essa relação grande de parentesco, são locais onde todos se conhecem e mantêm uma convivência harmoniosa, o espírito de ajuda mútua é bem forte entre os habitantes destas vilas. E quanto mais o governo investir em melhorias, em serviços necessários para a manutenção e desenvolvimento destas vilas, mais teremos seu crescimento tanto demográfico quanto estrutural. Pois como alguns moradores salientaram: “se na vila encontramos tudo que precisamos para viver, não há necessidade de ir morar em outros locais, principalmente na capital, onde o custo de vida é mais caro e a crescente da violência assusta”.

3. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Discutir as novas relações entre urbano e o rural na Amazônia, sob a perspectiva de compreender os processos de ocupação territorial e as políticas de desenvolvimento regional que estão sendo empregadas nos últimos anos, é um desafio sem tamanho, principalmente na Amazônia com seus inúmeros obstáculos provenientes de suas dimensões, estes por sua vez, dificultam a chegada de diversos

tipos de serviços principalmente à população das áreas mais distantes da capital do Estado. Neste estudo, destacamos o desafio de compreender o papel das vilas no processo urbano que se estabelece na Amazônia, diante disto podemos afirmar que desenvolver um estudo dessa natureza não é tarefa fácil, devido à dificuldade de se compreender os diversos fatores que levaram à criação de vilas ao longo de toda a história do Brasil, ao longo dos anos estas ações de criação ganharam novas metodologias e representaram novos objetivos.

O debate sobre a urbanização brasileira no primeiro capítulo serviu para termos um ponto de partida para a compreensão dos processos que ocorreram e ainda ocorrem no Brasil, que dão origem a diversos núcleos de povoamento. Para entendermos o urbano precisamos entender como ele surgiu, a partir de que momento surgiu e o que contribuiu para que tenha se intensificado nos últimos anos. Para tanto foi preciso entender o urbano não apenas como crescimento da cidade no seu aspecto físico, mas também na presença de características dessa vida urbana presente nas cidades, que se manifestam para além da cidade. Então, o pressuposto técnico de que, o que não é urbano é rural, não tem muito sentido pelo fato de que realmente todas as cidades, vilas e povoados têm sua origem a partir de um território rural, porém os hábitos tradicionais aos poucos são substituídos por um novo modo de vida ditado pelos costumes citadinos.

Podemos afirmar que, de certa maneira, as vilas da Amazônia participam desse processo urbano pensado para a Amazônia atualmente, algumas de forma mais intensa, outras não. Podemos pensar então as vilas como pequenas cidades ou fragmentos delas. No caso do Careiro pensamos a sede municipal como cidade principal, uma cidade que teve um processo de fundação complexo e um crescimento lento, como a maioria localizada no Norte do Brasil. As vilas Araçá, Purupuru e Samaúma são pensadas aqui como **fragmentos de cidade**, que complementam o processo urbano que se manifesta na região. Mas além dessa urbanização pensada para as vilas, podemos destacar a maneira como elas surgiram. Diferentemente das vilas do período colonial ou as vilas da beira de estradas do período de “integração da Amazônia” através de construções de rodovias em meio a floresta, essas surgem de forma espontânea, com uma pequena contribuição do governo, mas principalmente com a iniciativa dos próprios moradores que ocupam de forma ordenada o sítio.

É possível observar entre os moradores a cumplicidade e o respeito pelo espaço onde vivem, apesar dessas vilas não possuírem a infraestrutura básica como rede de esgoto, os cuidados com o local é bem visível entre a maioria destes moradores, onde cada um exerce seu papel de cidadão participante da população residente da vila. Há de se concordar que as vilas têm diversas origens, não apenas considerando-se o período de sua criação, mas também as motivações, os agentes sociais e o padrão de localização que representa necessidades e possibilidades de expansão desses núcleos de povoamento. A vila é entendida como um núcleo de povoamento no qual certa parte da população está engajada em atividades ligadas à transformação e circulação de mercadorias, prestação de serviços e outras atividades extrativistas. A vila é, assim, antes de mais nada, um núcleo dotado de uma função ligada aos processos rurais, mas o padrão dominante diz respeito a função político-administrativa.

Um dos objetivos desse estudo foi de contribuir para dar maior visibilidade às características da pequena cidade, que na Amazônia é sede municipal, e que se comparada com muitas outras sedes de outras regiões do Brasil, grande parte das que estão situadas na Amazônia não seria nem vilas. Não só no Careiro, mas como foi citado por muitos outros estudiosos deste tema, dados referentes a fundação, criação e desenvolvimento dos municípios do Amazonas são muito escassos, ou em muitos casos inexistentes. Pretendemos aqui contribuir como fonte de dados das características do Careiro, para que se possa, a partir dos dados coletados, pensar forma de melhorias destes espaços, tão importantes e tão necessitados de infraestrutura e políticas públicas de habitação, saúde e educação, pois essas vilas não atendem somente os moradores da própria vila, mas uma gama de comunidade ao entorno, principalmente no que diz respeito à saúde e educação. Também servem como ponto de equilíbrio entre o rural e o urbano do município, pois nestas vilas estão situadas as famílias que certamente tenderiam a viver nas cidades. Nessas vilas, a população não se desliga do rural e vive modos de vida urbana que se fragmenta pelo território municipal.

Este estudo também pode servir como ponto de partida para outros estudos mais aprofundados sobre as diversas vilas da Amazônia, pois sabemos que existem inúmeros povoados que são reconhecidos pelos seus moradores como vila, mas que pelo fato de não serem sedes distritais estabelecidas tecnicamente por órgãos de

controle territorial, não podem ser assim classificados. No próprio Careiro existe essa discussão, já que para o IBGE neste município existem apenas dois distritos. Assim, teríamos neste estudo oficialmente apenas duas vilas.

Para a realização deste estudo tivemos algumas limitações. A primeira e mais importante é a falta de dados referentes à criação das vilas e da própria sede municipal. Notamos que não há a preocupação por parte da administração pública municipal em ter esses dados, não há mapas das vilas, nem dos distritos que compõem o município, não há informações oficiais na prefeitura da quantidade de pessoas morando na sede e nem na zona rural, sequer nas vilas. O que há são apenas relatos e cálculos estimados. Então, podemos contar apenas com os dados do IBGE, que nos traz uma amostra geral do município e não dividido em distritos. Como foi citado no desenvolvimento do estudo, não há sequer a divisão do município em distritos junto ao IBGE. Contamos também com relatos de moradores antigos para que pudéssemos dar andamento ao projeto, o que serviu de fonte, mas que não nos dá uma garantia de veracidade dos acontecimentos, pois cada um pode falar de acordo com seu ponto de vista, ou seja, a concretude dos fatos existe, mas os processos podem não ter sido externado corretamente.

O tempo de execução da pesquisa pode também ter sido pequeno, pois mesmo se tratando de um estudo de caso o território amazônico nos oferece obstáculos dos mais variados gêneros. O fato de o pesquisador ter sua origem no município contribui para uma descrição, mas não de forma ampla como foi a proposta do estudo, pois como disse minha orientadora uma certa vez: “viver no local não significa conhecer o local”. Mesmo que os conheçamos precisamos nos apropriar dos conhecimentos geográficos para termos uma visão fundamentada dos fatos, uma visão diferente daquele que apenas vive ou trabalha no espaço. Posso citar também como fator limitador do estudo a indisponibilidade das pessoas em dar informações sobre seu modo de vida, sua fonte de renda e outras questões. Na vila Araçá e Purupuru há a presença e ação de grupos de criminosos que inibem a população e o próprio andamento de pesquisas, pois mesmo estando acompanhado por moradores locais, estes não se arriscam em andar em determinados pontos destas vilas. Portanto salientamos que todos esses fatores juntos podem ter contribuído para que não alcançássemos de forma eficiente todos os objetivos da pesquisa.

Destacamos também como fator de grande relevância, ao considerar a imensidão da Amazônia, não é possível generalizar o resultado do estudo de três vilas

e dizer que se compreende a dinâmica da urbanização da Amazônia no geral. O Careiro é apenas uma pequena parcela de um imenso território que foi estudado, mas que mesmo assim nos permitiu admitir a existência de novos processos de ocupação, de modos de vida e de manifestação da vida urbana também em áreas entendidas como rurais. Estas vilas vivem um acelerado processo de urbanização ou pelo menos estão sendo influenciadas por tal processo, por fazerem parte da RMM adquirem cada vez mais características urbanas bem mais aparentes e também por se relacionarem com as demais cidades ao entorno, a população das vilas desenvolvem uma relação com a metrópole muito ligada às questões governamentais e de serviços, porém boa parte da população possui modos de vida ligados aos processos locais, ou seja, ao modo de vida rural ligados ao campesinato, com alguma influência dos modos de vida moderno, já que todas, atualmente (2019) possuem acesso a telefonia móvel, internet móvel, energia elétrica, água encanada e outros serviços ditos urbanos. Há, no entanto, uma mistura desse modo de vida, uns mais ligados aos processos urbanos modernos e outros representando a permanência de um modo de vida do passado, mais ligados a atividades rurais.

Finalizamos então, com a afirmação de CORRÊA (2011), que diz que a Amazônia ribeirinha; e a da “terra-firme” apresentam inúmeras diferenças entre os tipos regionais de pequenas cidades [...]. Nesta afirmação o autor nos alerta para o cuidado que se devemos ter nos estudos empíricos a serem realizados, considerando as relações entre as pequenas cidades e suas hinterlândias. O autor também enfatiza que precisamos dedicar mais tempo em desenvolver estudos sobre as diversas formas de ocupação do espaço. Com isso poderíamos, de maneira mais eficiente, compreender as possíveis potencialidade das vilas sob influência da Região Metropolitana de Manaus, ou seja, entender e caracterizar aquelas que um dia podem se tornar cidades enquanto outras devido a sua localização e o baixo fluxo de pessoas e mercadorias não passarão de simples aglomerados rurais que, no entanto, são denominadas vilas pelos moradores locais. Contudo é preciso que se pense políticas públicas que garantam a ampla distribuição uniforme de recursos, que garantam o direito à cidadania, à dignidade e o respeito aos valores sociais de trabalho e o modo de vida dos moradores das mais diversas áreas do território brasileiro, permitindo assim um maior e melhor desenvolvimento.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Mauricio de Almeida. A apropriação do território no Brasil colonial. In CASTRO, Iná Elias de *et al.* (orgs.). *Explorações geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 197-245
- ARAÚJO, Renata Malcher de. *As cidades da Amazônia no século XVIII*. Porto: Universidade do Porto, 1998. Parte I e II – p. 25-144.
- ARAUJO, Renata Malcher de. A urbanização da Amazônia e do Mato Grosso no século XVIII povoações civis, decorosas e úteis para o bem comum da coroa e dos povos. *Annals of Museu Paulista*. v. 20. n.1. p. 41 – 76. jan.- jun. 2012.
- Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas. Gabinete do deputado Adjuto Afonso (PDT/AM). PROJETO DE LEI Nº 93 /2018 Autor: Deputado Adjuto Afonso.
- BECKER, Bertha K. *Amazônia*. São Paulo: Ática, 1990
- _____. “Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários”. *Parcerias Estratégicas*, Brasília, 12 (6): 136-159, 2001.
- _____. “Geopolítica da Amazônia”. *Estudos Avançados*, São Paulo, 53 (19): pp. 71-86, 2005.
- _____. A implantação da rodovia Belém-Brasília e o desenvolvimento regional. Departamento de Geografia. CNPq. p. 32 – 45, 1977.
- _____. A urbe amazônida: a floresta e a cidade. 1 ed. – Rio de Janeiro – Garamond, 2013.
- BEZERRA, Janderson Meireles. *As Redes Comerciais da Pesca e o Urbano no Amazonas: O Caso da Vila de Copatana, Município De Jutai – Am*. 2018. 140 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – ICHL, Universidade Federal do Amazonas, Manaus. 2018.
- BROWDER, John O. & GODFREY, Brian J. *Cidades da floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia Brasileira*. Manaus: EDUA, 2006.
- CORRÊA. Roberto Lobato. As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural. *GEOUSP – Espaço e Tempo*, SP, Nº 30, p. 05 - 12, 2011.
- FERNANDES, Sthephano Mhae Alves. *Vilas e Estruturas Urbanas na Amazônia: A Vila e a Microrregião de Caiambé, Médio Solimões, Amazonas*. 2017. 178 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – ICHL, Universidade Federal do Amazonas, Manaus. 2017.
- FEYERABEND, Rodrigo. *A importância do comércio local*. Comunidade SEBRAE. Disponível em: <https://comunidadesebrae.com.br/vida-de-meia-importancia-do-comercio-local>. Acesso em 20 de outubro de 2020.
- FRANCO, Thiago G. *A Geografia das cidades e das vilas no Amazonas: o caso de Tonantins e São Francisco de Tonantins*. 2016. 152 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – ICHL, Universidade Federal do Amazonas, Manaus. 2016.
- GONÇALVES. Carlos Walter Porto. *Amazônia, Amazônia*. 1ª Ed. São Paulo: Contexto, 2001.
- <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/careiro/panorama> acesso novembro de 2019.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. *Classificação e caracterização dos espaços rurais e urbanos do Brasil: uma primeira aproximação* / IBGE, Coordenação de Geografia. – Rio de Janeiro: IBGE, 2017. 84p. - (Estudos e pesquisas. Informação geográfica, ISSN 1517-1450; n. 11)

LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade; Tradução Rubens Eduardo Farias. São Paulo: Centauro, 2001.

LIMA, Maria Helena Beozzo. *Cidade-campo, urbano-rural: uma contribuição ao debate a partir de pequenas cidades em Minas Gerais*. 2007. 271 p. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <<http://objdig.ufrj.br/16/teses/710211.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

MACHADO, L. O. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira. Cadernos IPPUR, v. XIII, no 1, 1999, p.109-138.

MANUAL da base territorial 2014. Rio de Janeiro: IBGE, 2014. 157 p.

Meirelles, Fernanda de Almeida. Análise ambiental e socioeconômica dos municípios sob influência da rodovia BR-319. / Fernanda de Almeida Meirelles; Gabriel Cardoso Carrero; José Guedes Fernandes Neto; Mariano Colini Cenamo; Paula Carolina Paes Guarido. - Manaus: IDESAM, 2018. 112 p. il. Color.

OLIVEIRA, José Aldemir de. *Cidades na selva*. Manaus: Valer, 2000. 224p.

PAULA JUNIOR, Pedro Pontes de. A Vila Alterosa do Juí: Uma "Cidade Santa" na dinâmica da rede urbana no Alto Solimões, Amazonas. 2018. 138 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas.

PORTO-GONÇALVES, C. W. *Amazônia, amazônias*. São Paulo: Contexto, 2001.

RIBEIRO, Laiane Bezerra; MOTA, Dalva Maria da; ALVES, Ketiane dos Santos. *Vilas rurais na Amazônia Oriental: o Nordeste Paraense em questão*. Cadernos de Ciência & Tecnologia, Brasília, v. 34, n. 3, p. 339-358, set./dez. 2017.

SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. 5 ed. 4 reimp. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018.

SANTOS, Sandrielle Pessoa dos. *Tempo e espaço na Amazônia Colonial: da Vila de Ega a cidade de Tefé século XVIII e XIX*. 2016. 113 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas.

SCHOR, Tatiana. *As cidades invisíveis da Amazônia brasileira*. Mercator, Fortaleza. v. 12, n. 28, p. 67-84, mai./ago. 2013.

SILVA, Charlene M. M da. Mocambo, Caburi e Vila Amazônia no município de Parintins: múltiplas dimensões do rural e do urbano na Amazônia. 2009. 179 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – ICHL, Universidade Federal do Amazonas, Manaus.2009.

SILVA, Thamires Olimpia. "Urbanização brasileira"; *Brasil Escola*. Disponível em <<https://brasilecola.uol.com.br/brasil/urbanizacao-no-brasil.htm>>. Acesso em 13 de maio de 2019

SPOSITO, M. E. B. A questão cidade-campo: perspectivas a partir da cidade. In: SPOSITO, M. E. B.; WHITACKER, A. M. (Org.). *Cidade e campo: relações e contradições entre urbano e rural*. 2. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 111-130. (Geografia em movimento).

STERNBERG, Hilgard O'Reilly. *A água e o homem na várzea do Careiro*. 2 ed. – Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1998.

TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. *Pensando a modernização do território e a urbanização difusa na Amazônia*. Mercator, Fortaleza, v. 14, n. 4, número especial, p. 93-106, dez. 2015.

_____. *“Das ‘cidades na floresta’ às ‘cidades da floresta’: Espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia Brasileira”*. *Papers do NAEA*. Belém – PA, 321, pp. 3-22, 2013.

_____. *A natureza da urbanização na Amazônia e sua expressão metropolitana*. *Geografares*, Vitória, v. 1, nº 1, jun. 2000.

_____. *Grandes projetos, urbanização do território e metropolização na Amazônia*. *Terra Livre*. Goiânia. Ano 22, v. 1, n. 26 p. 177-194 Jan-Jun/2006.

VICTÓRIA. Cláudio Gomes da. *Desafios do cotidiano na formação e práxis dos(as) educadores(as) de uma escola ribeirinha no município do careiro – AM*. Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Amazonas – UFAM. 2008. 124 p.

ANEXOS

1. Cronograma de atividades

ATIVIDADES 2018	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
Cumprimento de créditos através das disciplinas			R	R	R	R		R	R	R	R	R
Pesquisa/ Revisão bibliográfica		R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
Estágio docência								R	R	R	R	R
Coleta de dados em Campo												
ATIVIDADES 2019	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
Pesquisa/ Revisão bibliográfica	R	R										
Coleta de dados em Campo				R	R	R				R		
Seminário do Projeto de Pesquisa			R									
Elaboração e exame de Qualificação	R	R	R									
Elaboração da dissertação/Análise dos resultados					R	R	R	R	R	R	R	R
Revisão da dissertação	R											
ATIVIDADES 2021	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
Defesa da dissertação		R										

2. Questionário metodológico para estudo das vilas

1. SOBRE O PERFIL URBANO DA VILA.

- a) Existe histórico da formação da vila? _____ (se sim, anexar)
- b) Existem moradores que fizeram parte da fundação da vila? Quantos e quais?

- c) Os lotes têm tamanho padrão? Qual tamanho?

Existe algum grande vazio em alguma parte da vila? (área sem construção)

Existe alguma grande estrutura (construção)?

Tem balneário?

Local específico de pesca?

Lazer (futebol, vôlei, praças)?

Há segregação (locais de morada dos mais pobres e de mais ricos)?

-
- d) quantas ruas? _____
e) quantas casas? _____
f) quantas igrejas? _____
g) quantos habitantes há na vila? _____
h) quantas famílias? _____

1.2 – SAÚDE

a) Tem Unidade de Saúde? Qual nome?

Quantidade de funcionários: _____

Número de médicos. _____

- b) Especialidade do médico: _____ “Mais Médico”? () sim () não
c) Horário de atendimento: _____
d) Local de origem do médico: _____
e) Principais doenças: _____
f) Período de agravamento da incidência de doenças. _____

1.3 – EDUCAÇÃO

a) **Nome da Escola Estadual:** _____

b) Nº Salas de aula:

c) Nº de funcionários:

d) Professores: _____ Administrativo: _____ Serviços Gerais: _____ Outros: _____

e) Séries: _____

f) Tem Ginásio Poliesportivo? _____

g) Origem da merenda escolar: _____

h) **Nome da Escola Municipal:** _____

i) Nº Salas de aula: _____

j) Nº de funcionários: _____

k) Professores: _____ Administrativo: _____ Serviços Gerais: _____ Outros: _____

- l) Séries: _____
- m) Tem Ginásio Poliesportivo? _____
- n) Origem da merenda escolar: _____

2. EXISTE ALGUM PRODUTO MANUFATURADO?

- a) Qual? _____
- b) Tem financiamento? _____
- c) Para onde vende? _____
- d) Produz Artesanato? Qual? _____
- e) Tem alguma associação? Sindicato? _____

3. TRANSPORTE

- a) Qual os meios de transporte usados na vila?

- b) Quais os mais usados saindo da vila?

- c) O maior fluxo de pessoas vai para onde?

- d) Como se dá o transporte da gasolina?

- e) Como se dá o transporte de mercadoria?

- f) Como se dá a interação entre as comunidades ribeirinhas?

- g) Tem pontão? Qual bandeira?

- h) Tem quantos flutuantes?

- i) Quais funções dos flutuantes?

- j) Tem posto de gasolina? Qual bandeira?

k) 4. PRODUÇÃO

- l) Existe assistência de algum órgão governamental?

- m) Quantas famílias são atendidas?

- n) Quais as principais atividades agropecuárias?

- o) Quais as principais atividades extrativistas?

- p) Como são recrutados os trabalhadores?

- q) O IDAM ajuda? Como?

r) Onde se localizam as propriedades agrícolas?

a) O que mais produz?

b) Para quem vende?

c) Quem mais produz?

d) Como sai o produto?

e) Como é o calendário agrícola (de quando a quando) ?

Existe alguma potencialidade não explorada? Qual?

5. PESCA

a) Tem associação?

s) Principais espécies pescadas e comercializadas?

t) Onde e como se comercializa?

u) De onde se obtém o gelo?

b) 6. MERCADORIAS

v) Tipo de estabelecimento que mais se destacam?

w) De onde vem?

x) Como vem?

a) 7. CICLO HIDROLÓGICO

a) O que muda na cheia?

b) O que muda na seca?

c) Impacta na educação?

d) Impacto no transporte:

e) Impacto na produção:

* Outras observações não relacionadas acima:

3. Questionário individual por residência

1. Descrição da residência:

- a) madeira alvenaria mista
 b) moradia comércio comércio e moradia
 c) própria alugada cedida

No caso seja um ponto comercial ou moradia e comércio, especifique o tipo de comércio:

- estivas bebidas açougue mercadinho

Outros: _____

Quantas pessoas moram na casa? _____

2. Qual a origem da família? (país, estado, cidade de origem, local)

3. Qual a fonte de renda?

- autônomo agricultor pecuarista Funcionário Público

Outros: _____

4. Qual a média salarial mensal da família?

- 1.000 a 2.000 2.000 a 3.000 acima de 3.000 Bolsa Família

5. Possui outros parentes morando na vila? Quais?

4. Fotos extras

5. Delegacia do Careiro - 1980	Prefeitura Municipal do Careiro - 1980
	
Igreja Matriz do Careiro – 1985 a 2015	Igreja Matriz do Careiro – 2019
	

Praça Três Poderes - 1980



Praça Três Poderes – 2018



Careiro Castanho - 2019



Careiro Castanho - 2019



Careiro Castanho - 2019



Careiro Castanho - 2019



Careiro Castanho - 2019



Careiro Castanho - 2019



Complexo Esportivo do bairro Sebastião Borges



Complexo Esportivo do Orla do Careiro



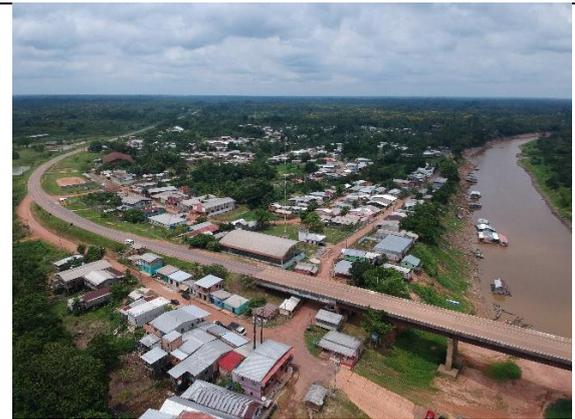
Estádio Municipal Afonso Jacob - 2019



Orla do Careiro - 2019



Vila Araçá - 2020



Vila Araçá - 2020



Vila Araçá - 2020



Vila Araçá - 2020



Vila Araçá - 2020



Vila Araçá - 2020



Vila Purupuru - 2020



Vila Purupuru - 2020



Vila Purupuru - 2020



Vila Purupuru - 2020



Vila Purupuru - 2020



Vila Purupuru - 2020



Vila Samaúma - 2020



Ramal Samaúma – BR 319 - 2020



Vila Samaúma - 2020



Posto flutuante na Vila Samaúma - 2020

